



FACULTAD
DE ARQUITECTURA
PLANEAMIENTO Y DISEÑO
UNR

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

**CUADERNOS DEL
CURDIUR**

Cuaderno nº 13

LOS INSTRUMENTOS DEL PROYECTO
PUBLICO EN LA CONSTRUCCION DE
LA CIUDAD. EL PLAN GUIDO-FARENGO.

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

CITE ESTE TRABAJO SI LO USA COMO REFERENCIA

LOS INSTRUMENTOS DEL PROYECTO PUBLICO EN LA CONSTRUCCION DE LA CIUDAD, 2a. PARTE. EL PLAN GUIDO-FARENGO-DELLA PAOLERA.

arquitecta ISABEL MARTINEZ DE SAN VICENTE

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

Desde la primera hasta la segunda Guerra Mundial, la ciudad continúa creciendo aceleradamente, pero su crecimiento se realiza sobre la estructura colectiva ya definida hacia 1914. Comienzan los primeros síntomas de un desarrollo patológico o no formalizado, donde la ciudad pierde la capacidad de razonar sobre sí misma.

El Tercer Censo Municipal de 1910 había arrojado una población de 192.278 habitantes, de los cuáles 87.895 eran argentinos y 85.833 extranjeros (1). Según el Censo Nacional de 1914, la población se había elevado a 222.592 habitantes. Había crecido 30.000 habitantes en cuatro años. Se produce, a partir de ese mismo año, un desequilibrio paulatino en favor de los argentinos, al mismo tiempo que se reduce, en el plano nacional, la entrada de inmigrantes (2). El Cuarto Censo Municipal de 1926, arroja una población de 407.000 habitantes. Desde el censo de 1914 la población ha aumentado el 79%.

A pesar de que no hay transformaciones físicas en la red territorial ya definida, comienza en este período a ponerse en evidencia la dependencia de la actividad comercial y portuaria no ya de una manera directa con el exterior, sino con Buenos Aires. La transformación territorial más importante la constituye la introducción masiva del transporte automotor y la pavimentación de las primeras rutas convergentes en Rosario. El pavimento, sin embargo, se emplaza en su mayor parte sobre los caminos preexistentes, paralelos a las vías ferroviarias.

Las transformaciones del centro son escasas o nulas, en parte debido a las crisis económicas, en parte al hecho de que el debate se centra sobre los problemas "funcionales" que impiden la incorporación de nuevas áreas a la especulación inmobiliaria, ya que la burguesía rosarina había invertido más en la especulación sobre el valor de la tierra que en el comercio y las actividades urbanas, las cuales se desarrollaban con alto grado de precariedad y sobre la base de infraestructuras extranjeras. Cuando estas posibilidades se saturan, comienzan los debates.



Los proyectos de embellecimiento son escasos, y en general se refieren a obras y propuestas preexistentes, abarcando exclusivamente a la relación entre espacio privado y espacio público como "vacío" remanente, susceptible de ser embellecido u ordenado, sea a través de proyectos específicos, sea a través de normas, tal el caso de la introducción de los retiros de jardín en ciertas arterias. Sin embargo, los reglamentos edilicios conservan aun intactas las posibilidades dimensionales del lote tradicional, y sus indicaciones de organización y alineación en relación a la calle.

Contemporáneamente, en la periferia las nuevas operaciones de subdivisión de la tierra pierden definitivamente el carácter de "urbanizaciones" para convertirse en "loteos". Los nuevos crecimientos se producen en forma intersticial o "por relleno" o fusión entre el centro de la ciudad y los desarrollos autónomos del período anterior, a lo largo de las vías del tranvía y de los caminos de vinculación, careciendo absolutamente de estructura propia. En ellos, la referencia a los hechos urbanos que les dan origen es absolutamente ficticia, cuando no inexistente, y la cesión de superficies destinadas a usos públicos se limita a la indispensable para la apertura de calles y veredas. Cuando estos desarrollos por relleno se producen en relación a componentes urbanas ya definidas, como los ejes territoriales, los parques, las estaciones de ferrocarril de mayor flujo de pasajeros, o en relación a tendidos de vías de travía, las nuevas incorporaciones tienden a asimilarse a las partes ya definidas con anterioridad. De lo contrario, tenderán a paralizarse y a convertirse en áreas dispersas y no formalizadas.

El debate cultural-urbanístico 1920-1930.

La idea de confeccionar un plan para la ciudad que no fuese ya sólo de ensanche y embellecimiento, sino de reorganización funcional, comienza a agitarse desde los años 1923-24, a partir de los sucesos derivados del proyecto de construcción de una estación del Ferrocarril Central Argentino en la terminación del Boulevard Oroño (3). El proyecto fue rechazado ante el dictamen de una comisión del Concejo Deliberante formada con el propósito de evaluarlo, esencialmente a raíz de las fuertes presiones ejercidas por la opinión pública.

Los conflictos suscitados evidencian por un lado el agotamiento de las áreas rentables y las necesidades de valorizar las acciones de especulación urbana. Por

otro, el advenimiento del transporte automotor, con el cual entran en conflicto las estructuras ferroviarias.

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

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

Dice también el documento que:

"La activa campaña llevada a cabo con tanto éxito como entusiasmo por varias asociaciones, comités y entidades cuyos fines son la edilidad, en pro del plan regulador de Rosario y de la emisión de un empréstito para obras públicas, tiene hoy la adhesión y simpatías de toda la ciudad" (4).

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

"adquirir los terrenos de las barrancas del Paraná, con el objeto de levantar sobre ellos el futuro parque y avenida costanera, que han de transformar favorablemente la fisonomía de toda la zona Norte y Este de la ciudad, sin obstaculizar el tráfico portuario" (5).

Dice otro subtítulo:

"los proyectos de la empresa atentan contra la vialidad: sobre los proyectos del Ferrocarril Central Argentino se han hecho importantes estudios, y las comisiones especiales nombradas por la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos y Constructores de Obras, el Centro de Arquitectos, los Amigos del Rosario y la Federación del Fomento Edilicio, unánimemente han llegado a la conclusión de que las obras proyectadas por la empresa no consultan los principios de la técnica ferroviaria, atentan contra la vialidad y obstaculizan el progreso de Rosario" (6).

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

Además del debate sobre los problemas viales y ferroviarios aparecen en el Digesto Municipal una serie de proyectos que luego serán incorporados de manera más o menos evidente por el Plan Regulador de 1929, a sugerencia de la Ordenanza N° 58: la Ord. N° 16 de 1916 sobre construcción del Nuevo Mercado de Abasto; el Dec. N° 22 de 1916 adjudicando premios a la construcción de las Nuevas Matareros; la ley provincial N° 1970 de 1919 incorporando al municipio de Rosario el distrito de Alberdi. En febrero de 1922 se inaugura el balneario municipal del Arroyito; por Ord. N° 41 de 1925 se crea el Parque Belgrano; por Ord. N° 52 del mismo año se crea el Parque de la Florida, al norte del municipio. En febrero de 1922 se crea una oficina con el nombre de Vivienda del Trabajador, dependiente del Banco Municipal de Préstamos. Contemporáneamente, en mayo de 1922 la Ord. N° 12 exonera de impuestos a las construcciones que se realicen en los barrios obreros fuera de los bulevares Avellaneda y 27 de Febrero (7).

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

Dice la introducción al plan definitivo:

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

De regreso al país, colaboró en la obra de divulgación urbanística que realizara el Dr. W. Hegemann, dirigiendo la publicación oficial de sus conferencias sobre "Problemas Urbanos de Rosario" (8).

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

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

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

El Plan Farengo-Guido-Della Paolera.

La confección del Plan Regulador sancionado por la Ordenanza 58 del '29 es encargada al equipo proyectista constituido por los ingenieros Farengo y Della Paolera, y por el arquitecto Guido. El plan es consignado en el año 1935.

El plan se atiende estrechamente al espíritu de la ordenanza, en la cual ya estaban contenidas las ideas de "zoning" (art. 469), la de "modelo al cual tender" (art. 470) y la de "plan como instrumento de progreso" (10).

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" (11), la zonificación por áreas y la reformulación -por antifuncional- del trazado de manzanas.

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

"El loteo uniforme y reducido de las manzanas ha dado como resultado la formación de numerosísimas parcelas iguales o de proporciones semejantes que se utilizan sin distinciones para la construcción de viviendas, usinas, comercios o edificios públicos. Como consecuencia, nuestras ciudades, en su desarrollo natural o espontáneo presentan una intercalación abigarrada de construcciones levantadas con los fines más diversos, lo que contraría a la especialización de los barrios u ordenación funcional de la ciudad que, basado en el principio de la división del trabajo, constituye uno de los principios fundamentales del urbanismo moderno" (12).

Como contrapartida a la cuidadosa zonificación, exasperada por el reglamento edilicio, la otra característica del plan, -común, por otra parte, a todos los planes de la época-, es la extensión articulada e informe de la periferia, diferenciada sólo por la "variedad" de las soluciones adoptadas en los trazados viales (13).

El ente público hace evidente aquí la debilidad de su capacidad de planificación. El plan se agota en el trazado de las líneas generales para la intervención especulativa y para el espacio público (accesibilidad, plazas, parques) y

en la ubicación de los principales equipamientos públicos indispensables para el funcionamiento de la ciudad (estaciones ferroviarias, puerto, sistema hospitalario, matadero, cementerio) (14).

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

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

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

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

"La solución de este problema esencialmente higiénico ha preocupado al proyectar las nuevas estructuras de Rosario. Los espacios verdes de reducida extensión -nuestras tradicionales plazas-, insuficientes para el servicio de barrios densos (...) ya no cuentan como elementos suficientes para el saneamiento de una aglomeración. Los sistemas de parques, equilibradamente distribuidos dentro de las zonas de edificación y complementados por la incorporación de playas, balnearios y otros lugares propicios de la costa del Paraná, deberán constituir la Solución del problema de los espacios libres en Rosario". (15).

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

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

"contempla la posibilidad de crear, en la región del núcleo antiguo, donde se han localizado las funciones comerciales y administrativas,

la cantidad suficiente de locales como para satisfacer por largo tiempo la demanda de locales en ese centro de actividades dominantes.

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

En el resto del territorio del municipio, la altura general permitida para la edificación es de dos pisos (planta baja y alta) admitiéndose sólo en casos excepcionalmente, y bajo las condiciones que se detallan en el Reglamento, la construcción de dos pisos altos. Las disposiciones concernientes a esta zona facilitan la construcción de viviendas higiénicas para una sola familia en proximidad de espacios verdes, es decir orientando la tendencia observada en los suburbios de Buenos Aires y Rosario de construir unidades aisladas para presupuestos familiares modestos" (16)

Soluciones propuestas para viviendas obreras:

"Tratándose de llegar a obtener viviendas verdaderamente económicas, se ha previsto que los barrios a crear se instalen en las regiones suburbanas que aun permanecen en estado rural o semirural" (17).

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

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

Las calles de tráfico de implantación cara, que rodean a la gran parcela, influyen más en el costo de su organización que esas mismas calles que rodean a nuestra reducidas manzanas. Estas razones de orden económico exigen, sino el estiramiento de todos nuestros viejos trazados por anexión de parcelas, lo que en numerosos casos resultaría utópico, por lo menos el abandono del pequeño damero en los nuevos barrios a formarse" (18).

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

El Reglamento induce también a la transformación del tipo, al proponer la no o-

cupación del centro de manzana y la fijación de una profundidad límite del cuerpo edificado:

"Desde el punto de vista higiénico, la manzana cuadrada con la forma de lotes y de edificación que invariablemente se usa, presenta el inconveniente de producir un alto porcentaje de casas mal orientadas, de sorden en el fondo de los terrenos y despedazamiento del espacio libre interno" (19).

El Plan de Guido se constituye así, en una síntesis ecléctica entre una actividad profundamente conservadora y los principios de reconstrucción de las ciudades de postguerra. Constituye culturalmente una propuesta de gran interés, -de las cuales a escala nacional encontramos sólo el Plan de la Comisión de Estética Edilicia para Buenos Aires de 1925 y los planes posteriores de Guido para Tucumán y Salta-, donde el "alma académica, nostálgica de los grandes trazados hausmannianos y de las grandes composiciones renacentistas o barrocas, y el espíritu técnico-funcionalista" (20) se contraponen a la arquitectura casi inexistente de una ciudad en formación y a la rígida estructura de la división de la tierra preexistente, "sin poder resolver verdaderamente las contradicciones entre una utilización del suelo sometida a pesadas leyes económicas y la voluntad de hacer perceptible la 'grandeza' y la superioridad racional de una sociedad capaz de crear tal grandeza" (21).

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

A pesar de la diferencia cultural, se puede reencontrar el parentesco de muchos "pedazos" del plan Guido-Farengo-Della Paolera con el proyecto del XXII distrito de Wagner y con el plan de Berlage para La Haya (22). En primer lugar, el espacio público es, como ya hemos dicho, sobre todo espacio libre: verde, aire, luz, amplios paseos, fondos para la vivienda. Este puede ser definido espacio colectivo sólo en la medida en que la vida colectiva se reduce a una sumatoria de funciones individuales y aisladas de otros atributos urbanos.

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

constituye en el centro y sólo en el centro.

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

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

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

La colocación de la disciplina urbanística del momento, -y por lo tanto de los proyectos que es capaz de elaborar-, no se aparta demasiado de la situación contemporánea del "planning" norteamericano. Al respecto, dice Tafuri: "No es casual que el planning americano, hasta los años 30 de este siglo, evolucione a través de una serie de mediaciones que salvaguardan su autonomía disciplinaria de frente al atraso político del operador público. Atraso, por otra parte, funcional a la reproducción de un sistema que permite amplios márgenes a la iniciativa privada, aún en el terreno de las reformas sociales" (23).

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

- 1 - 2 Censos Municipales de 1910 y 1926. Censo nacional de 1914. Archivo del Museo Histórico Provincial "Dr. Julio Marc", Rosario.
- 3 A raíz de la oposición de la opinión pública ante la construcción de la estación en junio de 1924, el Concejo Deliberante nombra una comisión ad-honorem para considerar el problema.
- 4 a 6 Memorial de la Asociación Amigos del Rosario al presidente del Honorable Concejo Deliberante, 1927. Archivo del Concejo Municipal.
- 7 Compendio de Digesto Municipal, cit.
- 8 Guido, Angel y otros. Plan Regulador de Rosario, 1935. Edición Oficial. Introducción.
- 9 González Theyler, Angel. "Economía y Urbanismo en Rosario, ejecución y financiación del Plan Ferroviario". Artículo publicado por la Organización Funcional de Rosario. Rosario, mayo de 1945.
- 11 - 12 Ver Guido, Angel y otros. op. cit.
- 10 Ver la Ordenanza N°58 de 1929 en el Compendio de Digesto Municipal. op. cit.
- 13 Así, en el Plan Regulador de Salta de Angel Guido, esta variedad se hace explícita, cuando se dividen los "partidos" adoptados para los barrios en tres tipos: lineal, mixto y pintoresco.
- 14 Cerasi, Maurice. op. cit., pág. 140.
- 15 a 19 Ver Guido Angel y otros. op. cit.
- 20 a 22 Cerasi Maurice. op. cit., págs. 150, 152.
- 23 Tafuri, Manfredo, Dalco, Francesco. Architettura contemporanea. Electa Editrice, Venecia, 1976. Págs. 50, 51.

Fig 22 / "Maquette" de la estación Central de pasajeros con andenes a bajo nivel p... en el eje de la Avenida Belgrano. Las "maquettes" de las Fig. muestran otros aspectos de la y su vinculación con la...

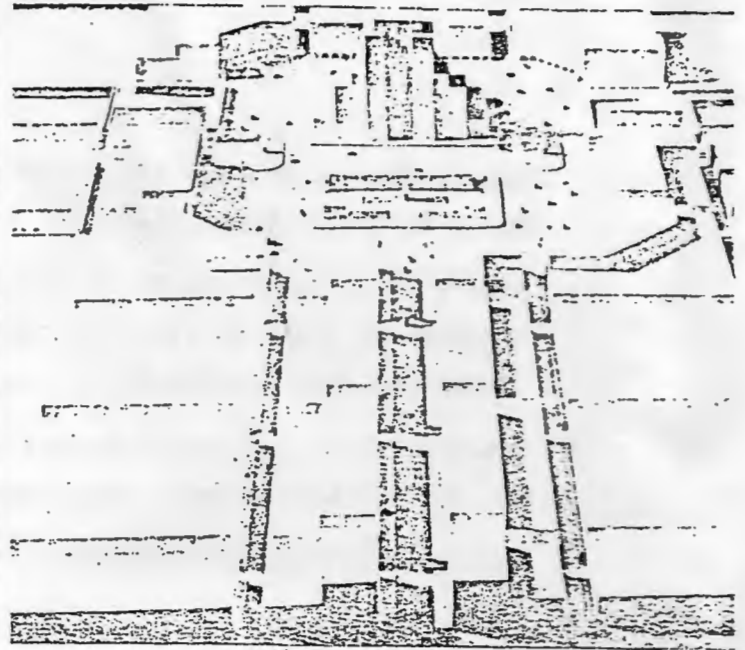


Fig 23 / Plano de ubicación de la estación Central de pasajeros y sus accesos (manzana Av. Francia, Mendoza, San Juan y Vera Mujica), cuyos planos de detalles van en la lámina 3 al frente / Las rayas negras gruesas, señalan vías proyectadas o reformadas; las rayas cortadas, indican vías a suprimirse y las zonas cuadrículadas, los terrenos que quedan libres de construcciones ferroviarias / Ver lámina 2

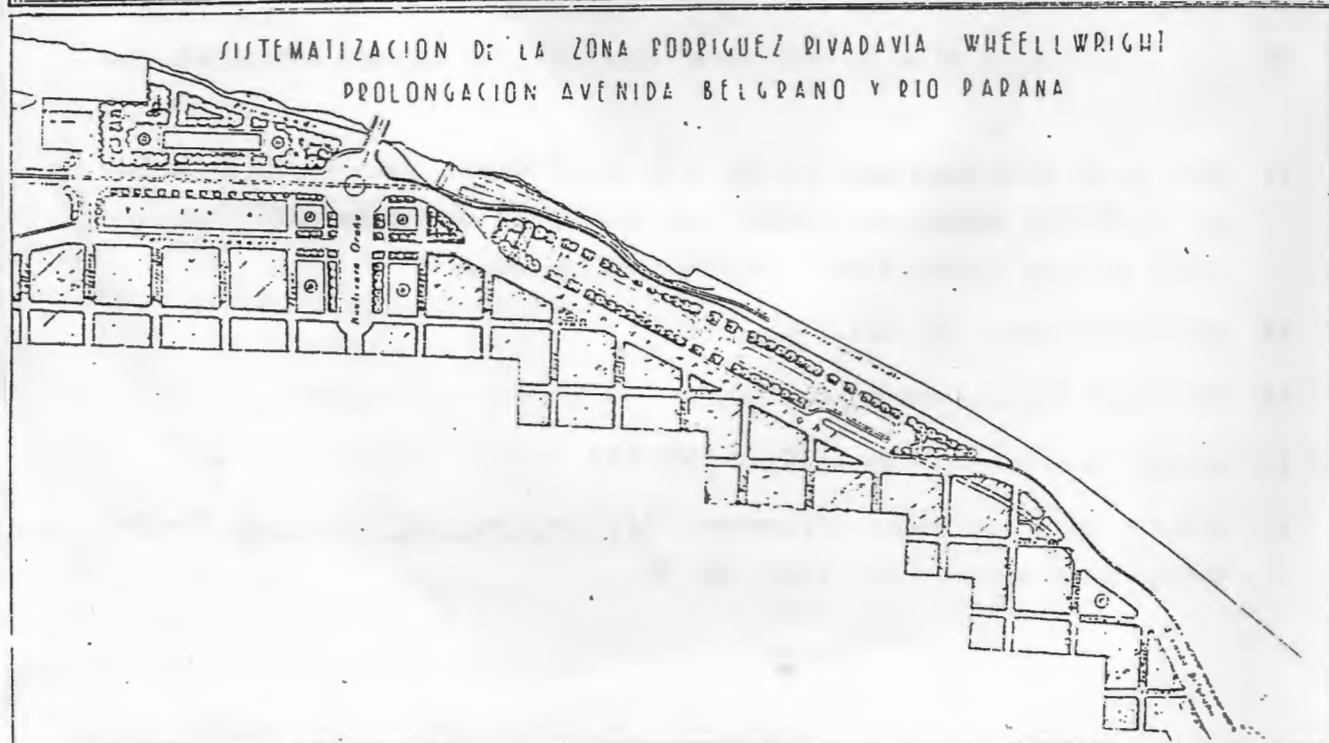


Fig 21 / Sistematización de la zona de las barrancas entre la Avenida Wheelwright y el río Paraná / Se prevé el mejoramiento de los accesos ferroviarios al Puerto, y el retiro de antiguas construcciones. Comprende además la prolongación de la Avenida Belgrano al Norte, sobre las barrancas; su enlace con el Boulevard Oroño; y la creación de un parque ribereño en pleno centro



Fig 13 / Plano del Municipio de Rosario / Los espacios verdes existentes se señalan en negro

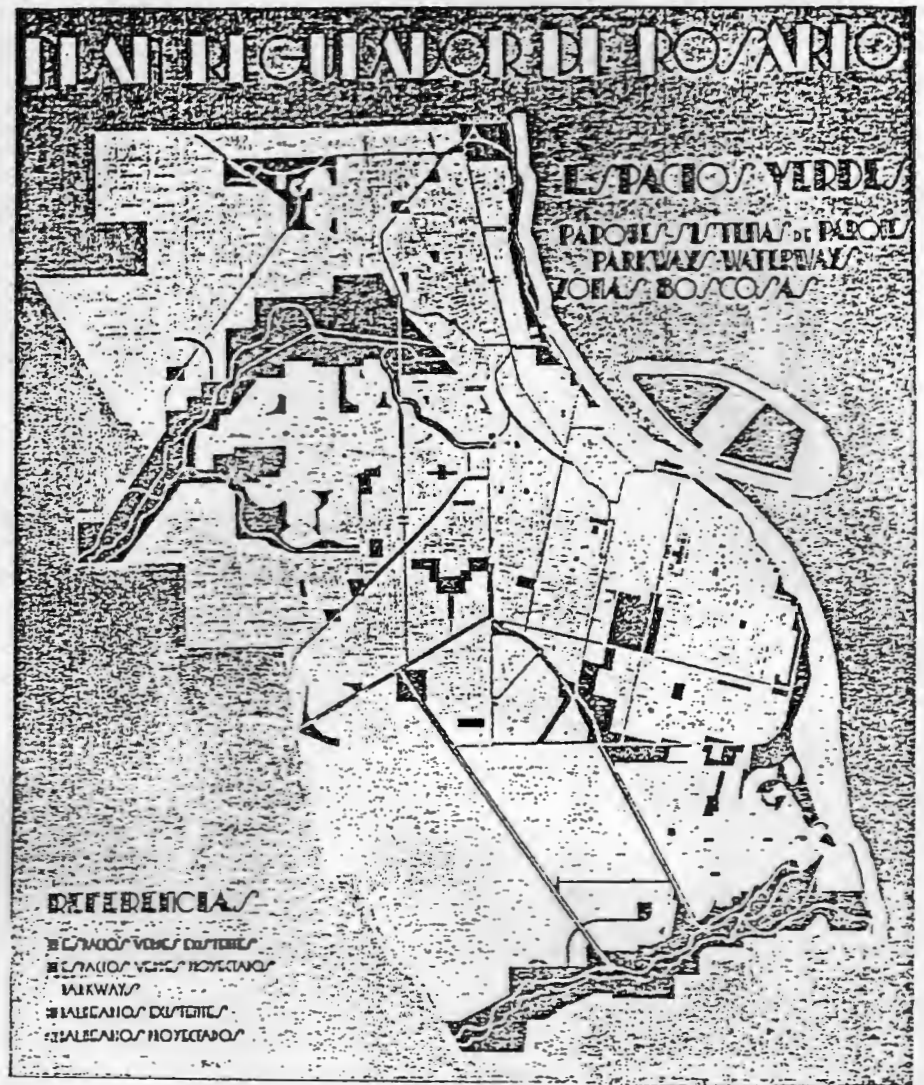


Fig 14 / A la derecha / Fotografado del plano general del plan regulador de Rosario, mostrando en negro los espacios verdes, sistema de parques y zonas boscosas / Presentado a escala 1:10.000

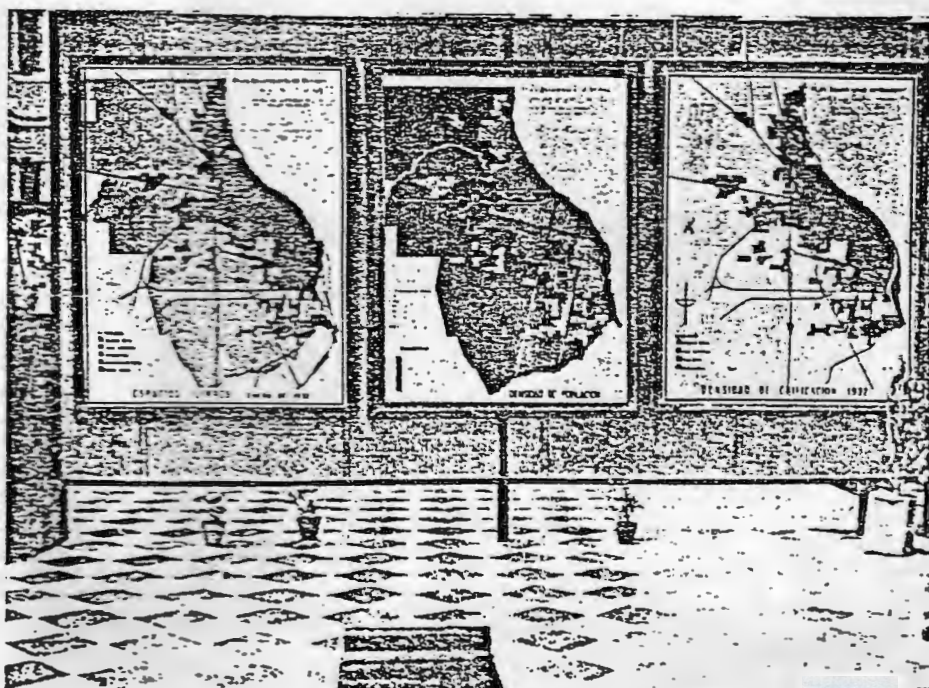


Fig 2 / Gráficos del Expediente Urbano / Espacios libres, densidad de población y densidad de edificación

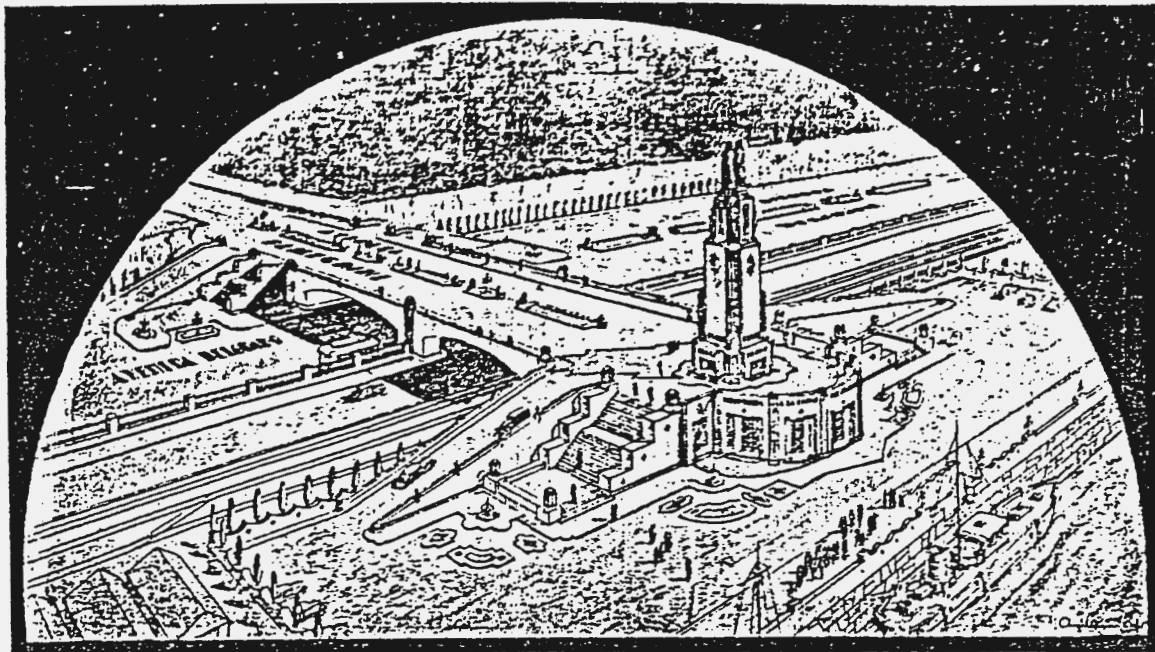


Fig. 53 — Calzada elevada y faro, en la prolongación de la Avenida Pellegrini hasta el puerto; enlace con la Avenida Belgrano; y creación de una estación fluvial de pasajeros para Rosario. Proyecto del Ingeniero Arquitecto Angel Guido

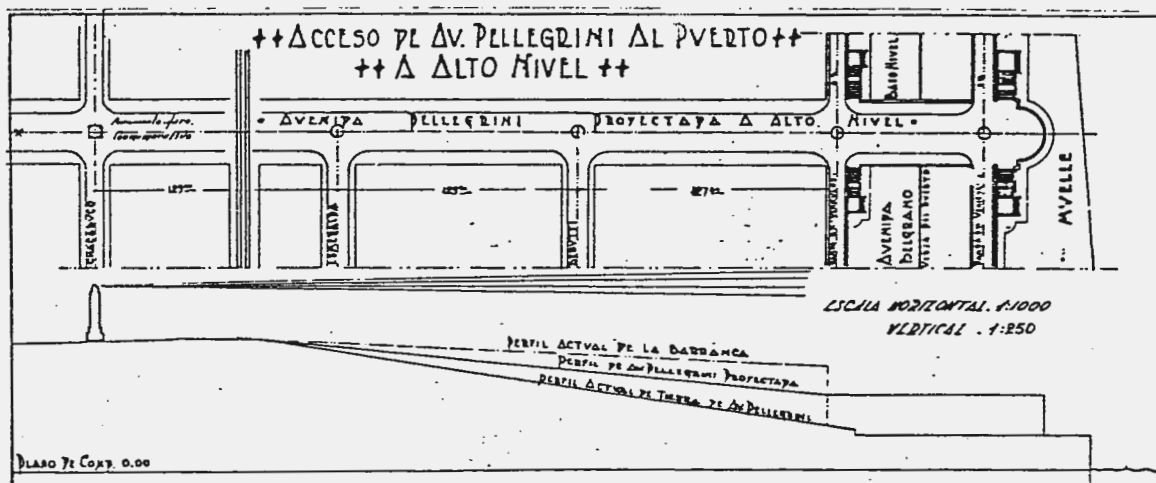
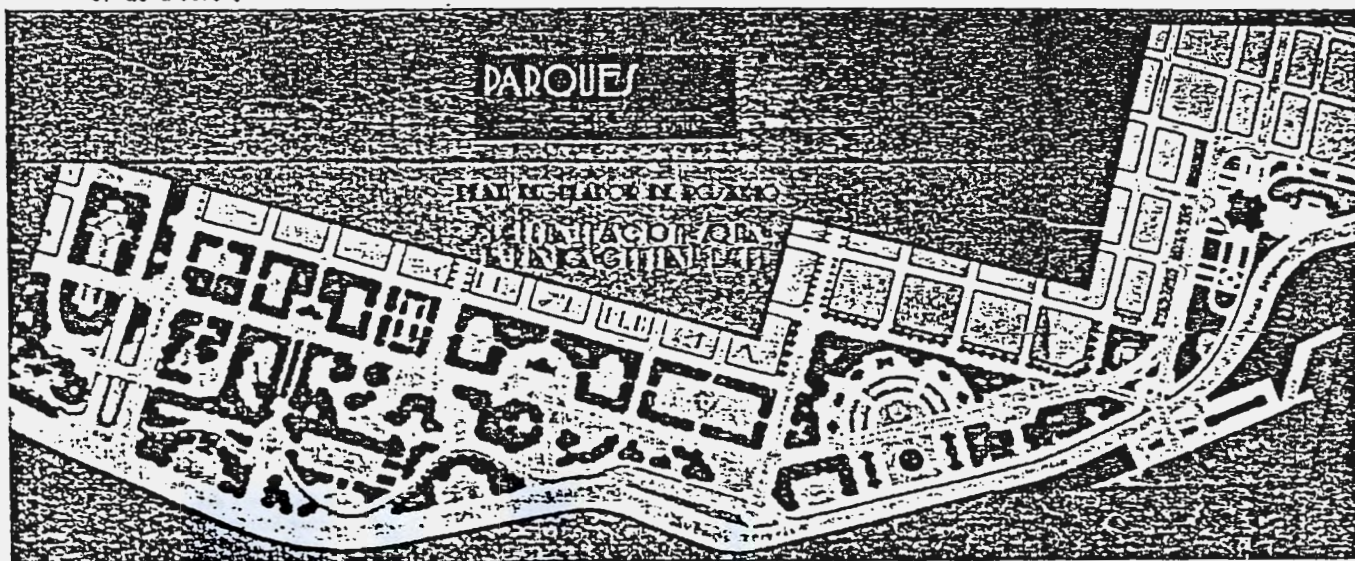
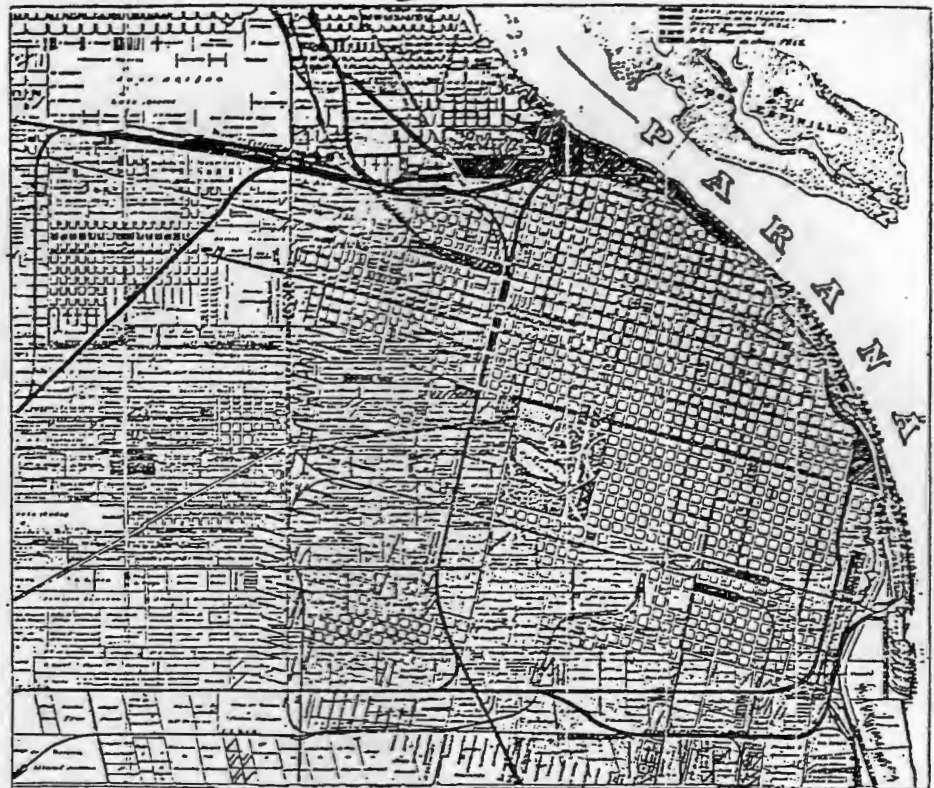


Fig. 54 — Planimetría y perfil del proyecto de la figura 53, mostrando una posible variante del emplazamiento de la torre, al eje de la calle Chacabuco

Fig 15 / Abajo / Sistematiza-
ción del parque del Este y
Avenida Costanera superior,
desde el Monumento a la Ban-
dera (c/je Avenidas Este-Oeste
y Ayacucho), al Boulevard
27 de Febrero



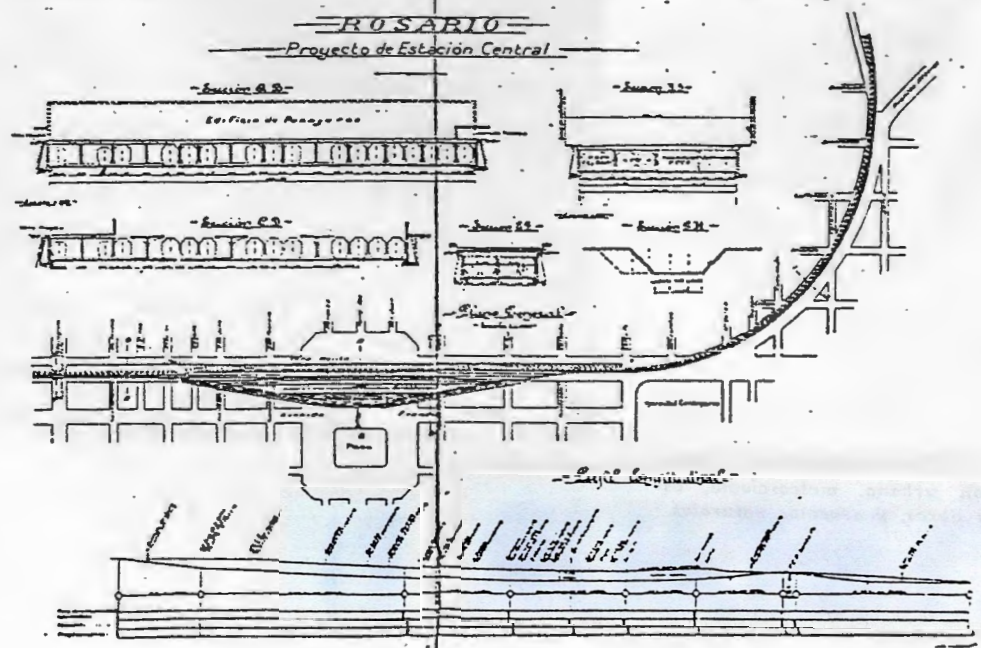
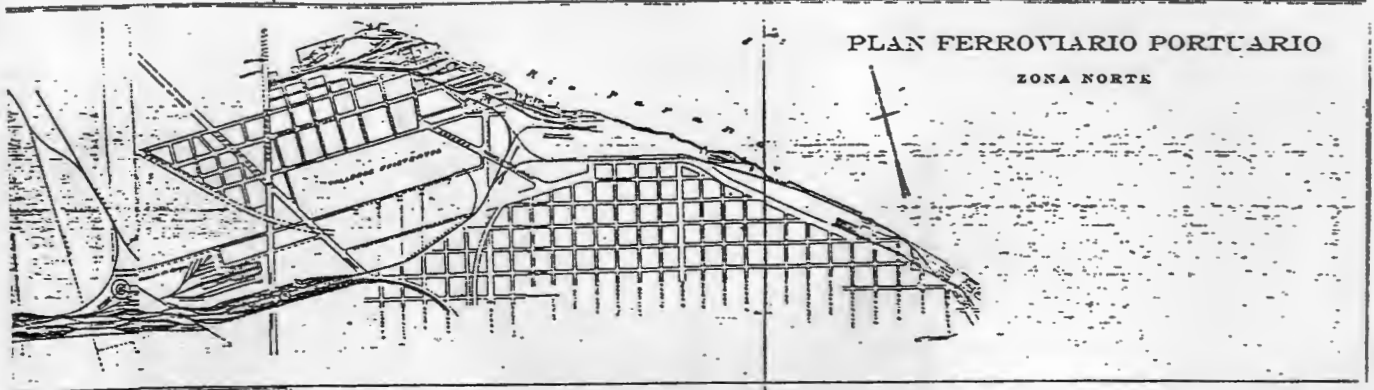
UBICACIÓN DE LA ESTACIÓN DE PASAJEROS, CARGAS Y CLASIFICACIÓN
PROYECTO DEL INGENIERO ADOLFO P. FARENGO. AÑO 1924



BIBLIOTECA DE CIENCIAS
U. N. C. ROSARIO

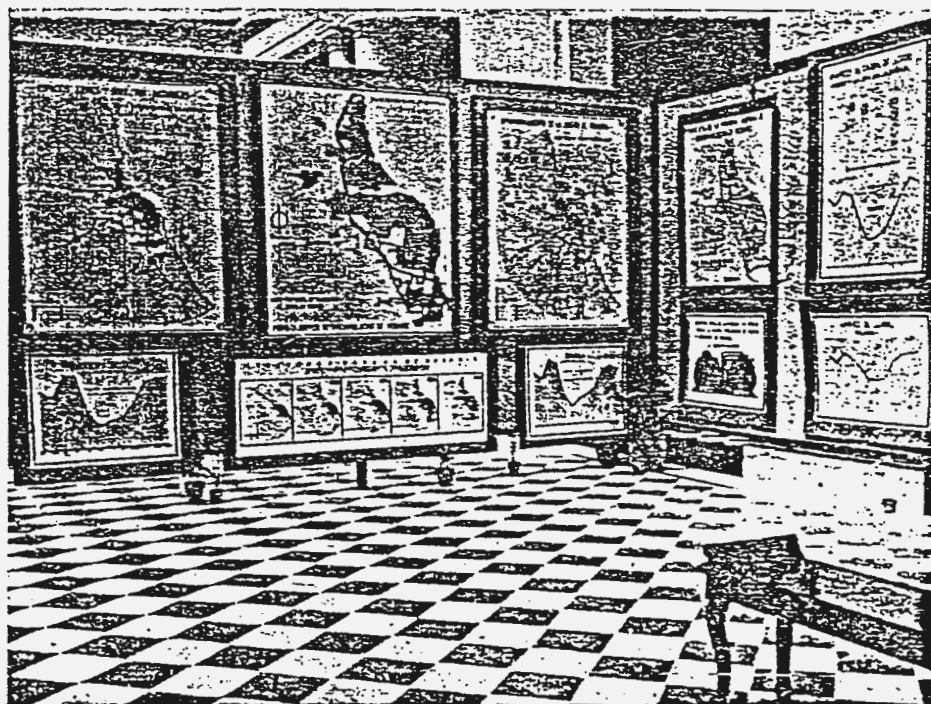
Fig. 19 — CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL PROYECTO FARENGO

- 1a. — Establece una gran estación CENTRAL DE TRANSITO, ubicada en el centro geográfico de la ciudad, con andenes a bajo nivel, pudiendo dar cabida al tráfico de mercancías de tránsito. A dicha estación por medio de intercambios y vías de tres rieles, llegarán todos los trenes de pasajeros que entran a Rosario. Los andenes se establecen en trinchera abierta; y se reorganizarán las líneas, suprimiéndose más de 500 metros de vías.
- 2a. — Prevé la expropiación de los terrenos comprendidos en la zona rayada en el presente plano. Con el valor de ellos se podrá financiar, según el proyecto del Ingeniero Farengo, — el costo de las obras.
- 3a. — Las playas de maniobras son retiradas del centro de la ciudad, dejando la zona de las barrancas del Paraná, libre para ser urbanizada, permitiendo la apertura de numerosas calles, el acceso al río y la construcción de un parque y avenida ribereña que tiene características propias a la ciudad de Rosario.





*Fig 4 / Gráficos del Expediente Urbano
/ Estadística demográfica, viviendas
obreras y asoleamiento de calles*



*Fig 5 / Gráficos del Expediente Urbano
Evolución urbana, meteorología, es-
pacios libres, y aspectos naturales*

PLAN REGULADOR DE ROSARIO

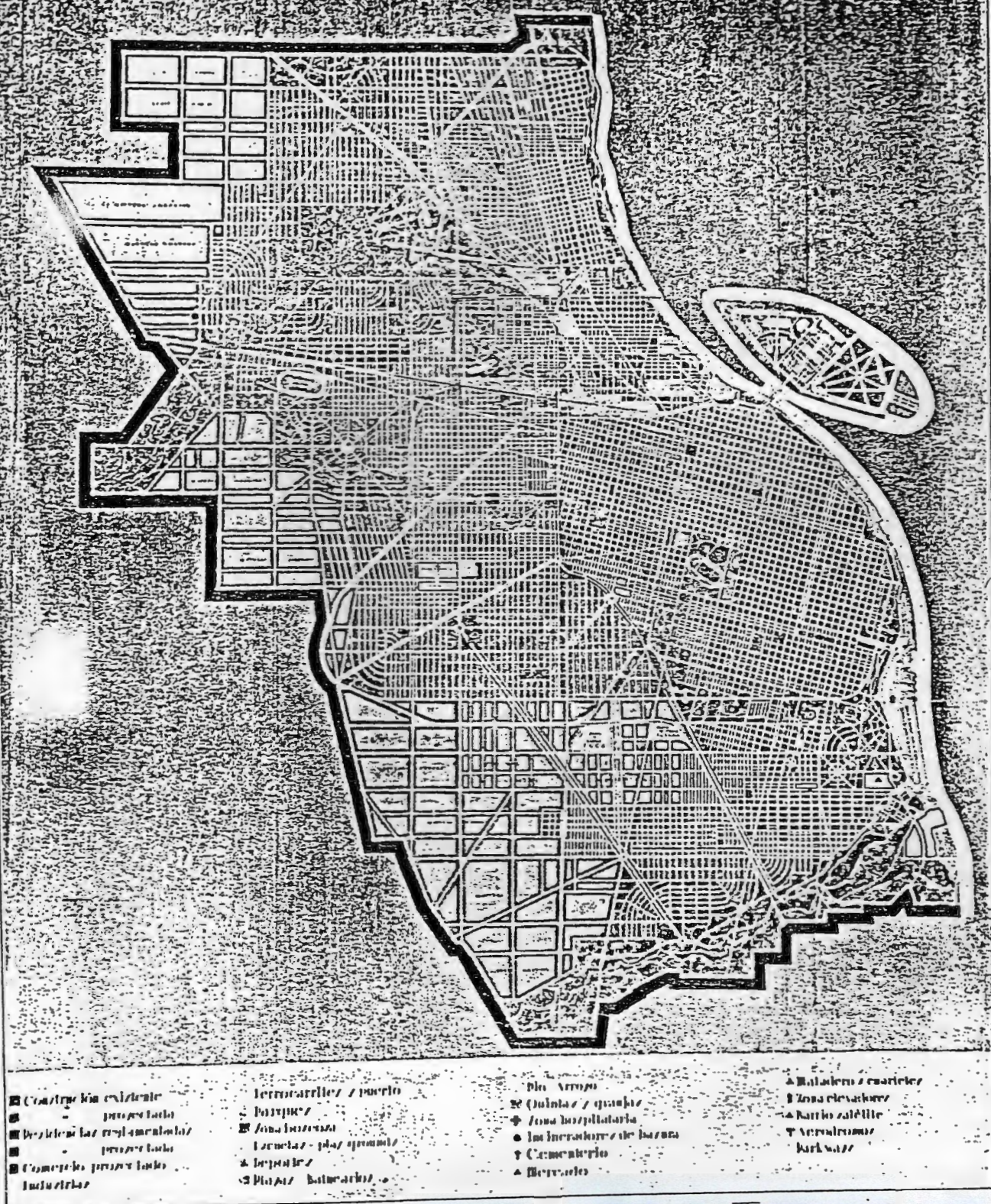


Fig 6 / Fotografado del plano general presentado en colores en escala 1:10.000 Art. 10 inc. a) de la Ordenanza 58 dc.1929

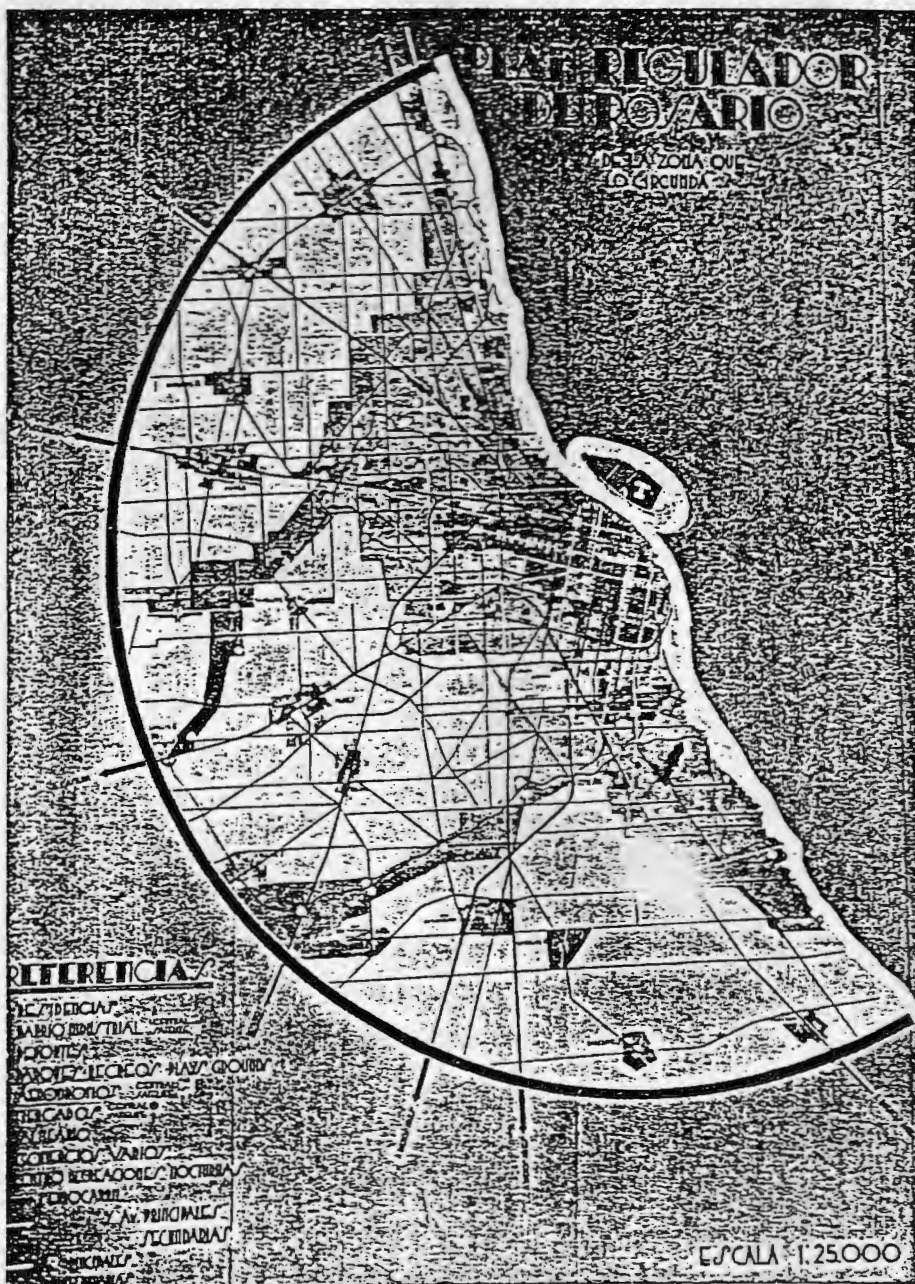


Fig 7 / Fotograbadado del plano general de Rosario y de su zona de extensión, con radio de 20 Km. desde la plaza 25 de Mayo, presentado en colores, en escala de 1:25.000 / Art. 10 inc. b) de la Ordenanza 58 de 1929

PLAN REGULADOR DE ROSARIO

ESPACIOS INTERNOS LIBRES DE CONSTRUCCIONES

Manzana tipo de 100 x 100 metros
 Área edificable (20 metros de ancho x 25 metros de largo = 500 metros cuadrados)

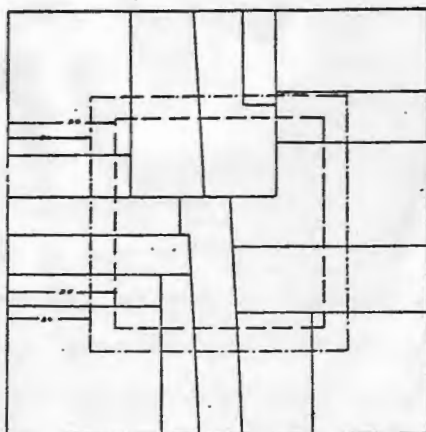


Fig 29 / A la izquierda / Manzana con loteo irregular corriente en Rosario / Los cuadrados centrales de rayas-cortadas y puntos-rayas, limitan el espacio interno libre de construcciones que proporcionará en los contrafrentes, aire, luz y vegetación.

SECCIONES TRANSVERSALES PARA ALTURAS GENERALES DE EDIFICACIÓN

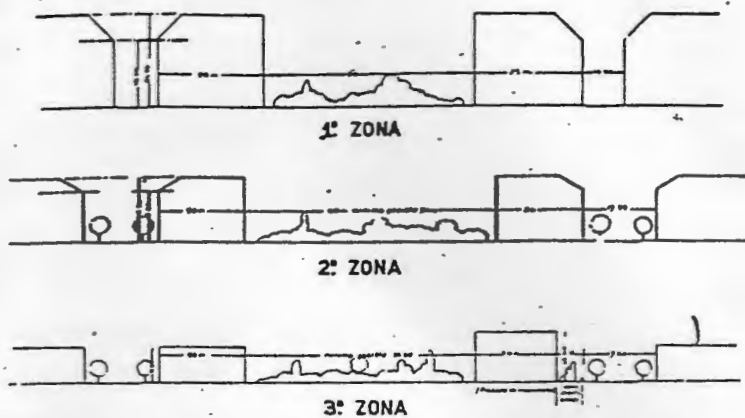


Fig 30 / A la derecha / Secciones transversales para alturas generales de edificación / No se podrá construir en los centros de manzanas, excepto en el subsuelo y planta baja de la 1ª zona

PLAN REGULADOR DE ROSARIO

ALTURA DE LA EDIFICACION SOBRE CALLES SECUNDARIAS

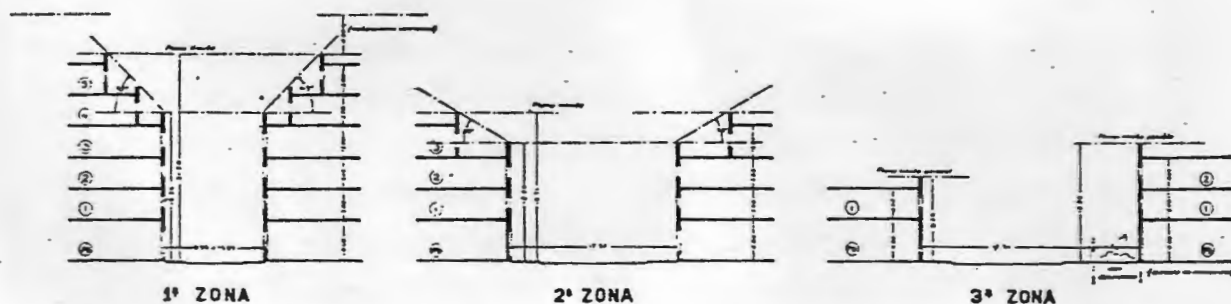


Fig 28 / Reglamento de edificación / Esquemas de alturas para las construcciones de calles secundarias en la 1ª, 2ª y 3ª zona.

PLAN REGULADOR DE ROSARIO

ALTURA DE LA EDIFICACION SOBRE AVENIDAS

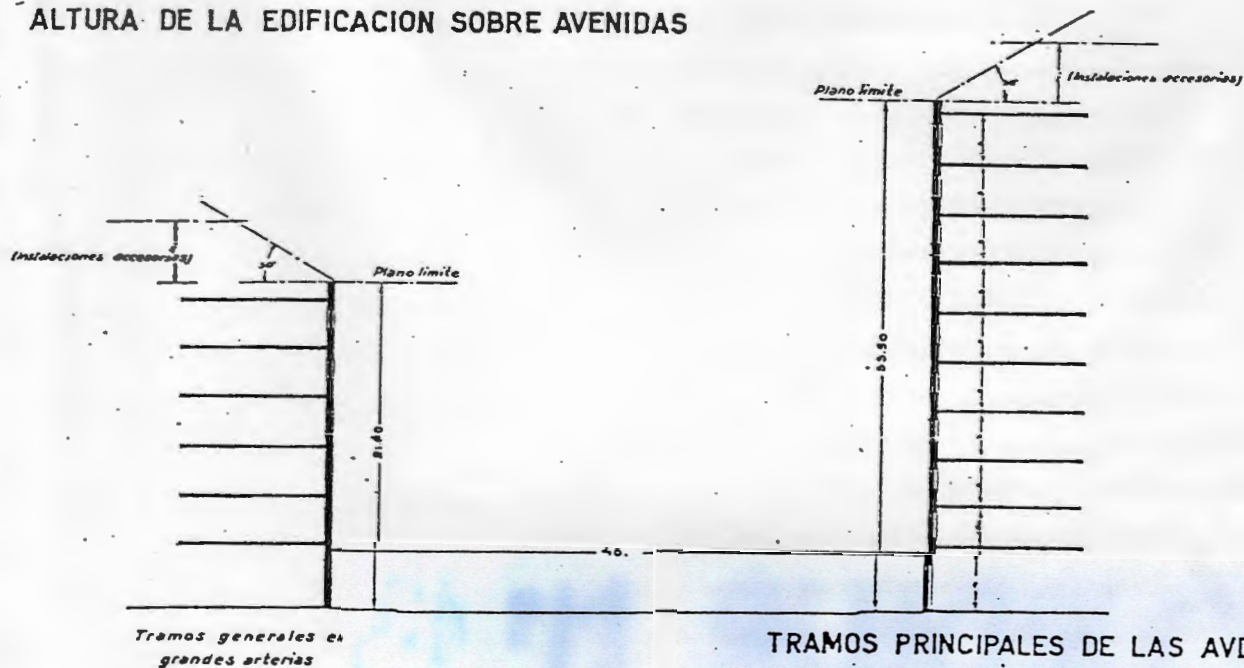


Fig 27 / Reglamento de edificación / Esquemas de alturas para las construcciones en grandes arterias y avenidas