

LABILIDAD Y EXTRAÑEZA
LOS PLANES URBANOS PARA ROSARIO (1910-1960) Y LA CONFIGURACIÓN DE SU ÁREA
NORTE

AUTOR **DARÍO JIMÉNEZ (ARQ / UNR)**

TRABAJO FINAL DEL CURSO “*HISTORIA DEL URBANISMO EN ARGENTINA (1900-1960)*”

PROFESORA **ANA MARÍA RIGOTTI (DRA ARQ / UNR)**

DOCTORADO EN ARQUITECTURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO (ARG.)
OCTUBRE 2013 / DICIEMBRE 2014

1. APERTURA	p. 3
2. EL MOMENTO CERO	
2.1. La cartografía urbana	p. 5
2.2. Las urbanizaciones del norte	p. 9
3. LOS PLANES	
3.1. 1911: <i>Embelllecimiento, mejoramiento y desarrollo futuro</i>	p. 12
3.2. 1935: <i>Regulador y de extensión</i>	p. 14
3.3. 1953: <i>Director de transformación</i>	p. 17
4. CIERRE	p. 21
BIBLIOGRAFÍA CITADA	p. 24

lábil.

(Del lat. *labīlis*).

1. adj. Que resbala o se desliza fácilmente.
2. adj. Frágil, caduco, débil.
3. adj. Poco estable, poco firme en sus resoluciones.
4. adj. *Quím.* Dicho de un compuesto: Inestable, que se transforma fácilmente en otro.

extraño, ña.

(Del lat. *extranĕus*).

1. adj. De nación, familia o profesión distinta de la que se nombra o sobrentiende, en contraposición a *propio*. U. t. c. s.
2. adj. Raro, singular.
3. adj. **extravagante.** *Extraño humor, genio Extraña manía*
4. adj. Dicho de una persona o de una cosa: Que es ajena a la naturaleza o condición de otra de la cual forma parte. U. t. c. s. *Pedro es un extraño en su familia*
5. adj. Que no tiene parte en algo. *Juan permaneció extraño A aquellas maquinaciones*
6. m. Movimiento súbito, inesperado y sorprendente.
7. f. Planta herbácea de la familia de las Compuestas, con tallo rollizo, veloso y guarnecido de muchas hojas alternas, aovadas, lampiñas, con dientes desiguales, y tanto más estrechas cuanto más altas están; flores terminales, grandes, de gran variedad de colores, pues las hay blancas, azules, moradas, encarnadas y jaspeadas. Procede de China, y se cultiva mucho como planta de adorno.

Real Academia Española © Todos los derechos reservados

1. APERTURA

“De esta manera el ferrocarril (...) fue produciendo una concentración de tendidos ferroviarios en la zona norte del Municipio que la caracterizaría fuertemente¹. De hecho se comenzó a verificar una situación de “delante” y “detrás” de las instalaciones ferroviarias; es decir una situación de relativa marginalidad de aquella parte de la ciudad, apenas naciente, que como consecuencia de esa presencia masiva veía comprometida su vinculación con el centro, con la ciudad “real””

Floriani, H. (1985) pp. 27-28

“Esta tesis sostiene que los préstamos y traducciones teórico-metodológicas son constitutivas del Urbanismo como disciplina autónoma, y ayudan a entender su fragilidad y mutabilidad epistemológica y de procedimientos. En esto converge su voluntad explícita de síntesis superadora del conjunto de prácticas e interpretaciones sobre las nuevas metrópolis, y la adopción de procedimientos analíticos y conceptuales tomados de otros saberes ya legitimados en su voluntad de construir y reclamar el status de nueva ciencia”

Rigotti, A. M. (2005/2014) p.12

Refiriéndose al mismo proceso que Floriani, Martínez de San Vicente (1986) expresa un concepto interesante a fin de definir nuestro problema: el de las “áreas potencialmente marginales mucho antes de ser construidas” (p. 18-19). Si bien la autora allí lo expresa aplicándolo a lugares más bien intersticiales, tanto la alta concentración como la forma final de las vías y de terrenos ferroviarios en el referido corredor de acceso al puerto permiten relacionarlo con el área norte de la ciudad, delimitada para el estudio de este problema como la que se encuentra, justamente, al norte de las referidas instalaciones. Ahora bien, desde nuestro punto de vista entendemos que dicha *marginalidad* (“relativa”, suaviza Floriani) es empleada por ambos autores aplicándola sobre todo a aquel momento fundante, fines del siglo XIX e inicios del XX y a la accesibilidad a la “ciudad”. En este sentido, y ampliando la mirada al período de estudio de este trabajo, este concepto se reemplaza por el de *extrañeza*. *Extrañeza* que comparte con *marginalidad* el carácter de cosa ajena, externa: ¿se consideraban urbanos, pertenecientes a Rosario, aquellos asentamientos “detrás de” alrededor de 1900? Pero que elige también no quedarse sólo con esa connotación negativa de lo marginal: extraño es, para la Real Academia Española, también raro, singular e, incluso, sorprendente. Esa particular combinación de cierta ajenidad con singularidad que se dio en la configuración del norte de Rosario define una de las componentes del problema

¹ Floriani se refiere al municipio de Rosario y, específicamente, habla del denso corredor ferroviario E-O que va desde la Estación Rosario norte (actuales calles Callao y Rivadavia) hasta el puerto, más una amplia zona al norte y oeste como prolongación de aquel. Estos tendidos, principalmente del FC Central Argentino, pero también del F.C. Buenos Aires-Sunchales y el de la provincia de Santa, dejaron “del otro lado” a urbanizaciones como el Barrio Refinería (el objeto de estudio de su trabajo) y las subsiguientes al norte, en un proceso se produjo fundamentalmente entre los años 1866 y 1911

1. APERTURA

Por otro lado, ya desde su título² Rigotti (2014) desarrolla en su tesis la idea de configurar al Urbanismo (o bien a sus “fluctuaciones” nominales en Planeamiento, Diseño Urbano y Urbanística, reflejo de las conceptuales) como una disciplina que, especialmente en Argentina, fracasa en su voluntad de constituirse como una profesión autónoma, producto de sucesivas “invenciones” y de una naturaleza “inestable” y “lábil”. Aceptando inicialmente esta posición, ésta resulta de especial interés ya que, refiriéndose al Urbanismo, sostiene que el Plan Regulador de Rosario “constituyó su puesta a prueba y por años oficialía de modelo de referencia” (p. 2), siendo uno de sus autores, Carlos Della Paolera, una figura “decisiva en la estabilización de su cuerpo doctrinario y metodológico” (p. 2). Pues bien, el mencionado Plan es el segundo de los tres elaborados para Rosario en el período estudiado: fue precedido por el elaborado por Joseph Bouvard en 1911 y sucedido por el de Alberto Montes en 1953³. Y las conocidas y muy marcadas diferencias entre cada uno de los tres parece confirmar el planteo de Rigotti: ¿pueden tres obras de la misma disciplina “científica”, que responden a un encargo prácticamente idéntico ser tan sustancialmente diversas entre sí?

Este trabajo realiza entonces una mirada particularizada a la actitud y acciones concretas propuestas en cada uno de los planes urbanos para el área norte de Rosario, de interés en cuanto a su singular *extrañeza*. Pero para esto es necesario partir de un “momento cero”, un corte histórico inmediatamente previo al plan de Bouvard, ya que es hacia 1910 cuando se ha realizado un avance de las urbanizaciones y de sus correspondientes relevamientos cartográficos que configuran el estado inicial sobre el que tendrá sentido hablar de problema: tejidos, ferrocarriles, roles funcionales, planos urbanos, etc. Luego sí se realiza una mirada global a cada plan con cierto detenimiento en torno a la “cuestión norte”, para cerrar el trabajo con las conclusiones, planteadas como hipótesis e interrogantes que pueden servir de base para estudios que aborden este problema con mayor profundidad

Para cerrar esta introducción se aclara que este trabajo, más que un interés específico disciplinar por lo urbanístico en sí, privilegia el interés por la Historia, concretamente en torno de la ciudad de Rosario. Por lo tanto la mirada apela sobre todo a la idea de procesos, de continuidades, diferencias y rupturas a través del tiempo. Desde allí, se considera a la acción urbanística sobre la ciudad como un valioso objeto de estudio, tanto por sus valores disciplinares intrínsecos como su posibilidad de convertirse en referencias para ahondar en la relación entre la ciudad real y concreta y las acciones y especulaciones intelectuales que se produjeron, a través del tiempo, sobre ella

² “Las invenciones del urbanismo en Argentina 1900-1960: inestabilidad de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización” Rigotti A.M. (2014)

³ Las referencias completas son:

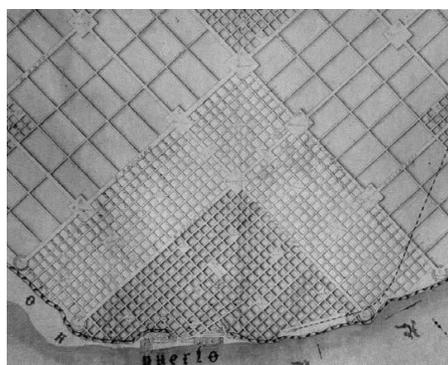
1- *Plan de las disposiciones proyectadas para el embellecimiento, mejoramiento y desarrollo futuro de la ciudad*. Autor: Joseph A. Bouvard. 1911

2- *Plan Regulador y de extensión de Rosario*. Autores: Ángel Guido, Adolfo Farengo, Carlos Della Paolera. 1935

3- *Plan Director de Transformación de Rosario*. Autor: Alberto Montes. 1953. Este Plan es publicado en 1964 bajo el título *Plan Rosario. Ley Nacional N° 16.052 y sus antecedentes. Proyecto de Decreto reglamentario*

“El estudio y la sistematización del material cartográfico y su contrastación con las imágenes provenientes de otros campos (la fotografía, la crónica periodística, la literatura, etc.), nos han permitido explorar en el proceso de construcción del espacio urbano, como contribución a la historia de las representaciones colectivas en la ciudad de Rosario. La observación detenida de las piezas cartográficas ilumina aspectos que exceden la lectura documental y asisten al plano de lo simbólico en correspondencia a las constelaciones teóricas y saberes -en referencia a una idea de ciudad y a una determinada modalidad de percepción y apropiación-, en los que aquellas puedan, hipotéticamente, inscribirse”

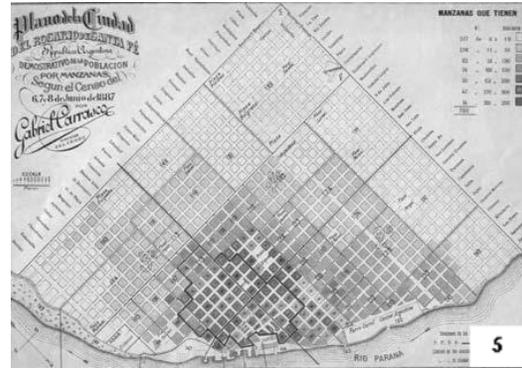
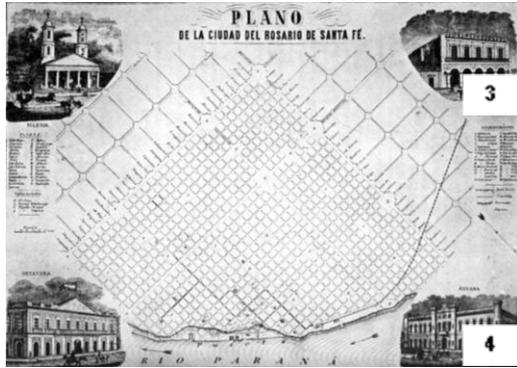
Cicutti B., Ponzini B. y equipo (2010) p. 1



La lectura de los planos de Rosario entre 1853 (dotación de la condición de ciudad a la antigua villa) y 1888 (disposición del gobierno nacional de la concesión de obras para construcción de su puerto) es elocuente de su estado de situación inicial. El primero de ellos (plano de Grondona en 1858 -F1-) muestra un primer recorte de la grilla sobre el Paraná que abarca el actual centro rosarino (una especie de triángulo rectángulo, de hipotenusa zigzagueante) sin mayores alteraciones que algunas manzanas vacías que son las plazas y la laguna de Sánchez⁴. Podríamos hablar de un segundo grupo de planos (Grondona en 1871 -F2-, Coll en 1873 -F3-, Grondona en 1875 -F4- y Carrasco en 1887 -F5-) los que, aún con diferencias entre sí, tienen en común tanto la proyección de una importante expansión de la planta urbana, lo que acompaña la división de la ciudad en cuatro secciones⁵, como el registro de las primeras instalaciones ferroviarias. Tanto una condición como la otra traducidos en los planos con un alto grado de abstracción: las grillas se extenderían haciendo caso omiso tanto de accidentes geográficos como de la preexistencia de las lonjas de propiedad de la tierra y los ferrocarriles como líneas que prácticamente no alteran el tejido

⁴ Luego rellenada y convertida en plaza (actual plaza Sarmiento)

⁵ Ciudad, extramuros, suburbios y bajo (ordenanza municipal de 1873)



Pero es en un período posterior (1888-1910) donde va a definirse con mayor claridad el “momento cero” de nuestro problema, fundamentalmente por medio de tres planos: el de los agrimensores Werner y Pusso, de 1890 –F6-, el de Alberto Paz de 1898 –F7- y el de Hersent de 1902 –F8-. Esta cartografía merece una mirada con mayor detenimiento, ya que presenta una mayor riqueza y complejidad en la información gráfica fundamental para nuestro análisis

El plano de Werner y Pusso es expresivo ya en su gráfica desde el primer golpe de vista: la mancha más llamativa es la de vías, talleres y playa de maniobras del FFCCAA, en el extremo norte de la ciudad urbanizada. Pero no es el único dato relevante. El plano, respecto de sus predecesores, hace un importantísimo avance en su información, a partir de la combinación de tres registros:

+ Una considerable extensión del área relevada, poniendo en los extremos norte y sur a los arroyos Ludueña y Saladillo, respectivamente. De esta forma, se rompe el marco previo de núcleo autónomo sobre el Paraná para abrir su referencia al territorio, desde lo geográfico

+ La estructura de división de la tierra rural circundante a la ciudad. Esta es una variable esencial a la hora de pensar los “ensanches”, complementaria de la primera: a la información geográfica se le agrega la catastral

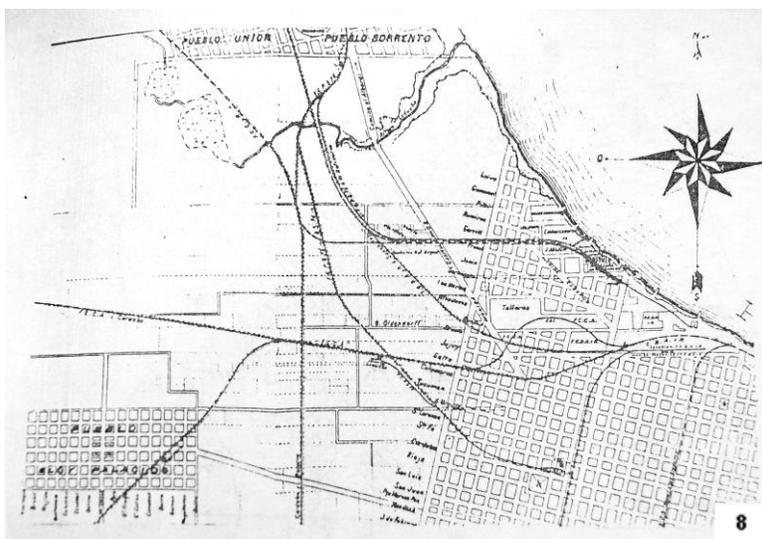
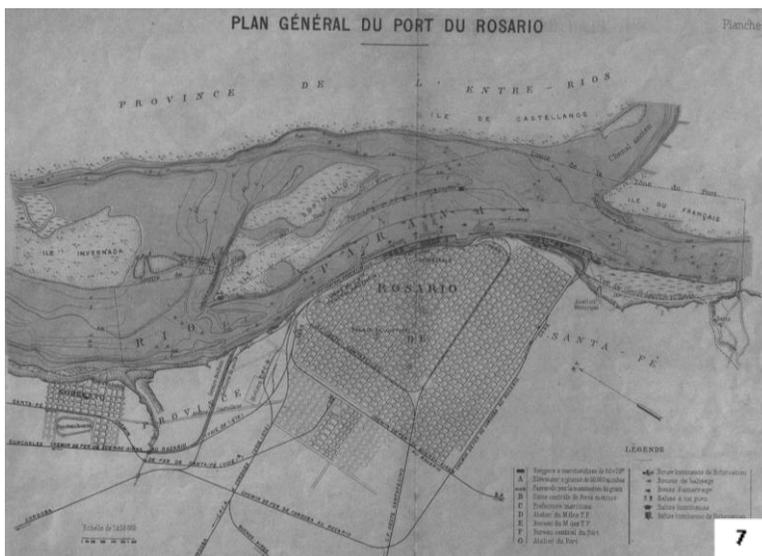


+ El grado de avance de ocupación sobre la planta urbanizada. Si bien es una variable ya volcada en el plano anterior de Carrasco, la combinación con las otras dimensiones le agrega un preciado valor de análisis

De todas maneras, las instalaciones del FFCCA referidas no son las únicas registradas, ni mucho menos. Partiendo desde el centro de la ciudad, se advierte que el nuevo puerto tendrá un doble acceso, desde el norte y el sur y que la planta urbana es rodeada por dos rondas de vías⁶, a las que llegan toda la red ferroviaria que accede a Rosario desde la región. Aún así, las otras áreas de cierta superficie correspondientes a estaciones, talleres y playas de maniobra de las diversas líneas son mucho más fácilmente asimilables respecto de su inserción en la planta urbana y a la accesibilidad de los distintos barrios (o urbanizaciones) que la mencionada “barrera” norte

Doce años después se inscribe en la misma línea el plano de Hersent, aunque menos completo que el de Werner y Pusso. Esto es coherente con sus objetivos: se trata del “Plan General Du Port du Rosario”, así que se relevan fundamentalmente el sistema ferropuerto en relación a la planta urbanizada, más cierta información acerca del río y sus canales de navegación. De aquí interesan fundamentalmente la mayor precisión que se le da a los tendidos ferroviarios y la aparición de la urbanización de Sorrento (completa), aldeaña a la usina y el viejo hipódromo, como núcleo independiente y de nula relación formal con la planta de Rosario. Pero con el primero, realizan un registro equivalente

Cronológicamente entre ambos, el que da la nota distintiva es el plano de Paz:

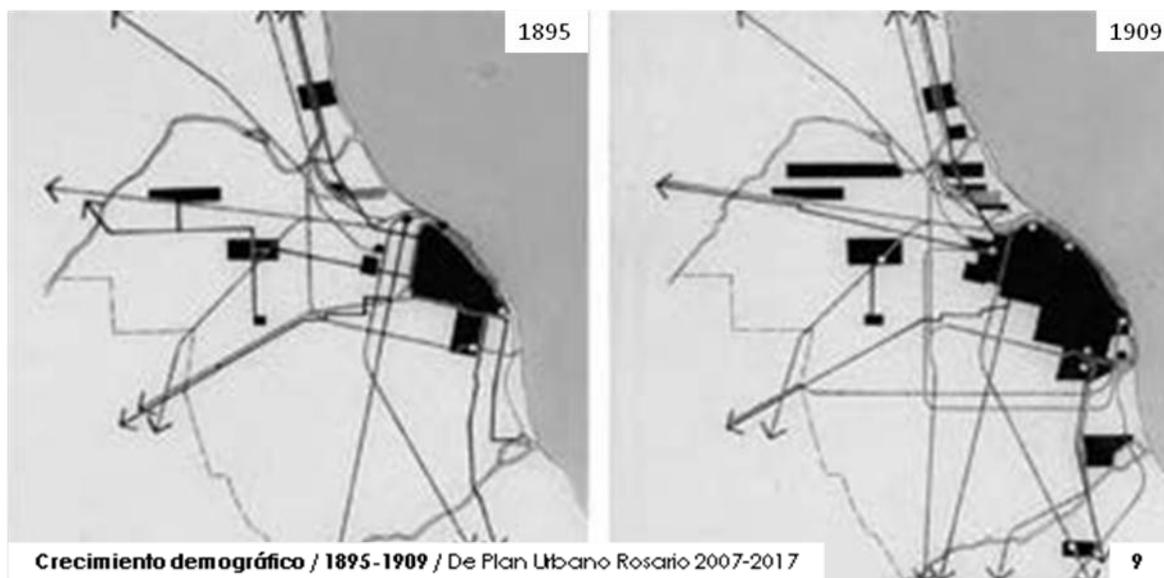


⁶ La primer ronda de vías se ubicaba en las actuales Av Pellegrini y Pueyrredon (con ingreso desde la actual Av Perón) y las segundas paralelas a Av 27 de febrero (al sur) y a Av. Francia (al oeste)

aún dando cuenta de las disonancias que presentan las vías y la estructura de división de la tierra, aparece al norte de los talleres del FCA la extensión de la misma grilla del centro de la ciudad, que apenas rodean a éstos por el oeste, expresando una especie de “fe” en que esa geometría original vencerá a dichos elementos disonantes como mancha de aceite que avanza “conquistando” al suelo rural. “Fe” que, en este caso, no se verá plasmada en la realidad: la grilla del área central nunca se prolongó sobre el norte de Rosario

Esta lógica (expresada también en la idea de “ensanche” en el título del plano de Werner y Pusso) expresa la realidad de que Rosario, en términos formales y de accesibilidad, fue desde su fundación y en su desarrollo será fácilmente expandible y con pocos conflictos hacia el oeste y el sur de la ciudad. Al este, siempre el majestuoso Paraná

Y al norte, diferente

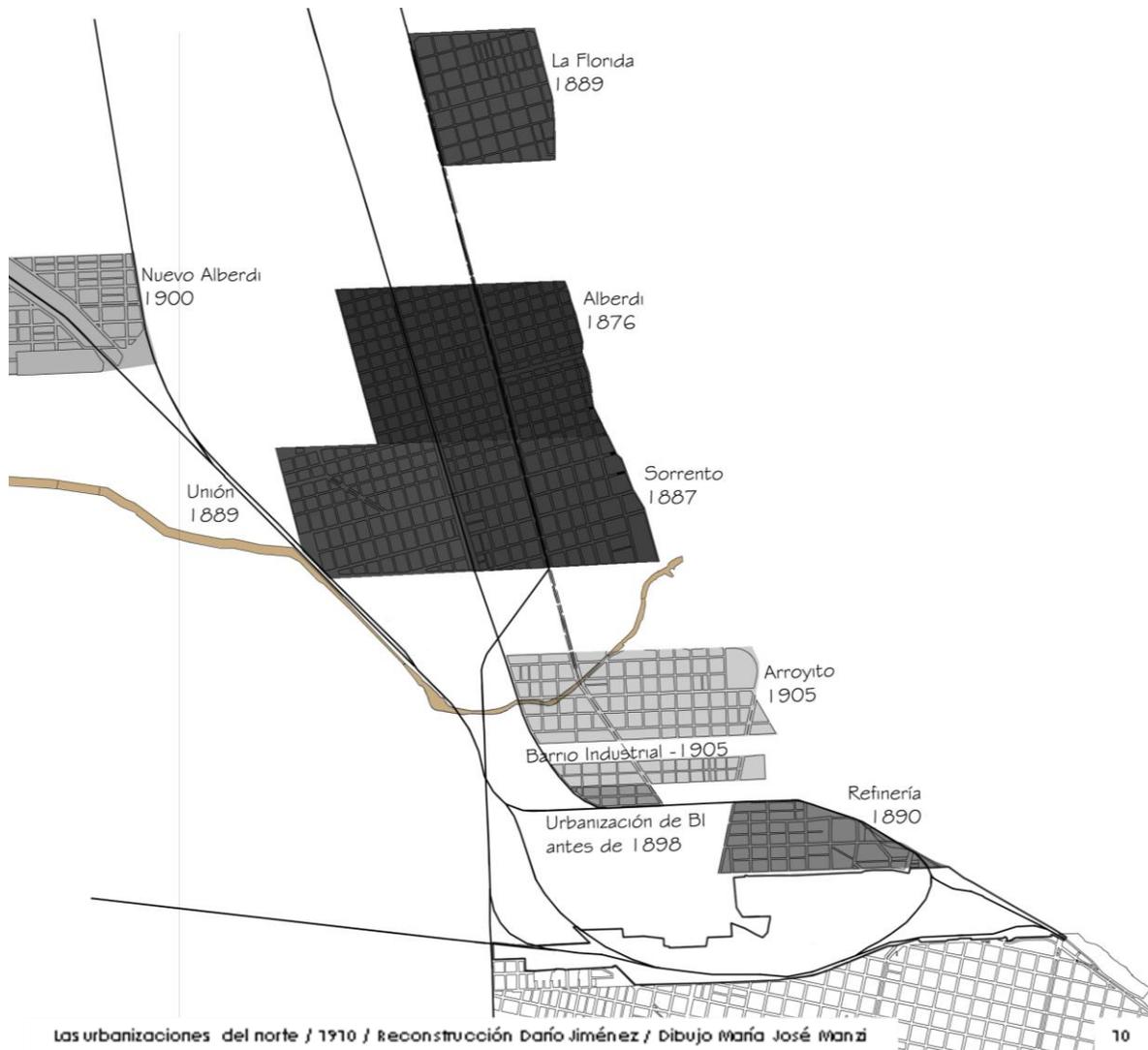


En el transcurso de nuestro período denominado "momento cero" (desde la definición de la construcción del puerto de Rosario -1888- a la elaboración del primer plan urbanístico -1910-) se realizaron las siguientes urbanizaciones⁷:

- + Alberdi (1876) Coliqueo-límite lonja al sur de Matheu; límite lonja coincidente con calle 1346; Unión; barrancas del río Paraná
- + Sorrento (1887) Límite lonja coincidente con calle 1346; Sorrento; FC Rosario Santa Fe; barrancas del río Paraná⁸
- + Unión (1889) Calle 1346-Castagnino; Sorrento; Cavia-FC Buenos Aires Sunchales; FC Rosario Santa Fe
- + La Florida (1889) Pintor Musto; Buchanan; Bv Rondeau; barrancas del río Paraná
- + Refinería (1890) Tres vías; Junín; Avellaneda; corredor ferropuertoario
- + Urbanización de Bl al sur (antes de 1898) French; Tres vías; Sabin; Av Alberdi
- + Nuevo Alberdi (antes de 1900) Palestina; Baigorria.; J Pérez; FC Rosario Santa Fe
- + Barrio Industrial (antes de 1905) J J Paso; French; San Gerónimo; Echeverría
- + Arroyito (1905) límite lonja al N de Olivé; límite lonja al sur de Almafuerte; FC Rosario Santa Fe; bajos del Río Paraná

⁷ A fin de facilitar la identificación se emplean las actuales denominaciones de calles, siempre en orden norte, sur, oeste y este

⁸ Al proyectarse Sorrento se realiza una prolongación de las calles norte-sur de Alberdi, lo que permite cierta continuidad de ese tejido más allá de la diferente forma de las manzanas (cuadradas las de Alberdi, rectangulares las de Sorrento) "borrando" el límite previo sur de la lonja E-O de Alberdi



Sin pretender ser exhaustivo en la historia del desarrollo urbano de cada núcleo, ni de la totalidad, la mera evolución del proceso urbanizador ratifica a priori aquel concepto de *extrañeza* presentado en la introducción. Las lógicas del proceso, si bien se explican en términos de proximidad a Rosario y de dependencia de su vida urbana respecto de la ciudad principal, no responden a un criterio ordenado de su extensión, tal lo presupuesto en la esencia de una ciudad como Rosario, prefigurada desde una grilla susceptible de crecer indefinidamente en un terreno llano, en la medida que no surjan obstáculos de tipo geográfico. Las cuatro primeras (Alberdi, Sorrento, Unión, La Florida, a las que podemos añadir a Nuevo Alberdi) no pertenecen en su origen ni administrativa ni sustancialmente a Rosario⁹ y nacen según el modo de un pequeño pueblo (especialmente Alberdi) o bien como urbanizaciones satélites en un cinturón periférico a Rosario que, salpicado de éstas, adquiere características semiurbanas (o semi-rurales). En este sentido, el Arroyo Ludueña configura una visible barrera en la posible continuidad urbana, acentuando estas características satélites. De otra manera, Refinería (y luego Barrio Industrial y su

⁹ La extensión del límite norte del municipio hasta La Florida, inclusive, data de 1919

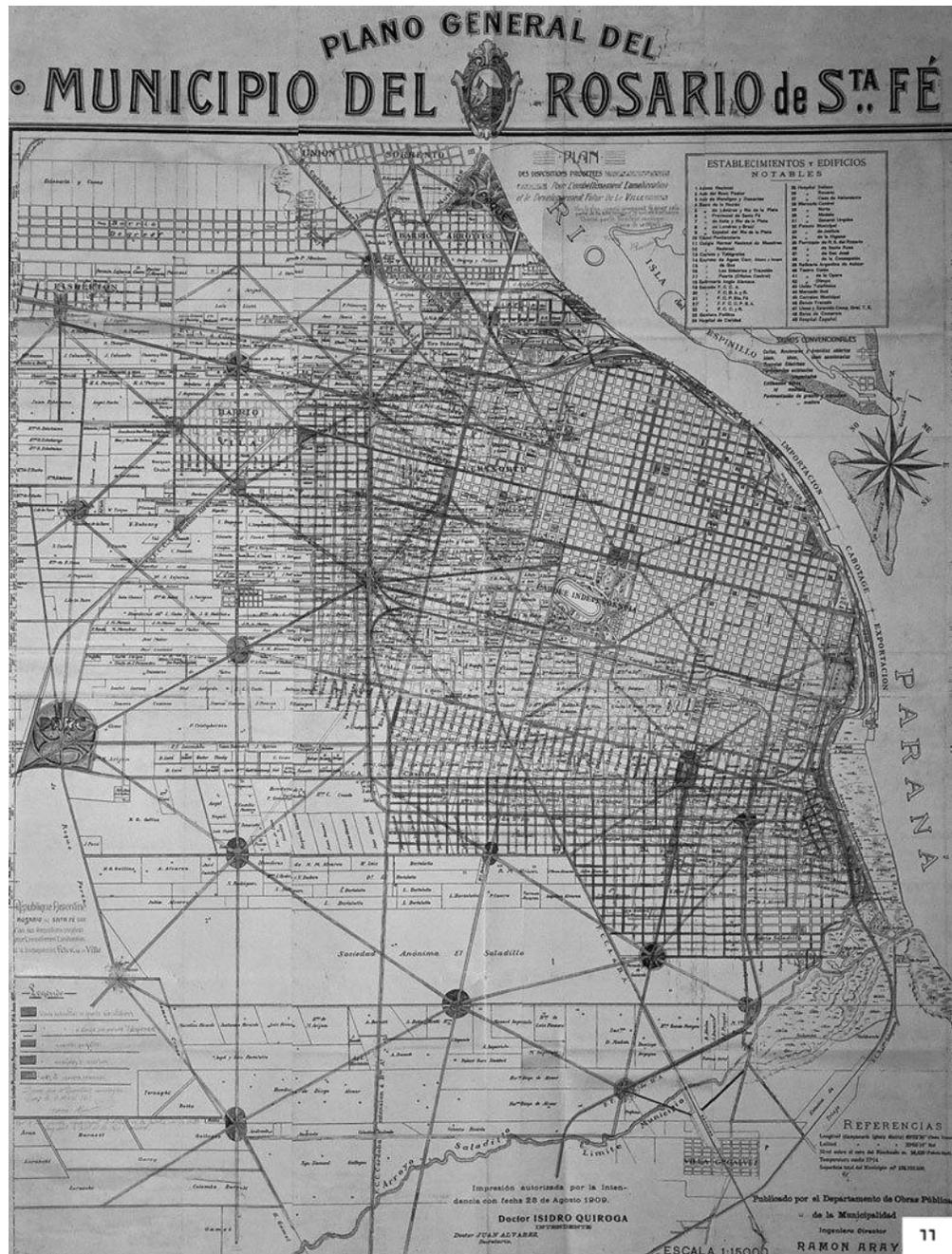
urbanización adyacente) sí están incluidas en el Municipio de Rosario, pero no son pensadas como prolongación de su tejido: son "islas" urbanas, nacidas en función de los establecimientos productivos que se han instalado en las afueras de la ciudad. Por último, Arroyito quizás exprese una situación híbrida entre las urbanizaciones ya precedentes y, por lo tanto, una apuesta mucho más segura desde la mirada de los procesos especulativos de conversión de tierra rural a urbana: como vacío entre los focos mencionados, Arroyito presenta un destino urbano inexorable, lo que es advertido y concretado por los propietarios de la tierra y operadores inmobiliarios

Desde los registros cartográficos y el avance del proceso de urbanización, concluyendo la primera década del siglo XX, las principales cartas de la estructura urbana de Rosario en relación a nuestro problema ya estaban echadas. Es entonces cuando las autoridades municipales comienzan a acudir a los urbanistas, a fin de que aporten su mirada especializada para encauzar (¿?) el futuro desarrollo de la ciudad

3. LOS PLANES URBANOS 1911: EMBELLECIMIENTO, MEJORAMIENTO Y DESARROLLO FUTURO

“En ese contexto se convoca a A. Bouvard, a Buenos Aires primero y luego a Rosario, para un nuevo género de operación urbanística, síntesis de ambas escalas precedentes: un plano general sobre el que se planificarán una serie de proyectos parciales con “diseño de conjunto”, a cargo de un técnico que laudara entre diferentes iniciativas desde su saber y supuesta prescindencia perfeccionada por su condición de extranjero. Y los resultados fueron eso, esquemas abstractos sobre una ciudad apenas entrevista que seguían legitimándose en el campo artístico”

Rigotti, A. M. (1996) p.131



3. LOS PLANES URBANOS 1911: EMBELLECIMIENTO, MEJORAMIENTO Y DESARROLLO FUTURO

En una breve referencia de la obra de Joseph Antoine Bouvard (autor del plan en cuestión) Jorge Tartarini (2004) enumera la elaboración de un “plano” (y no “plan”) “con 32 diagonales” para Buenos Aires junto con otros cuatro importantes proyectos urbanos y arquitectónicos (urbanizaciones, hospital, etc) todo en seis semanas de estadía en el país. Y luego cita que (elaboró) “en septiembre de 1909, otro plano con diagonales para la ciudad de Rosario, también a pedido de su intendente”. Su “otro plano con diagonales” pueden sonar despectivos si se excluye la perspectiva histórica; pero en el trabajo citado anteriormente de Rigotti (1996) se explica que “la palabra urbanismo había estado ligada a la introducción del arte en el trazado de las ciudades” (p.130). Desde ese lugar, Bouvard es entonces un técnico de trazado, un proyectista capaz de actuar desde el dato del plano como fotografía del presente, más ciertos relevamientos edilicios (zonas ocupadas, edificios significativos) y proponer un trazado nuevo. Para ese modo, con que la ciudad esté “apenas entrevista”, alcanza

De todas formas, el plano (plan?) de Bouvard es interesante como registro gráfico acerca de la mirada de nuestro problema, a saber:

+ Es un documento que releva, con cierta precisión, las propiedades ferroviarias, (nuestro “tapón urbano”) y las nuevas urbanizaciones al norte de éstas. Lo que en plano de Werner y Pusso (1890) aparecía como una mancha que marcaba el fin de la ciudad y en el de Hersent (1902) como una serie de trazados ferroviarios sin delimitación de las propiedades, en este caso se registra de una forma más completa, con los trazados de Refinería, Barrio Industrial y Arroyito

+ Se define con cierta claridad el límite norte: el arroyo Ludueña¹⁰. Esto se evidencia gráficamente por el registro incompleto de las urbanizaciones Unión y Sorrento: son el dato externo adyacente a la ciudad, pero no forman parte de ella. Y, advirtiendo en la totalidad del plano urbano una situación equivalente en el extremo sur (el arroyo Saladillo, con su consiguiente zona de bañados inundables) Bouvard sin embargo refuerza al menos desde la gráfica la propuesta de un parque de borde de la ciudad que ocupará todo lo no urbanizado entre el barrio Arroyito, el Paraná, el Ludueña y una lonja aún no urbanizada hacia el sur (hoy calle Reconquista)

Finalmente, en cuanto a la naturaleza del plan (“arte del trazado urbano”) Bouvard elude, o intenta eludir mayores conflictos. Su red de diagonales se extiende mayormente por terrenos aún no ocupados o, si lo son, con una densidad edilicia y/o valores inmobiliarios muy bajos. Aún así, aparecen tres vías de comunicación que conectarían el norte por el oeste de los terrenos ferroviarios: el hoy Bulevar Avellaneda y dos diagonales, desde la intersección de los hoy bulevares Oroño y Pellegrini y desde un nuevo foco en las actuales Eva Perón y Paraná, aproximadamente. Esa actitud de propiciar la renovación urbana con una red diagonal superpuesta a la cuadrícula, que no interfiere demasiado con el statu quo urbano y económico es la que se advierte en su obra en general y en el área norte, específicamente. Una operación fundamentalmente formalista y bastante desvinculada de las lógicas y procesos reales de la ciudad la que, sin embargo, dejó ciertos aportes luego retomados por los actores urbanísticos que le prosiguieron

¹⁰ Como ya se dijo, este límite se extenderá en 1919

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

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

Martínez de San Vicente, I. (1986) p. 87



Después del episodio prácticamente de ejercicio formal que tuvo el plan de Bouvard (de mayor o menor calidad, pero de ejercicio formal al fin), introducimos en el Plan de 1935 para Rosario (de Ángel Guido, Adolfo Farengo y Carlos Della Paolera) implica ingresar en un instrumento y un proceso sustancialmente diferente. La contratación del equipo de estos tres profesionales por parte de la Municipalidad significó un giro conceptual, expresado en lo que Rigotti (2014) califica como la *“afirmación más provocadora”* (p. 57) de un ciclo de dos conferencias que Della Paolera dictara en Rosario en 1928 acerca de sus *“problemas urbanos”*¹¹. Esta idea es la de presentar la idea de *“plan de urbanización”* (enfrentado a *“plano de reformas y extensión”*) como *“programa para la organización científica de una aglomeración”*, cuyo carácter científico se fundaría en *“un conjunto de planos, cartas y gráficos denominado “expediente urbano”, al que se sumarían programas parciales y reglamentaciones”* (p. 57). A su vez, Rigotti califica como *“sintomática”* a la decisión de Guido de firmar sus tareas urbanísticas apelando a su título de ingeniero (y no de arquitecto). De esta forma, Guido fundamentaría sus proposiciones mucho más en la rigurosidad de la adhesión a la ciencia exacta que en la subjetividad de la estética, según se infería entonces de los roles disciplinares de uno y otro, marcando un giro copernicano desde el *“embellecimiento”* en el plan Bouvard

El análisis exhaustivo del plan (definido por Martínez de San Vicente (1986) como *“una síntesis ecléctica entre una actitud profundamente conservadora y los principios de reconstrucción de las ciudades de postguerra”* (p. 90) y más tarde por Rigotti como *“banco de prueba del urbanismo científico”* (p. 72) y también como *“la demostración de las posibilidades una ciencia y técnica nuevas para asegurar el rol competitivo de Rosario en el litoral”* (pp. 85-86) escapa al análisis de este trabajo. Limitándonos a mirarlo desde el tratamiento otorgado al área norte de la ciudad es interesante emplear las categorías de *“problemas funcionales de la ciudad”* enumerados por Martínez de San Vicente en la cita que encabeza este apartado:

+ En cuanto a la reestructuración ferroviaria, se observa en el plano correspondiente el importante nivel de reforma propuesto, que consiste fundamentalmente en la unificación de tendido de vías, lo que implica un importante levantamiento de las mismas, como de las estaciones correspondientes¹². Pero, en cuanto al objeto de nuestro interés, la situación no cambia sustancialmente, por dos motivos. Por un lado, si bien se pregona la unificación del trazado en una única troncal que circula por la actual calle Vera Mujica (transversal al nuevo eje este-oeste y ocasión para Guido de generar la *“Gran Estación Central”* en el cruce entre ambos) el sistema resultante no es tan simple como se enuncia y se torna imposible de eliminar al corredor ferroviario desde el oeste hasta el puerto, reforzando la circulación por los terrenos y talleres del FCA (paralelos a la actual Junín) y, eso sí, unificando con ciertos trazados como la zona de 3 vías y la posteriormente Av de la Travesía, actual Sabin. El principal motivo de obstrucción para la conexión urbana norte-centro sigue gozando de muy buena salud

¹¹ CM Della Paolera *Dos conferencias sobre el Urbanismo. Rosario y sus problemas urbanos*, Imp Taborda, Rosario, 1928. Tomado de Rigotti, A. M. (2014) p. 57

¹² El Plan propone el levantamiento de Tres Vías y la unificación a la altura de Arroyito de los FC a Santa Fe y a Sunchales, dando lugar a una Avenida Proyectada desde allí hacia el sur (actual Avenida Sabin)

De todas maneras, no es menor que el Plan se aventure a proponer reformas en los lugares por donde circularán los trenes, cosa ya difícil de conseguir considerando el escaso poder de gestión de un municipio como Rosario frente a las compañías ferroviarias de origen extranjero. Donde no interviene, quizás por impensado para el momento, es con la propiedad de esos terrenos, que son los verdaderos obstáculos para la continuidad del tejido. Allí lo que se proyecta son algunos atravesamientos: a los ya existentes túnel Escalada y Cruce Alberdi (ahora conectado éste con una "Avenida Proyectada" curva a la Facultad de Medicina y a la Gran Estación Central), se ratifican los de Avellaneda, el de una Av Proyectada a la altura de Felipe Moré y el que cruza desde Barrio Vila (presentes en el plano de Bouvard) y se agregan uno en Provincias Unidas (que conecta el norte con Barrio Belgrano) y otros en Solís y Larrea. A todos ellos se les pretende otorgar carácter estructural: el plano aparece cursado por unas cuantas "Avenidas Proyectadas" como la ya referida¹³ que van dando cierta continuidad a las arterias principales de la ciudad con el objetivo, a decir de Guido, de *"recobrar la unidad integral perdida"*

+ Sobre los otros dos aspectos (la zonificación por áreas y la reformulación del trazado de manzanas) se puede dar una lectura conjunta. Evidentemente, en su descripción argumentativa el Plan hace una valoración negativa de la ciudad existente en estas cuestiones: la heterogeneidad edilicia y funcional y la forma cuadrada de las manzanas¹⁴. En este sentido, la política respecto de la zona norte es simplemente proyectar en los vacíos, quizás con una lógica análoga a la de la descripta respecto de los ferrocarriles: aún criticadas negativamente, la ciudad existente y su esquema de posesión de las tierras tienen mucho más de dato inmodificable que de proceso al que conducir. Y, mal que le pese a Della Paolera, debemos decir que, si nos enfocamos en el área norte que se estudia, lo que produce el Plan es simplemente un "Plano de reformas y extensión" que podríamos, al menos groseramente, dividir en tres franjas norte-sur. Una primera franja, en la ribera, en la que se opera la reforma: la presencia de un sistema lineal articulado de parques que va desde Arroyito (actual Parque Alem) a La Florida. Una segunda franja que va desde la ribera hasta las vías del FC Rosario Santa Fe en las que se encuentra la ciudad ocupada, en las que el Plan no interviene, ni física ni funcionalmente. Y una tercera, de estas vías hacia el oeste, donde la ciudad aún físicamente no existe, que es el lugar del "banco de pruebas", lugar para el proyecto de infraestructura, dotación de parques (juzgados los existentes como insuficientes) y de plasmar el nuevo tejido como una serie de ejercicios formales en base a manzanas alargadas, principalmente en sentido norte-sur (buscando cierta equivalencia en la orientación de los lotes) e incorporando calles y avenidas curvas como situaciones excepcionales con un toque lúdico y/o paisajístico¹⁵

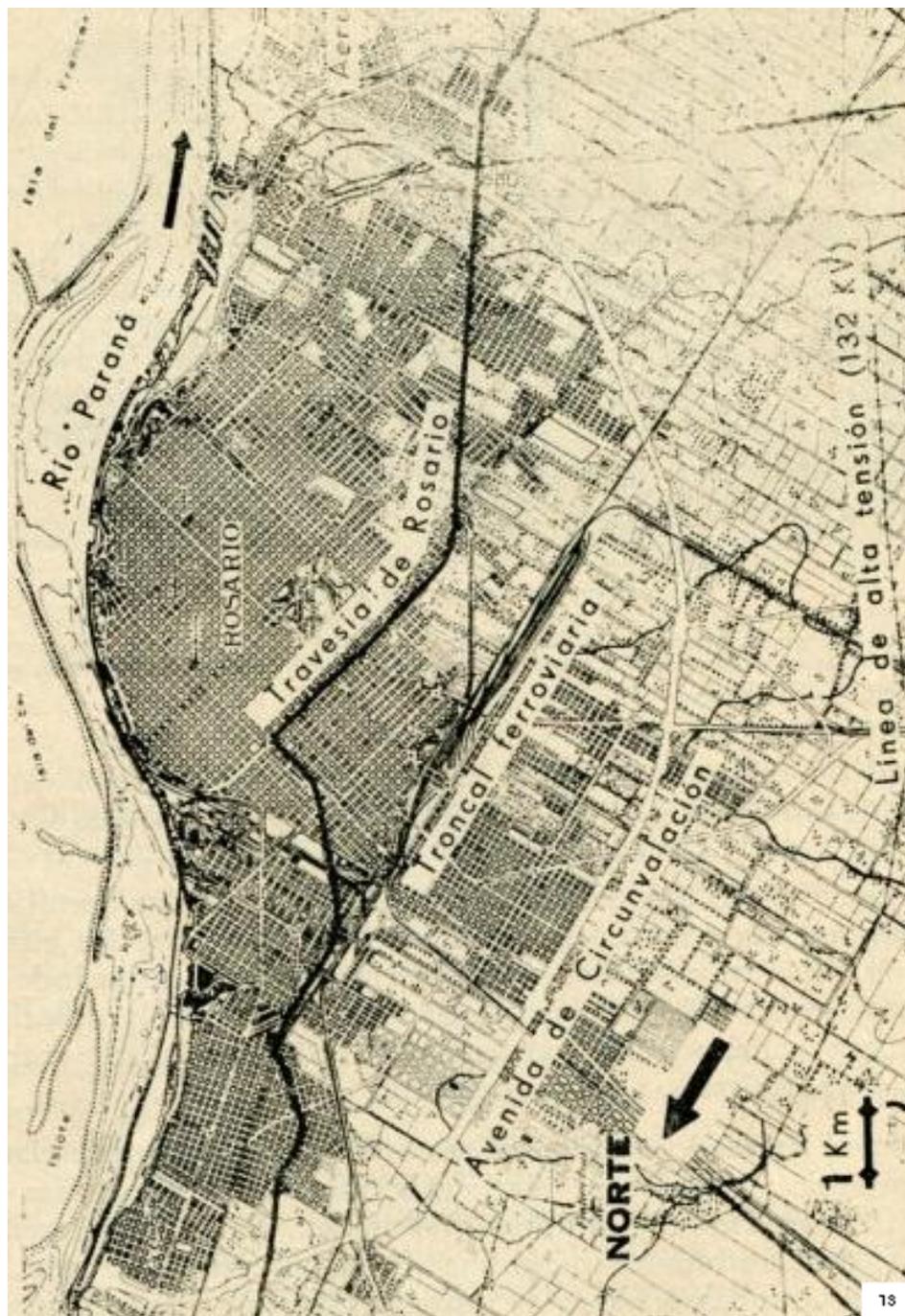
¹³ Ver por ejemplo, la que conecta el cruce de Larrea con la prolongación de la actual diagonal río Negro

¹⁴ Dice la memoria del Plan *"Nuestras ciudades, en su desarrollo natural o espontáneo, presentan una intercalación abigarrada de construcciones levantadas con los fines más diversos, lo que contraría la especialización de los barrios u ordenación funcional de la ciudad que, basado en el principio de la división del trabajo, constituye uno de los principios fundamentales del urbanismo moderno"*. Y también: *"Desde el punto de vista higiénico, la manzana cuadrada con la forma de lotes y de edificación que invariablemente se usa, presenta el inconveniente de producir un alto porcentaje de casas mal orientadas, desorden en el fondo de los terrenos y despedazamiento del espacio libre interno"*. Extractado de Martínez de San Vicente, I. (1986) p. 87 y 90

¹⁵ Obviamente, las tres franjas no son tajantes: existen urbanizaciones como Nuevo Alberdi o Unión, al oeste del FC, con una muy baja densidad de ocupación. Pero estructuralmente, insistimos, puede hablarse de esta subdivisión en tres áreas diferentes

“Este plan se basó fundamentalmente en la propuesta de un reordenamiento ferroviario para Rosario contenida en el Plan Ferroviario Nacional, aprobado por decreto nacional n° 13441/49. El proyecto de reestructuración ferroviaria se sustentó en la definición de una traza de atravesamiento norte-sur (la “troncal ferroviaria”) y la supresión de numerosos ramales que quedaban desafectados de la circulación ferrovial. Constituyó en su momento un instrumento de desarrollo urbano vinculado a una estrategia de desarrollo nacional y regional”

Municipalidad de Rosario Plan Urbano (2011) p. 28



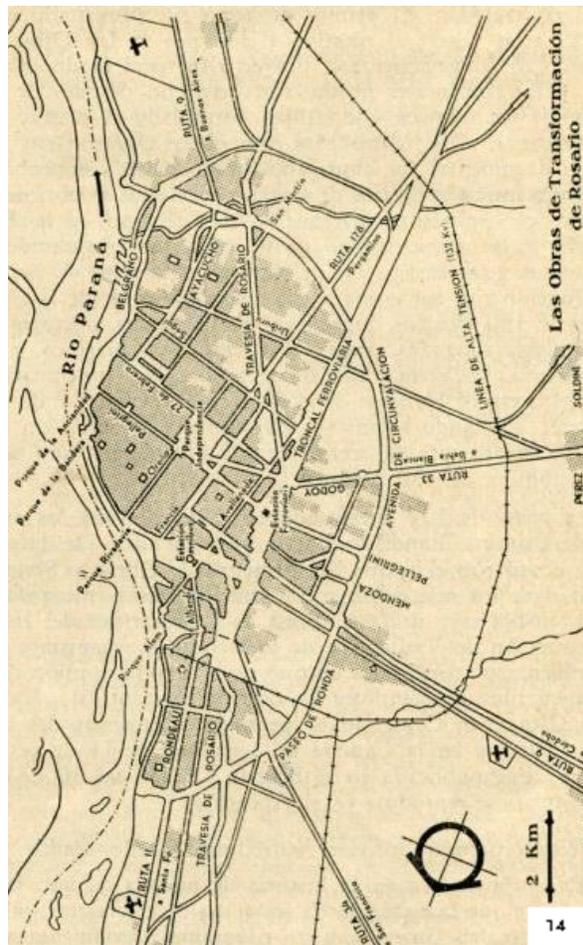
A continuación de esta cita en el mismo texto se califica al Plan (conocido más popularmente como el "Plan Rosario" o, en referencia a su autor, como "Plan Montes") como "*de gran incidencia en el futuro crecimiento de la ciudad*" (p.28), enumerando sus proyectos más significativos: curiosamente (o no), ninguno refiere a obras ferroviarias sino viales, de todo tipo, y a la definición de distritos industriales y de la Ciudad Universitaria. Es claro, y prácticamente unánime en la historiografía, que encarna una relación esencial e indisoluble entre técnica, praxis y política, en consonancia con las directrices establecidas a nivel nacional durante la década de gobiernos de Juan D. Perón. Y a nivel de las sintonías con el debate urbanístico nacional e internacional, mientras Martínez de San Vicente (1986) cita en primer término a Hegemann ("*que se convierte en el principal ideólogo del plan*" (p.119)), reconoce luego la participación política de Montes en la primera presidencia de Perón y cita finalmente como influencias a "*Geddes, Mumford y los geógrafos de la escuela francesa, -Lavedan y Brunnes-, y (...) el urbanismo alemán del período entre guerras*"(p. 119), Rigotti (2014) también refiere a Hegemann, pero más bien inscribe a este Plan dentro del conjunto de planes urbanos (nueve) que se desarrollan con el contexto de los Planes Quinquenal de Perón ("*El Estado Planificador*", p. 332), los que tenían resonancias del clima político internacional generado en la segunda posguerra¹⁶. En este sentido, parece adecuado resaltar el pensamiento de José Pastor, referente del Planeamiento surgido desde la SCA en el agitado panorama urbanístico de los debates en torno a la reconstrucción de la ciudad de San Juan después del terremoto de 1944. Decía Pastor (1947) que "*la tremenda responsabilidad del planeamiento físico*" (pensada en relación al hábitat humano) "*exige amplias mentalidades más que especializaciones, una concepción integral del mundo circundante más que profundos conocimientos en una sola perspectiva; esto significa por fuerza una cultura humanística, ecléctica, libre de todo dogma, y sobre todo, hondamente imbuida de sociología*". Y que por lo tanto "*los menos indicados para la tarea del planeamiento urbano y rural (...) son los especialistas a secas, ni siquiera los "especialistas en planeamiento" expresión por demás incongruente pues los planeadores, mejor que "especialistas" deben ser "universalistas".*" (p. 9). Estos conceptos de Pastor lo ubican en una posición prácticamente antitética al espíritu del "urbanismo científico" que iluminaba al Plan y al pensamiento de Farengo, Guido y Della Paolera (sobre todo a estos últimos) y en completa sintonía con las palabras iniciales de Montes (1964) en su propio plan: "*No existe una conciencia colectiva acerca de lo que significa la aplicación de un plan como instrumento de conducción política ¿Qué habría de existir, si aún entre los mismos profesionales que presumen de especialistas es muy frecuente que se confunda a un plan con un programa de obras suntuarias de aplicación inmediata?*" (p. 7)

De todas maneras, yendo concretamente al Plan y su contenido y volviendo al párrafo de inicio, se verifica que las estructuras circulatorias de la ciudad (de calles y ferroviaria) son el eje sobre el que Montes construye el nudo de su propuesta. Lo cual es rigurosamente

¹⁶ Dice Rigotti (2014): "*En un mundo en guerra parecía insoslayable referir a la planificación como criterio técnico de administración, superador del sistema republicano vinculado a los partidos de opinión y basado en la aplicación de la racionalidad científica para una explotación eficiente de los recursos, programando estrategias a través del tiempo. Una metodología abstracta y aplicable en todos los terrenos, en la que confluían la sustitución del gobierno de las personas por la administración de las cosas de Henri de Saint Simon, la aplicación a la administración pública del método científico de organización de trabajo de Frederick Winslow Taylor y la experiencia en una explotación pautada de los recursos del New Deal*" (p. 340)

cierto, pero que no debe soslayar una particularidad hasta ahora inédita en los planes estudiados: la recurrencia al tiempo y, específicamente, a la historia urbana de Rosario. Mientras el plano de Bouvard ofrecía una lectura básicamente congelada en cuanto a tiempo y el Plan de 1935 tensiona fundamentalmente un estado de situación actual respecto a un futuro, a la hora de publicar el Plan, Montes dedica más de la mitad del libro a un relato histórico que parte del siglo XIX (*"comienzos de la vida municipal"*) hasta su contemporaneidad siempre a partir de la relación entre poder político, pensamiento y gestión concreta sobre Rosario. La historia de Montes, si bien está adecuadamente documentada, tiene un sesgo mucho más político que académico: cada hecho relatado está cruzado desde su mirada crítica, lo que implica generalmente un juicio de valor. Pero no deja de tener muchísima importancia para advertir su propio posicionamiento, cuando por ejemplo dice de la propuesta de Bouvard que es *"una verdadera improvisación alejada de toda realidad urbana"* (p. 28) y del Plan de 1935 que *"aún no ha sido resuelto el problema fundamental (...): el del establecimiento de un sistema de francas comunicaciones longitudinales"* y que *"como el plan no legisla sobre el uso de ésta (la tierra) no se advierte como ese trazado pueda ser llevado a la práctica"* (p. 35). No por casualidad el libro de publicación del Plan se divide en dos partes: *"Luchas y tentativas"* y *"La senda legal"*, lo que evidencian los componentes históricos y legales (en relación a la propiedad del suelo urbano) que referíamos

Y qué pasa entonces en relación a la ciudad física, y a la zona norte? En el Plan del '53 lo que prima es la mirada global sobre Rosario, expresada básicamente en dos planos: uno que registra la ciudad ocupada en el territorio inmediato sobre el cual se dibujan las componentes principales de las estructuras circulatorias propuestas (Av de Circunvalación, Travesía de Rosario y Troncal ferroviaria) –F13– y uno más específico de la estructura circulatoria –F14–, que ya vuelca la relación entre estas componentes, las arterias principales urbanas y las rutas territoriales. Una vez más se lee que el proyecto tiene una dimensión unitaria, que a partir de ciertos gestos simples se ocupa de la fundamentación política y de la preocupación por la gestión. Y en eso, en un mundo mucho más favorable respecto de sus predecesores en cuanto a sintonía política con el plano nacional y con empresas ferroviarias que han sido compradas por el Estado argentino, las posibilidades de éxito en cuanto a transformación aumentaron considerablemente. Y más allá de vaivenes



políticos (lamentados por Montes en su relato) la concreción de la Avenida de Circunvalación y de algunas obras ferroviarias confirma lo antedicho

De esta forma, no existe en el Plan un trabajo minucioso como en el Plan del 35 en cuanto a pasos a nivel que posibiliten mayor o menor circulación vehicular de un a otro lado de la troncal este-oeste. Pero lo que cambiará radicalmente será, con ambas arterias mencionadas (Travesía y Circunvalación) el destino de la "franja oeste" del norte de Rosario, al que nos referimos como "banco de pruebas" para la inventiva de Guido y sus colaboradores. Ese vacío, donde mayoritariamente lo urbano se iba fundiendo lentamente en lo rural, de golpe adquiriría un importante salto de valor de localización, rodeado ahora por la Travesía (*"moderna autopista destinada a recibir y distribuir dentro de la ciudad el gran caudal de vehículos que ha de utilizar la Carretera Panamericana en construcción"* Montes (1964) p. 47) y la Circunvalación (que *"ciñe la aglomeración urbana"* (p. 47)). Al momento del Plan, eran sólo líneas en los papeles. Pero la fuerza del gesto técnico-político colocaba a "la mitad del norte" en un expectante rol de potencia y, por qué no, de especulaciones¹⁷

¹⁷ Ya en la misma década transcurrida entre la elaboración del Plan y su publicación, la empresa Field Argentina lanzaría su notable proyecto urbano, Parquefield, de 1133 viviendas en lotes unifamiliares. La definición de su localización se apoyó en el importantísimo crecimiento del valor posicional de dichos terrenos, en el cruce de las nuevas Avenida de Circunvalación y Autopista Rosario Santa Fe (ver Jiménez (2012))

4. CIERRE

“La urbanística moderna nace como remedio, como “fármaco” contra el “mal” ciudad. Desde el siglo XIX hasta hoy la ciudad ha sido vista siempre como enferma; por eso debe sanearse, recualificarse; por eso hay que intervenir sobre su cuerpo en descomposición con la precisión y el rigor científico del cirujano. Cerdá y Le Corbusier usan con profusión la metáfora del científico, del cirujano que extirpa el mal y salva al organismo urbano. Entre las consignas lecorbusieranas encontramos: “cirugía en el interior, medicina en el exterior””

Pavia, R. (1996) p. 107

Bien o mal, más o menos sana o enferma (según el enfoque que Pavia atribuye a “*la urbanística moderna*”) Rosario tuvo en su proceso de extensión de su planta urbana una especie de “contagio por adyacencia” como uno de sus principales mecanismos: el núcleo original, ya convertido en centro, fue transmitiendo su potencia en mayor medida a las zonas más cercanas, para luego ir perdiéndose en una dispersión que termina fundiéndose con lo rural. Como ya se ha dicho, esta lógica tan válida para la extensión al oeste y al sur, no lo fue para el norte, básicamente por la ubicación, forma y tamaño de las tierras ferroviarias que separaron el casco urbano principal de las urbanizaciones del norte. Muchos años después (fines del siglo XX) las gestiones municipales democráticas progresivamente torcerían el rumbo liberando o reconvirtiendo estas tierras y darían al área otro perfil y otra realidad, más allá de lo inexorable del tejido urbano, ya invariable. Mientras tanto, la lógica se mantuvo, configurando al norte de la ciudad (Arroyito, Alberdi, La Florida, etc) como lo que estaba “al otro lado”. No necesariamente con una calidad o dinámica urbana de menor “valor”; pero sí, con características mucho más autónomas y diferenciadas que las otras áreas de extensión de la ciudad¹⁸

Volviendo al enfoque inicial de este apartado (“*la ciudad como mal*”), también los planes urbanos analizados partieron de interpretar su accionar y su fin como el de corregir y encaminar a esta ciudad y sus enfermedades, más allá de las sustanciales diferencias que presentan entre sí. Bouvard fue un médico que dirigió una mirada rápida a su “paciente”, le diagnosticó monotonía y falta de unidad en su trazado y recetó su red de diagonales para combatir aquellos males. Guido, Farengo y Della Paolera adoptaron otra actitud profesional: sometieron a Rosario a la batería de análisis que creyeron convenientes y construyeron tanto un diagnóstico como un tratamiento mucho más complejos: el primero conjugando las inconveniencias de la estructura ferroviaria, la falta de unidad urbana, el poco aprovechamiento de las potencialidades del río, aspectos negativos del tejido e insuficiencia de espacios verdes (entre otros) y el segundo, coherente con este,

¹⁸ Dice en primer término Héctor Floriani (1985): “*El ferrocarril, por su parte, al crear un “delante” y un “detrás” de sus nutridas instalaciones, signa también a la nueva extensión urbana –ubicada, precisamente, “detrás”- con rasgos que la distinguen de otros sectores urbanos*” (p. 84). Para más adelante agregar: “*En el caso de Refinería, concretamente, el ferrocarril destinó la naciente expansión urbana a una situación de dificultada accesibilidad, pero al mismo tiempo creó las condiciones para un desarrollo urbano con características propias, con un significado urbano preciso*”. Y se anticipaba planteando, ya en 1985, “*la necesidad de actuar con extrema cautela cuando se aborda la posibilidad del levantamiento de instalaciones ferroviarias, ya que en esos casos se torna preciso recolocar significativamente al sector en la ciudad, ante la aguda alteración que significa la desaparición de un factor básico de su estructuración*” (p. 85)

4. CIERRE

proponiendo ciertas reformas y expansiones en las que rigor e inventiva tuvieron proporciones variables. Montes aportó la novedad de la visión sobre Rosario en cuanto proceso histórico y sus propuestas apuntan tanto a corregir ciertos males endémicos no tan diferentes a los diagnosticados por el Plan de 1935 (anarquía de las estructuras circulatorias, dispersión urbana, ocupación de la ribera por instalaciones no urbanas, escasez de espacios “libres”, especulación inmobiliaria) como a orientar la forma y dinámica urbanas a determinados objetivos políticos, siendo entonces la dotación de una estructura circulatoria simple, completa y abierta y el avance sobre lo modos de conversión de tierra privada a pública las cuestiones centrales de su plan

Pero, por fuera de esta visión general, ¿qué significaba concretamente el norte para cada uno de los planes? Para Bouvard en 1910 son urbanizaciones dispersas, periféricas; más que eso, prácticamente “externas” a la ciudad real, a las que hay que conectar. Ya Guido en el 35 promueve la conexión con el centro y el vuelco hacia el río: claramente hay un eje funcional norte-sur que pretende atar el centro con Refinería, Arroyito, Sorrento, Alberdi y La Florida, el que será recualificado por un sistema de parques ribereños y controlado por la espalda del FC Rosario Santa Fe; detrás de las vías, “lo que algún día será”¹⁹; de esta forma, el norte es una extensión urbana que debe empezar a funcionar aceitadamente como parte de un organismo mayor. En los 50, para Montes no varía demasiado esta concepción, pero sí el proyecto urbano: desplaza la línea de control a la Circunvalación y, al proyectar también la Avenida de la Travesía como hecho estructural principal en la circulación norte sur, abre a la zona entre ambas unas potencialidades inesperadas hasta pocos años antes

Configurada entonces esta especie de síntesis, parece oportuno concluir (provisoriamente) que el estudio del problema “configuración del norte de Rosario – planes urbanos” confirma a priori lo dicho por Floriani (1985) sobre la erección de ciudades en nuestro medio: ha sido *“más una obra de división de la tierra que de construcción propiamente dicha; más una tarea de agrimensores que de arquitectos”* (p. 83). En este caso particular, es muy interesante destacar que lo que define, como iniciador, la “extrañeza” del norte no deja de ser otra obra de “división de la tierra”: las dificultades de accesibilidad y la discontinuidad urbana centro-norte es obra de la posición y tamaño de las tierras ferroviarias, mucho más que del tendido de las vías. Y así como los sucesivos planes urbanos estudiados proponen (y en algunos casos logran) la desafectación y/o traslado de ciertos tendidos ferroviarios, se enfrentan a un escollo importantísimo, obviamente, en la propiedad privada del suelo. Y en este sentido ninguno de los planes ataca la cuestión (separación del norte) en forma directa, aunque cabe destacar los avances del plan del 53 abordando más decididamente los mecanismos de reconversión de tierra privada a pública, pero aplicado fundamentalmente al trazado de la Circunvalación. De todas maneras, yendo a la segunda dimensión propuesta de *extrañeza* (singularidad), parece ser que la deuda que subyace en cada una de las planes es la falta de una atención más rigurosa a esa singularidad del norte (o de la ciudad “real” toda) bajo la preocupación de la imposición de modelos formales prefigurados (Bouvard), de un corpus teórico con necesidades de auto fundamentación (Guido) o de las necesidades y objetivos de los lineamientos políticos nacionales (Montes)

¹⁹ Ciertas ocupaciones incipientes más Nuevo Alberdi

4. CIERRE

Está fuera del alcance de este trabajo aportar al debate de la *labilidad* del Urbanismo como disciplina, en el sentido epistemológico del enfoque de la tesis de Rigotti. Pero según lo dicho, la extrañeza detectada del norte de Rosario encuentre un punto de contacto con cierta *labilidad* de hecho, evidenciada en los planes urbanos hasta el '60. La poca atención a la estructura de posesión de la tierra y a las particularidades de cada fragmento urbano serían las llaves para demostrarlo

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- Cicutti, B., Ponzini, B. y equipo (2010) *Representaciones cartográficas y transformaciones del territorio*. Trabajo presentado en III Bienal del Coloquio de transformaciones territoriales, Comité académico de desarrollo regional de la Asociación de Universidades del grupo Montevideo (AUGM)
- Floriani, H. (1985) *Orígenes y desarrollo de la estructura urbana del Barrio Refinería de la ciudad de Rosario*. Rosario: Cuadernos del CURDIUR, FAPyD UNR
- Jiménez, D. (2012) El lejano noroeste. En *Proyectos de vivienda, de ciudad y de país*. Disponible en <http://proyectosviviendaciudadpais.blogspot.com.ar/2011/08/3-el-lejano-noroeste.html>
- Martínez de San Vicente, I. (1986) *La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario*. Rosario: Cuadernos del CURDIUR, FAPyD, UNR
- Montes, A. (1964) *Plan Rosario. Ley Nacional N° 16.052 y sus antecedentes. Proyecto de Decreto reglamentario*. Rosario: Centro de Estudios Nacionales, Provinciales y Municipales filial Rosario
- Municipalidad de Rosario (2011) *Plan Urbano Rosario 2007-2017*. Disponible en http://www.rosario.gov.ar/ArchivosWeb/pur/pur_i_ii.pdf
- Pastor, J. Urbanismo con Planeamiento. *Arte y técnica*, 1947, 5-23
- Pavía, R. (1996) El miedo al crecimiento urbano. En Ramos, A. M. (Ed.) (2004) *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 105-115). Barcelona: Edicions UPC
- Rigotti, A. M. (1996) *Los usos de la ciencia. El expediente urbano en los primeros planes argentinos*. Trabajo presentado en IV Seminario História da Cidade e do Urbanismo. Disponible en <http://hdl.handle.net/2133/2200>
- Rigotti, A. M. (2014) *Las invenciones del Urbanismo en Argentina (1900-1960). Inestabilidad de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización*. Rosario : UNR Editora. Editorial de la Universidad Nacional de Rosario, F.A.P.y D., A&P
- Tartarini, J. Bouvard, Joseph Antoine. En Liernur, J.F. y Aliata, F. *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos obras biografías instituciones ciudades* (p. 180). Buenos Aires: AGEA