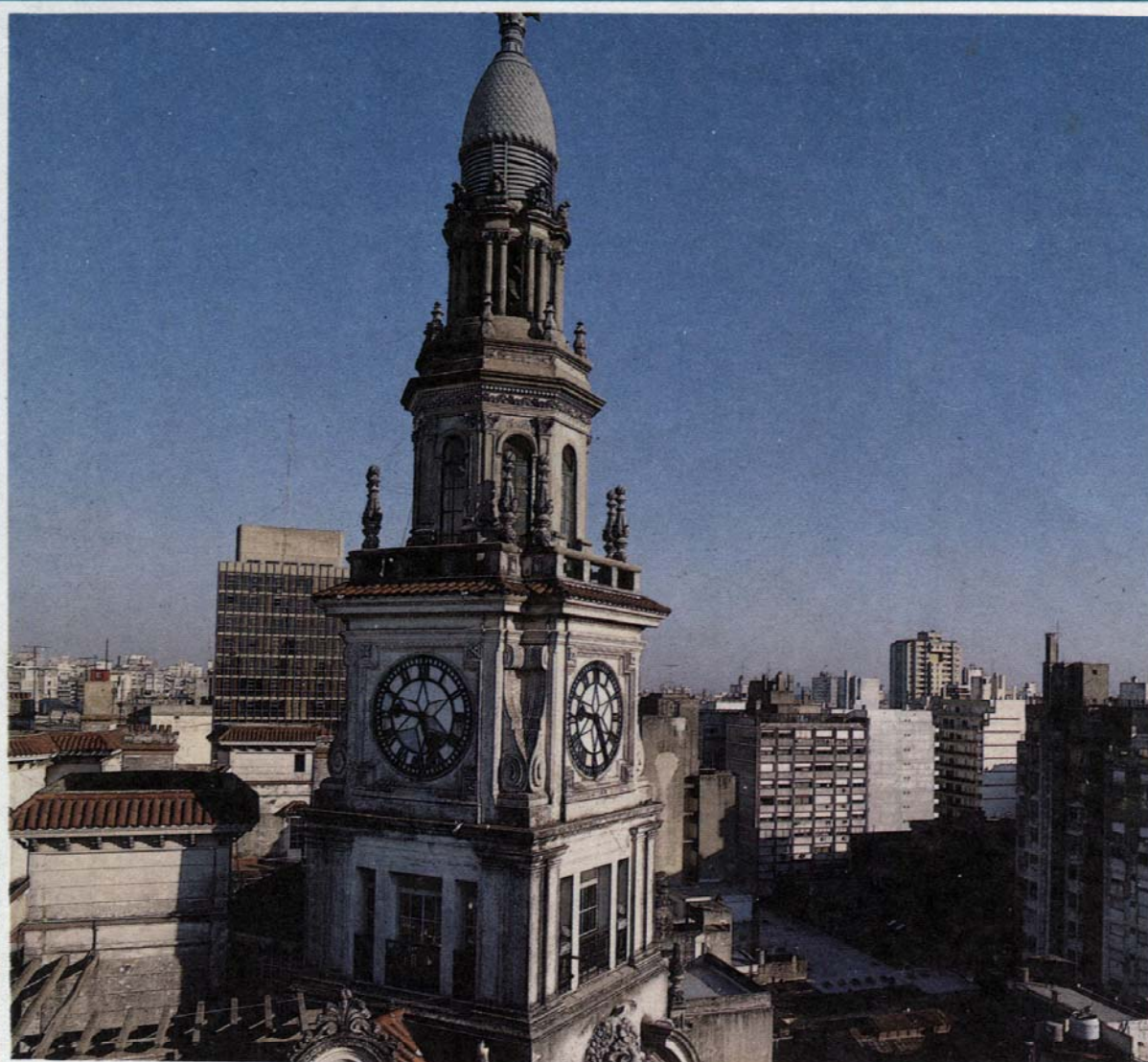


ROSARIO

Historias de aquí a la vuelta

11



Rosario: progreso y esplendor del Siglo XX

Ana M. Rigotti - Isabel M. de San Vicente



Ediciones De Aquí a la Vuelta

Rosario: progreso y esplendor del Siglo XX

Ana M. Rigotti - Isabel M. de San Vicente



EL PROGRESO Y SUS CRISIS

Luego de las sucesivas crisis económicas y políticas que caracterizaron la década del 90, el nuevo siglo trajo expectativas de renovación junto a la imprecisa certidumbre de que lo peor había pasado. Sin embargo, tras el paréntesis creado por la posible guerra con Chile, que silenció rivalidades internas, rebrotó la violencia y la "cuestión social" se situó en el centro de las preocupaciones ciudadanas.

El liberalismo se había impuesto como teoría económica y como filosofía de vida. Juan Alvarez enumera los cambios con velado disgusto: "Han sido implantadas la educación laica y la inscripción civil de nacimientos, matrimonios y defunciones y comienza a proponerse la adopción del divorcio. Los frecuentes viajes a Europa —de preferencia a París—, las novelas francesas, el teatro dramático a base de adulterios, la riqueza fácil, las comodidades producen una atmósfera de amable tolerancia en materia moral y la convicción de

que gastar mucha plata cimienta una vida superior... Comienza a parecer ridículo cualquier concepto heroico de la existencia, (y) la religión cobra el aspecto de cosa para señoras..."

Los bajos jornales, la depresión del papel moneda y el proteccionismo aduanero, posibilitaban la continuidad de un asombroso crecimiento comercial e industrial, que secundaba la duplicación de la población en la primera década del siglo por un incesante flujo de migrantes extranjeros y nativos.

El valor de la tierra se multiplicaba y se dice que en el casco urbano los terrenos se vendían varias veces por semana, favoreciendo la proliferación de emprendimientos inmobiliarios que lucraban con tierras, favorecidos por incipientes urbanizaciones o por el recorrido del tranvía o el ferrocarril.

La concentración urbana y de los establecimientos fabriles favoreció, a su vez, el fortalecimiento del movimiento obrero que alcanzó una envergadura similar a la de las

grandes ciudades europeas. Simultáneamente, la "cuestión de la habitación" emergía como el más alarmante de los problemas sociales.

Entre 1906 y 1910 se instalaron 2006 conventillos y 3800 casillas precarias, duplicando cifras anteriores y no como resultante de un proceso de empobrecimiento sino como emergente de los niveles explosivos del crecimiento económico y poblacional que definían un centro urbano cada vez más consolidado donde el 55% de las viviendas son ya de material. No obstante, en el censo de 1910, todavía se señala la existencia de seis mil cabezas de ganado dentro del radio de los bulevares.

Aquel liberalismo a ultranza frente a los conflictos entre capital y trabajo, y políticas migratorias, orientadas a asegurar una mano de obra barata, cobró varias víctimas. La filantropía, el higienismo, junto a los más tradicionales emprendimientos caritativos, daban lugar al nacimiento de una serie de instituciones para "mitigar las afecciones del organismo o la si-

EL AUGE DEL COMERCIO

El florecimiento comercial de principios del siglo promovió la fiebre de pintar los negocios con colores vivos. Florecían las pequeñas industrias: billares, baldosas, artículos de pirotecnia, carros, carruajes, refrescos, soda, jabón. En 1900 se contabilizaban cuatro fábricas con más de 300 obreros, una de 1300, 4032 locales de industria y comercio, 32 librerías y 96 farmacias. Estos datos, consignados por De Marco-Ensinck, en su Historia de Rosario (Editorial Colmegna, 1978), ilustran debidamente el crecimiento económico de la ciudad a comienzos de la centuria.

Miembros del comité ejecutivo de la Liga del Sur en Rosario: Thedy, Sohle, Ricardone, Molina, Constante, Andino, Campdesuñé, Valdés, Grandoli, Leguizamón y Lucero.

Del libro "Twentieth Century Impressions of Argentine", Lloyd's, 1911.



SOME MEMBERS OF THE EXECUTIVE COMMITTEE OF THE LIGA DEL SUR, ROSARIO:
 1. Dr. E. Thedy, 2. Dr. Gerardo Gastaldi, 3. Dr. Federico B. Yáñez,
 4. Dr. José Wádo, 5. Juan José Andino, 6. Octavio Grandoli,
 7. S. Ricardone, 8. Dr. José Leguizamón, 9. Dr. José Campdesuñé,
 10. Dr. F. Molina, 11. Ramón Lucero.

Porcentajes de ocupación (Censo 1910) (por mil)

	Argentinos	Extranjeros
Producción primaria	4	15
Industria	48	111
Comercio	54	89
Renta	23	19
Sin trabajo fijo	54	100
Servicio	63	59

Porcentaje por actividades

	Argentinos	Italianos	Españoles
Albañiles	212	562	83
Constructores	9	73	13
Arquitectos	3	9	8

tuación de desamparo en que colocan a algunos sectores los azares y la lucha por la vida", pero en realidad procuraban proteger a la "gente decente" de las inevitables derivaciones de esa "cuestión social", en especial en el área de la salud.

La otra cara de este proceso es la notable transformación de la estructura social. Las familias de antiguo arraigo eran en gran parte desplazadas por los nuevos ricos y los apellidos de afuera. El censo de 1910 muestra claramente el avance económico de los extranjeros, que constituían el 46,6% de la población. Entre ellos, el porcentaje de los propietarios es del 9,8% contra el 5,4% de los nativos, destacándose los suizos (16,9%), los ingleses (12,35%), los franceses (13%) y los italianos (11%). En las estadísticas ocupacionales es notable el predominio de los extranjeros en las áreas productivas, hegemónico en algunas actividades, como la de los italianos en la construcción.

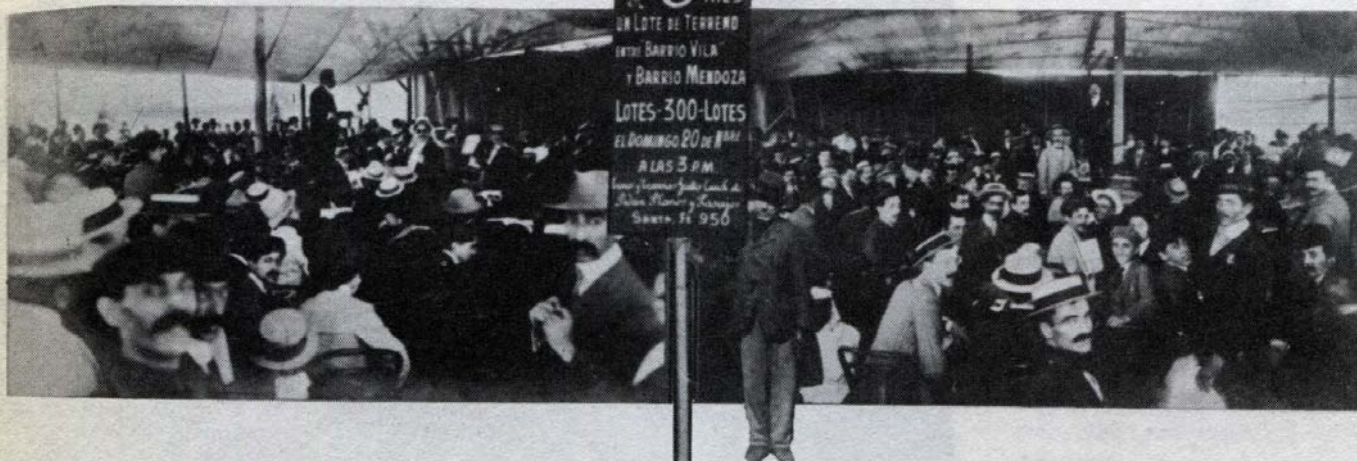
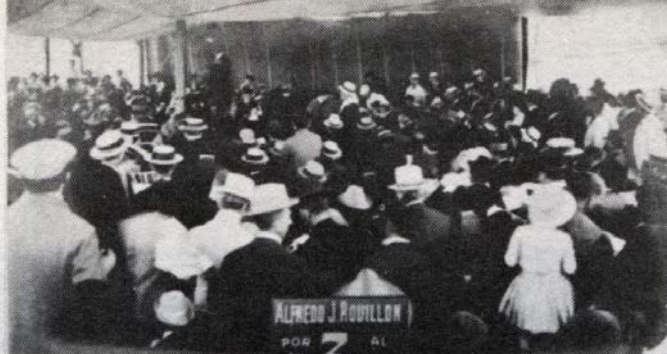
En la esfera política lo más relevante de estos años es el surgimiento de la *Liga del Sur* (1908), como movimiento regional orientado a enfrentar a los sectores del poder provincial y de la ciudad de

Santa Fe, los que a través del ejercicio del gobierno concretaban una histórica discriminación económica, política y de inversiones en desmedro de los intereses de los productores del sur santafesino.

LA MODERNIZACION URBANA

El vertiginoso crecimiento económico y poblacional fue secundado por modificaciones en la infraestructura urbana. Las inversiones en el embellecimiento y modernización de Rosario fueron el eje de sucesivas administraciones municipales en este período. Inversiones que se concentraban en las áreas centrales y de residencia de los grupos administradores del poder político y económico, para luego difundirse hacia la periferia en forma deficiente y a veces selectiva en consonancia con esos mismos intereses.

El desarrollo de las vías ferroviarias y tranviarias había favorecido la fundación de pueblos y barrios en esas zonas periféricas. *Fishertown*, para residencia del personal jerárquico del Ferrocarril Central Argentino, de capitales ingleses; *Alberdi* y *Saladillo*, como centros de recreo; *Refinería*, *Arroyito*, *Ludueña*, *Barrio Industrial*,



como barrios obreros; *Belgrano*, *Echesortu*, *Vila*, como ámbitos de radicación de una incipiente clase media. Los intersticios de ese crecimiento radial van a ser gradualmente cubiertos por la expansión de un tejido indiferenciado, resultante de sucesivos loteos que ya no se preocupaban por ofrecer un núcleo de servicios mínimos.

Existieron varios proyectos de transformación urbana, muchos de ellos frustrados, el Jardín Zoológico y el Parque Independencia entre 1900 y 1902; la Avenida Godoy; la habilitación del "Paso de las Cadenas", actual Pasaje Celedonio Escalada; la Avenida Belgrano, la Plaza Brown, donde se realizaban coloridas fiestas venecianas y que desapareció con la construcción del puerto.

LA CONSTRUCCION DEL PUERTO

El impacto de las transformaciones en el rol productivo de la región, durante la segunda mitad del siglo pasado y principios del presente, tendrá para nuestra provincia su origen y punto terminal en Rosario. Hacia finales del siglo XIX la región se incorpora definitivamente al mercado internacional como exportadora de productos agropecuarios, y Rosario se define como su principal puerto exportador.

Se consolida así un sistema económico regional constituido por un núcleo central y subcentros de producción, que se verá fortalecido, en 1902, con la construcción del Puerto Nacional. Aun con las precarias instalaciones donde se desarrollaba su actividad desde mediados del siglo anterior, las estadísticas del puerto mostraban un aumento vertiginoso; de las 600.000 toneladas anuales exportadas en 1894, se llega a 1.271.000 toneladas, en 1899.

En ese año, la ley nacional N° 3885 propone el llamado a concurso para la construcción y explotación de un nuevo puerto, que se sustancia en 1900. En abril de 1902 se adjudican los trabajos y la explotación a la empresa *Hersent et Fils, Schneider et Cie.*, y en octubre del mismo año se coloca la piedra fundamental.

Las obras a realizarse eran mucho más extensas y eficientes que las anteriores. Contemplaban la extensión de los muelles desde el extremo de la barranca norte hasta el muelle del Ferrocarril Central Córdoba y Rosario —a la altura del actual bulevar 27 de Febrero—, la construcción de galpones para almacenaje de mercaderías y de silos para acopio de cereales, el adoquinado de las calles internas que aún hoy se utilizan, y la conexión con las vías de distintas empresas ferroviarias que llegaban al puerto,

La expansión de la ciudad hizo de los loteos en barrios apartados del centro un hecho reiterado. Las fotografías de algunos remates de principios de siglo, en Barrio Vila y Barrio Mendoza (a pagar en cuotas de 3 pesos mensuales) ilustran el interés de los rosarinos por la novedad.

Museo Histórico Provincial.

La plaza Brown, en el actual emplazamiento del Monumento Nacional a la Bandera, con la cúpula de la Catedral como fondo y el cartel del "Almacén del Río Paraná" sobre el paredón que limitaba su perímetro, entre las calles Córdoba y Santa Fe.



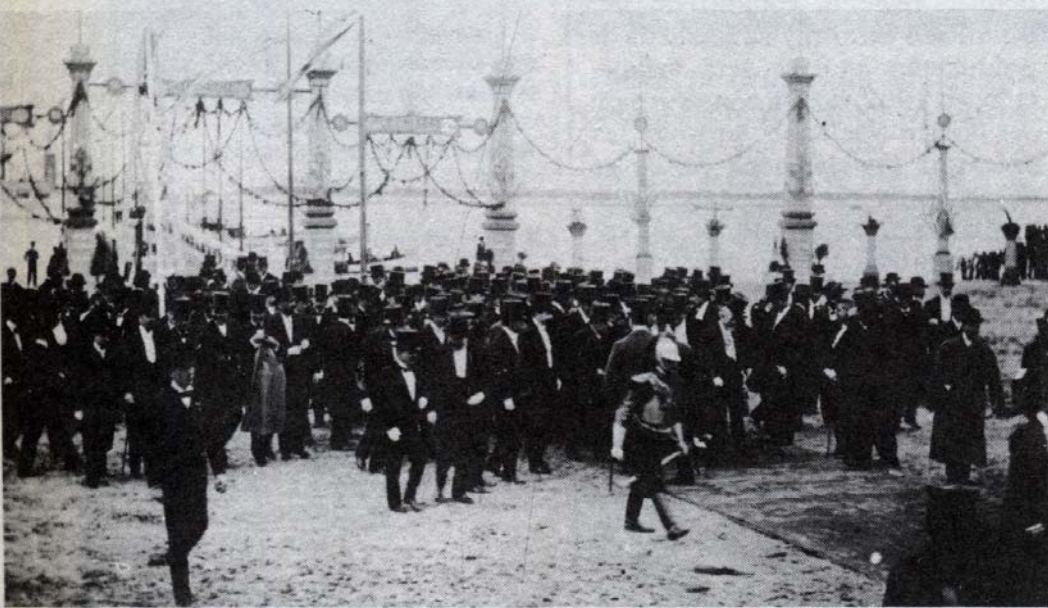
Embarcaciones fondeadas en el viejo puerto rosarino, junto a una presencia que no ha desaparecido con el paso del tiempo: el vendedor de pescados.

Colección Soriano, 1906, Museo Municipal de la Ciudad.



El presidente Julio A. Roca en la ceremonia inaugural de las obras del puerto de Rosario, con la por entonces proverbial rumbo de las ceremonias oficiales, que exigían rigurosa etiqueta a los funcionarios.

Museo Histórico Provincial.



incluyendo locomotoras propias y vagones. La antigua calle del Bajo se ensanchó a 50 metros y en 1899 pasó a denominarse Avenida Belgrano.

Complementariamente, se perimetró el área portuaria con una verja de hierro y se construyen los edificios para la Subprefectura Marítima, la delegación de la Aduana, la administración de la empresa y algunos talleres. Años después, las instalaciones se ampliaron hacia el sur, desde Bulevar 27 de Febrero hasta Ayolas y, en 1939, desde esta última hacia el sur.

El puerto será determinante de la conformación de la vasta y compleja red ferroviaria que atravesará el ejido urbano hasta desembocar en las instalaciones portuarias y su rol de promotor del desarrollo de la ciudad y su región persistirá hasta finales de la década del 20.

LA VIDA URBANA

La Plaza 25 de Mayo seguía siendo el centro de la ciudad, el "punto de reunión comunitaria que incluía tanto a la sociedad distinguida como a los *cache*", según consigna una testigo de primera mano, Elvira Aldao de Díaz, en sus *Recuerdos de antaño*.

Clusellas redondea aquella rememoración nostálgica: "En las noches de estío se realizaban reuniones sociales en las que plácidamente se comentaban las cosas del día, mientras la banda de policía tocaba trozos selectos de la ópera en boga". El monumento a la Constitución inaugurado en 1895, la catedral remodelada con nuevas torres rematadas en cúpulas brillantes, la Jefatura Política, con paramento almenado, el recién inaugurado edificio de la Municipalidad, la enmarcaban.

La Plaza San Martín, en el predio de la antigua "Plaza de las Carretas", también se civiliza. En la manzana del este, donde funcio-

nara antes el Club Atlético Argentino, se inaugura en 1906 un efímero *Coliseo Taurino*, con capacidad para 15 mil personas, cuyas funciones comenzaban a las 3 de la tarde y eran publicitadas con afiches que incluían la leyenda "pro Asilo" para neutralizar las protestas de la Sociedad Protectora de Animales. En la manzana del oeste se construye el Palacio de Justicia. Este monumental emprendimiento de Juan Canals, quien calculaba obtener renta alquilando oficinas a abogados y escribanos, es testimonio de la desmesura y el optimismo de la época. Luego de su quebranto en la crisis del 90, pasó a manos del gobierno provincial y resultó ámbito suficiente para albergar a la Justicia junto a la Escuela Normal de Maestros y al cuerpo de línea.

Para ese entonces, la calle Córdoba ya era el eje indiscutible de la ciudad. Ahora atravesada por los arcos para sostener los mecheros con tulipas de vidrio blancas y azules, que se encendían en las grandes fiestas y aniversarios y para carnaval, cuando las familias "solían desfilan con sus carruajes" y que servía de escenario —mientras duró la amenaza de la guerra con Chile— para el desfile de los jóvenes de la Guardia Nacional, todos los domingos.

Los dos bulevares se convirtieron en el paseo obligado de los rosarinos. Pensados como un parque recorrible y extendido, a sus márgenes se agruparon las construcciones de categoría. Al bulevar Argentino (hoy avenida Pellegrini) "le daba carácter la gran plantación de pinos que a lo largo de su recorrido lo bordeaba en ambas aceras y que, no sabemos por qué motivo fortuito, un buen día la Municipalidad mandó arrancar", según apunta Berdou. Recién en 1902 se levantaron las vías del Ferrocarril Oeste Santafesino que lo recorrían por su cantero central.

El bulevar Oroño, inaugurado en 1887, era el sitio de mayor relieve, donde se congregaba lo más distinguido de la ciudad. Era obligatorio ir los domingos hasta la zona del Mercado Modelo (cuyo edificio, aunque abandonado y falto de toda atención se mantiene en pie en Oroño entre Salta y Jujuy) y volver por calle Córdoba hasta San Martín, donde se alquilaban los coches de plaza. Mientras no hubo hipódromo, en bulevar Oroño se corrían las carreras de sulky.

Suárez Pinto consigna: "Pasaban los años y se edificaba constantemente: en los arriates centrales crecían las plantas y palmeras. Se hizo necesario más ampli-



El edificio de los Tribunales Provinciales, frente a una plaza San Martín cuyo arbolado era por entonces incipiente. La calle Santa Fe ostenta su empedrado atravesado por los rieles del tranvía.



La plaza 25 de mayo, hacia la primera década del siglo. La fotografía ofrece una vista poco habitual del paseo, ya que no aparecen ni la Municipalidad ni la Catedral, que por lo general forman parte de la toma tradicional. La esquina de Córdoba y Laprida permite corroborar que aún no se había levantado el edificio de "La Bola de Nieve".

Stand de la tienda "La Favorita", premiado en la exposición rural e Industrial de 1908, que detalla asimismo su "casa de compras" en la Rue de Paradis 42, de París.

Del libro: "Santa Fe: el paisaje y los hombres", Ed. Biblioteca, Rosario, 1971.



tud y el paseo cambió de nombre y de sitio". Se trasladó al sur, abandonando la zona del Mercado Modelo, que pasó a ser parte de la sección prostibularia. Las cuatro plazas, en la intersección de ambos bulevares, el Zoológico y el Parque Independencia, le dieron una nueva personalidad.

La recreación de los rosarinos encontró ámbito concurrido en la confitería "Los dos chinos", en San Martín y Rioja, donde en verano las reuniones eran de noche, en la terraza profusamente iluminada, con muebles blancos y engalanada con plantas floridas en los parapetos.

El Club Social, que funcionaba en Córdoba entre Sarmiento y Mitre, en los altos de la casa de G. Mercer, dedicada a banquetes, era el epicentro de las actividades sociales de la ciudad. En él se realizaban las fiestas de beneficencia, los grandes saraos para las fiestas patrias, los carnavales y los agasajos a huéspedes ilustres. En sus espaciosos interiores victorinos, entre palmeras y luz tamizada, se distribuían mesas y butacones donde transcurrían sus días ociosos los caballeros de sociedad, jugando al póquer, leyendo los diarios o simplemente tomando café y charlando.

En otro lugar relevante se situaba la Bolsa de Comercio que en 1899 sucedería al Centro Comercial, en Sarmiento y San Lorenzo, donde luego abriría sus puertas el "Café del Puerto". La institución, por la que los rosarinos según C. Carrizo "sentían un respeto que tiene que ver con la emoción que inspiraban los oráculos", pronto constituirá su sede propia a pocos metros: un edificio monumental y recargado, obra de Censi, con un dominante grupo escultórico que luego de la demolición del antiguo edificio fuera trasladado al Parque Urquiza.

La Bolsa contribuyó a configurar una "city" financiera, donde casi simultáneamente habían inaugurado sus nuevas sedes diversas casas bancarias, por lo general ubicadas en esquina, aprovechando la ochava para la gran puerta de entrada enmarcada por pilastras y arquería.

EL PAISAJE

El siglo comenzó en medio de un apogeo constructivo facilitado por la prosperidad económica y la presencia de profesionales idóneos.

La burguesía que justificaba su

PASIONES DEPORTIVAS

Por aquella época, el sport inglés comenzaba a ser adoptado por los jóvenes rosarinos. La sociedad suiza Rurnverein popularizó el tiro al blanco; el fútbol se practicaba en la plaza de los ingleses (hoy Jewell), mientras la gente de posición optaba por la pelota vasca. Se difunden las carreras: las cuadreras en los suburbios, las de trote en el "Boulevard" Oroño, las de carros calle abajo camino al puerto y las elegantes en el Hipódromo. El primero de estos fue el de Sorrento, cuyos techos de fuerte pendiente se destacaban entre las escasas quintas de Alberti, pero que resultó un fracaso financiero. Veinte años después lo reemplazaría el del Parque Independencia.

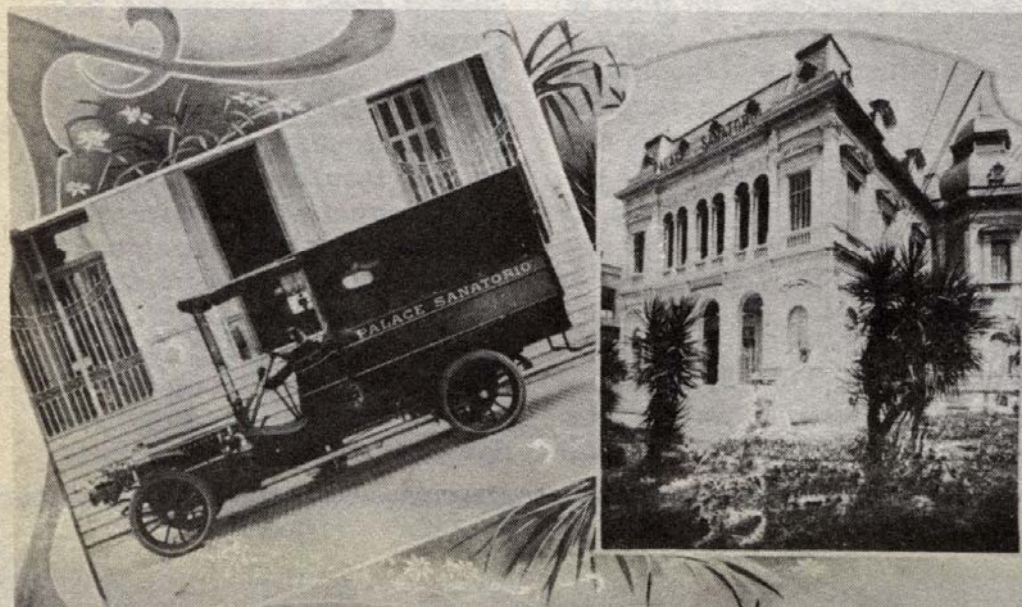
audacia en nombre del "progreso", pretende consolidarse como una "aristocracia del dinero". Ya no se conforma con la casa de dos patios y azotea. La acosan nuevas exigencias de imagen y prestigio a las que la arquitectura debe responder. Así se difunden variedades estilísticas agrupadas en las fachadas y la adopción de la tipología compacta de dos plantas o más que destierra definitivamente al patio y rodea al nuevo rico de innumerables habitaciones. Estas, decoradas por otros y soporte de objetos y expresiones artísticas que el dueño desconoce —frente a las cuales se siente extraño— son su mejor carta de presentación en una sociedad cada vez más hedonista y ociosa de la que quiere ser parte.

Uno de los mejores ejemplos de esa grandilocuencia son los actuales Tribunales Federales. Como en otros muchos casos terminaron siendo destinados a otros usos porque resultaban imposibles de mantener.

Ya en 1906 el edificio era sede del primer sanatorio particular, el Palace, y luego del Palacio de Correos. En él se ve claramente la hibridación de distintos elementos de academicismo italiano y francés, característico de la arquitectura de nuestro país.

Los actuales Tribunales Federales albergaron, hacia 1906, al Sanatorio Palace, una de cuyas ambulancias (que hoy parecen pintorescos vehiculos) se observa en la fotografía.

Del libro "Twentieth Century Impressions of Argentine", Lloyd's, 1911.



Además de las remozadas casas chorizos, otra de las tipologías características de la época que podríamos denominar *inconclusas*, testimonian el optimismo y las expectativas de movilidad social de sus habitantes. Nos referimos a las llamadas *casas de gringo*, de dos o tres habitaciones alineadas en el interior del lote, dejando el espacio —muchas veces la traba de los ladrillos descubierta— para la posterior construcción de la zona de recepción y fachada. Pero también de aquellas más céntricas, de una planta pero con el voladizo o balcones terminados para la futura planta alta y, a veces, hasta con la entrada lateral prevista para la futura escalera.

Las viejas casonas son sede de los *conventillos*, primera y quizás permanente vivienda del inmigrante, donde en cada habitación vivía una familia entera, compartiendo retretes, fogón, piletas y patio. Aunque también los hubo contruidos ex profeso, con una doble hilera de habitaciones en uno o dos pisos, con los servicios en un extremo y la casa del encargado a la calle, para controlar la entrada. Algunos de tres o cuatro plantas se ocultaban tras pretenciosas fachadas, como la de los atlantes, en calle Buenos Aires al 1300.

LAS MANSIONES DE ANTAÑO

Las mansiones, a pesar de sus vastos salones de fiesta, columnas, estucos, mármoles y artesonados, carecían de confort. Los hogares eran de adorno y jamás se encendían. La casa de dos plantas de Camilo Aldao, en Santa Fe y Buenos Aires, fue la primera con baño a la inglesa, al lado de los dormitorios, para poder bañarse en invierno. Entonces las mujeres tenían un costurero aunque nunca cosieran en él: su verdadera función era servir de toilette de las señoras durante las fiestas. Los comedores fueron transformados en lugares umbríos, con sus espesos cortinados, muebles fastuosos y pesados y un aparador grande como una catedral.

(Elvira Aldao de Diaz, *Recuerdos de antaño*, Editorial Peuser, 1913).

OLORES Y PERFUMES

"La estrechez de las aceras admitía pocos árboles, pero el inconveniente se obviaba con la flora de los fondos donde sobraba sitio para higueras, naranjos, jacarandás, amén del habitual tendedero de ropa y la cría de gallinas. Jardines interiores, así hubiera que formárselos con tinas, macetas o tiestos, produjeron diamelas, jazmines y heliotropos que, con su perfume, contribuían a disipar los olores a establo de la calzada, siempre sucia por el trajín de los caballos o por las vacas conducidas de puerta a puerta para el suministro de la leche".

(Juan Alvarez, *Historia de Rosario*, Buenos Aires, 1943).

A partir de 1890 y hasta mediados de este siglo, cuando se inicia la decadencia portuaria local, la historia urbanística de Rosario es, por una parte, la historia de los conflictos jurisdiccionales por la posesión de las tierras de acceso al puerto, y la continua demanda de nuevas áreas para colocar en el mercado inmobiliario; por otra, la historia de la dependencia con Buenos Aires, cuyas experiencias urbanísticas se reiteran aquí más que en otras ciudades argentinas.

Entre 1898 y 1904 el intendente Lamas impulsa activamente proyectos para el "embellecimiento" urbano: apertura de la Avda. Belgrano hasta San Juan; bajadas de Salta, Catamarca y Sarmiento; trazado de la Avda. San Martín a partir del Bvar. Rosarino (actual 27 de Febrero); apertura de la Avda. Godoy, siguiendo el antiguo camino a La Candelaria (Casilda); levantamiento de vías férreas que aún rodeaban al centro de la ciudad y apertura del pasaje Celedonio Escalada en el antiguo "Paso de las Cadenas". Su obra más importante, el Parque Independencia, se inaugura en 1902.

En 1909 llega a Rosario el arquitecto Boward, invitado por el intendente Isidro Quiroga, para proponer "un plan regulador del Rosario", como el que realizara para Buenos Aires. Dos años después, Boward eleva una breve memoria descriptiva de su "Proyecto de embellecimiento de la villa del Rosario de Santa Fe", con "un plano de conjunto y vistas de la ciudad adentro de los límites del municipio". El excesivo formalismo del "Plan Boward" — que no satisfacía las expectativas de la burguesía rosarina

interesada en el embellecimiento de su ciudad— hizo que su instrumentación no llegara siquiera a debatirse.

En 1929, la Ordenanza N° 58 dispuso la confección de otro plan regulador, encargado a los ingenieros Farengo y Della Paolera y al arquitecto Angel Guido. Este plan incluía por primera vez en un instrumento urbanístico local los problemas funcionales de la ciudad, en particular bajo tres aspectos: la reestructuración ferroviaria, la zonificación de los distintos usos en áreas diferenciadas y el rediseño de las nuevas expansiones.

Además de la unificación del sistema ferroviario, el plan proponía una serie de obras de transformación, algunas de ellas retomadas en planes posteriores: la construcción de grandes avenidas que atraviesan la ciudad en ambos sentidos, y de un sistema de circunvalación; la definición de un sistema de parques a escala metropolitana y urbana, que contemplaba, entre otras obras, el sistema ribereño norte y la Isla del Espinillo; la recuperación de la ribera en la zona de Rodríguez, Rivadavia, Wheelwright y Avda. Belgrano hasta Entre Ríos; la canalización del arroyo Ludueña y habilitación de su cuenca como zona verde (hoy Parque de los Constituyentes), la urbanización extensiva de la cuenca del Saladillo y su habilitación también como zona verde, y la localización de una serie de conjuntos monumentales: el Monumento a la Bandera, Estación Central y Centro Cívico. Las condiciones del país en materia ferroviaria y de política de transporte tornaron inviable la "estructura central y primordial del Plan", que era la rees-

PROYECTOS URBANOS PARA ROSARIO

tructuración ferroviaria. Esta sólo sería factible a partir de la nacionalización del puerto y de los ferrocarriles en la década del 40.

En 1942 se crea una Comisión Nacional de estudios y proyectos para solucionar el problema ferroviario de Rosario. El secretario técnico de la misma, agrimensurador Alberto Montes, que asume su cargo luego de la nacionalización aludida, se convierte en el ideólogo de un nuevo plan, más tarde conocido como "Plan Rosario". El mismo prevé la transformación substancial del sistema de las infraestructuras públicas (Avda. de Circunvalación, Avda. Costanera, Avda. de la Travesía, Puerto Nuevo) abriendo el camino a una definitiva modernización de la ciudad, coincidente con la nueva infraestructura del territorio. Los cambios fundamentales que sostienen el nuevo plan son la nacionalización de los ferrocarriles, la transformación de la economía regional, la aparición del transporte automotor y la crisis del sistema ferroviario.

La ordenanza 1030, de 1961, incorpora los lineamientos del "Plan Rosario" al trazado oficial del municipio: reconstrucción de las instalaciones ferroviarias; liberación de la barranca de todas aquellas instalaciones no específicamente portuarias; habilitación de un sistema longitudinal carretero; saneamiento de las cuencas del Saladillo y el Ludueña. Contemporáneamente, se dictan ordenanzas para control de la dispersión urbana y se crean los distritos industriales. Con la revolución militar de 1955 se anulan esos instrumentos y por una nueva ley nacional se aprueba, en 1958, un nuevo proyecto de reestructuración ferroviaria ba-

sada en el plan Farengo de 1935.

El proceso comienza recién durante el frondicismo, estimulado en la esfera municipal por la iniciativa del intendente Carballo (1959-1962), que impulsa una serie de obras de transformación urbana comparables a las promovidas cincuenta años antes por Luis Lamas. Se recuperan —por alquiler o expropiación— gran cantidad de terrenos ferroviarios que dan lugar a obras como el Parque Rivadavia, la Avda. de la Libertad, la apertura de Uriburu desde Ayacucho hacia el Este, la transferencia de la actual estación terminal de ómnibus "Mariano Moreno" y la cesión de terrenos para la Ciudad Universitaria. En 1959 se inicia la construcción de la Avda. de Circunvalación y en 1961 se ejecuta el primer plan integral de desagües y pavimentación en los barrios del sur del municipio, con la construcción del Emisario Sud. Ese mismo año se firma el contrato de canalización del arroyo Ludueña, todo ello dentro de las previsiones del "Plan Rosario".

Durante la gestión Carballo se eliminan definitivamente los tranvías de las calles rosarinas, reemplazados por trolebuses, se construye el Bvar. Rondeau y se ensancha la Avda. Ovidio Lagos. En 1961, la ley nacional 16.052 institucionaliza los lineamientos generales de la Ordenanza 1030 y promueve la creación de la Prefectura de Coordinación, encargada del cumplimiento del plan.

A partir de 1963 y durante el gobierno de Tessio se inicia la concreción, por parte de la provincia, de algunas obras del plan tendientes a solucionar problemas endémicos como las



Alberto Montes.

inundaciones en Empalme Graneros, el congestionamiento del Cruce Alberdi y la estación única de pasajeros.

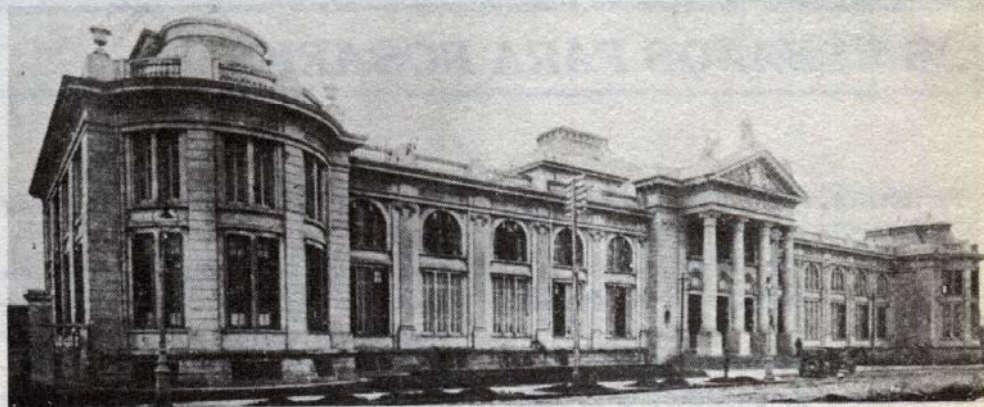
El Plan Regulador aprobado por decreto provincial en 1968, y su instrumento operativo, el Código Urbano, han permanecido vigentes durante más de 20 años. Su evidente desactualización promovió, en 1985, la formación de la Dirección General del Plan Director y la elaboración de un proyecto de ordenanza para su revisión, ya sancionado.

EL HOSPITAL DEL CENTENARIO

Como parte de un florecimiento cultural innegable en la década de 1910 a 1920, Rosario vio concretada la construcción del Hospital Centenario. La idea tuvo como autor y ejecutor más notorio al Dr. Cornelio Casablanca, quien lanzó el proyecto de honrar el cercano centenario de la Revolución de Mayo con una obra que excediera los habituales festejos, fuegos artificiales e iluminaciones a giorno: un gran hospital público.

La idea, lanzada en el seno del Jockey Club, encontró un eco inmediato, al punto que una semana después, el 6 de mayo de 1909, una asamblea de vecinos calificados suscribía 420 mil pesos, elevados enseguida a 740 mil.

Un nuevo pedido al vecindario permitió completar una suma importante: 1.650.000 pesos. La Municipalidad aportó cuatro manzanas de terreno, que son el actual emplazamiento del Hospital, y tanto la provincia como la Nación entregaron asimismo subsidios. Un legado generoso, el de Adolfo Rueda, posibilitó dar fin a la obra, que se completaría luego con la Facultad de Medicina.



La Facultad de Medicina, anexa al Hospital del Centenario, vino a completar un complejo iniciado con la construcción del nosocomio, como parte perdurable de los festejos del aniversario de los 100 años de la Revolución de Mayo.

De "La Gaceta rosarina", 1925, Museo Municipal de la Ciudad.

EL ESTANCAMIENTO ECONOMICO Y LA AGITACION SOCIAL (1910-1930)

Este periodo ha sido caracterizado por la dificultad en la transferencia de los capitales de la producción agropecuaria a la industrial, la falta de movilidad de los recursos y la resistencia social, política y económica de la oligarquía a cualquier alteración de un sistema que, aunque con claros signos de agotamiento, había posibilitado su hegemonía.

A esto se agrega la "sociedad" con empresas extranjeras, cuyos posibles beneficios habían mermao notoriamente y que persistían como una rémora para gran parte de los proyectos de transformación. Estas circunstancias se hicieron sentir en la ciudad, cuya impotencia política y administrativa ha sido ocultada tras el difundido mito de su espíritu trabajador.

Este había estado también presente en el modo de celebrar el Centenario, "en forma digna y exenta de despilfarro", dejando obras concretas. Una comisión encabezada por Cornelio Casablanca resolvió conmemorarlo construyendo un gran hospital de acuerdo a los criterios más avanzados en la

materia. En pocos días recaudaron cifras altísimas y fueron muchos los que ofertaron su trabajo voluntario. Las obras, paralizadas durante la Primera Guerra, se extendieron de 1911 a 1929.

La Biblioteca Argentina fue otro de esos emprendimientos, en los terrenos de la antigua caballeriza municipal. Se construyó en un año y frente a ella se habilitó la plaza General Paz, hoy plaza Pringles.

En 1926, la ciudad contaba con 407.000 habitantes, el 47 por ciento de los cuales eran extranjeros. Se sucedían las huelgas y ollas populares y la escasez de productos de primera necesidad, la desocupación, las reivindicaciones laborales, desencadenaban conflictos obreros y universitarios. De las crónicas se destaca aquel día de febrero de 1921 en que estudiantes y obreros tomaron el Palacio Municipal y enarbolaron por una hora y media un capote rojo...

Hacia fines del periodo había más de 14.000 desocupados y 326 conventillos con 2800 habitaciones. Las perturbaciones y choques callejeros a raíz del empobrecimiento y la falta de trabajo culminaron con un fusilamiento en 1930, el del obrero Joaquín Penina. Abundaban los sabotajes, los tranvías incendiados, los asaltos a

Porcentajes por actividades (Censo 1926)

Profesiones	Rosarinos	Argentinos	Extranjeros
<i>Liberales</i>	452	374	297
<i>Construcción</i>	3153	1284	8718
<i>Rentistas</i>	247	245	1187
<i>Comercio</i>	11015	6990	19135
<i>Música y arte</i>	365	179	895
<i>Prostitución</i>	209	186	461

las comisarias y las bombas. La asociación entre *dirigencia obrera-agitadores extranjeros* explica una creciente xenofobia de la que hay testimonios en la ciudad como lo demuestra la aparición de una filial de la *Liga Patriótica Argentina*.

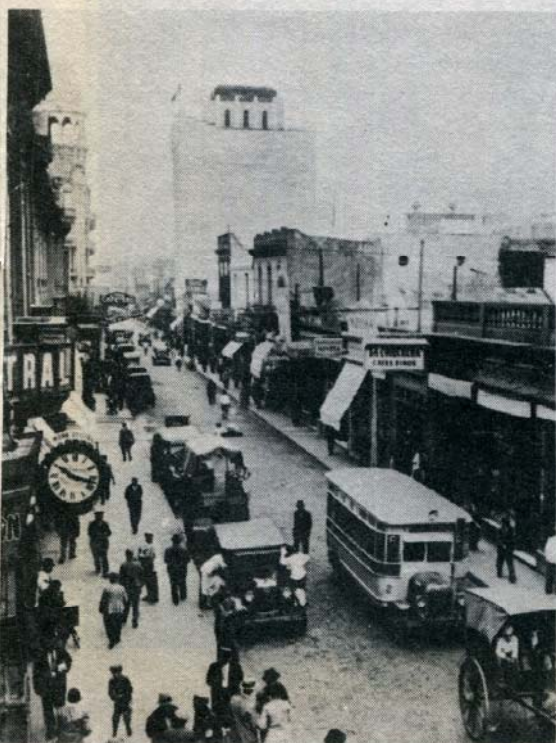
Los inmigrantes son acusados de la crisis "moral", del materialismo dominante, de la falta de ideales, de la indiferencia cívica y de un afán que, algunos años antes, era entendido como laboriosidad y espíritu emprendedor. Para muchos resultaba irritante su ascenso social en base al ahorro y la cooperación familiar y étnica. El censo de 1926 vuelve a ilustrar su predominio en las áreas productivas y comerciales, e inclusive de renta. Debemos recordar que constituían el 45% de la población y que en una importante proporción ya alcanzaba la segunda generación rosarina.

Paralelamente, se ha consolidado una clase media caracterizada por un crecimiento incesante que la hace muy heterogénea, con el disconformismo como único rasgo en común. Al tiempo que la burguesía mercantil rosarina, más segura en su posición, buscará nuevos campos de legitimación en la valoración de la inteligencia y de las preocupaciones del espíritu, o de temas tan altisonantes como la *identidad nacional*.

EL CRECIMIENTO URBANO

En este período la ciudad creció siguiendo la coherencia lógica de la especulación inmobiliaria que dominaba en los proyectos concebidos para regular su expansión. Algunos terminaron en fracasos como el de la *Gran Avenida Central* propuesta por "La Inmobiliaria", empresa presidida por el

Los automóviles eran una realidad y el tráfico un problema en Rosario a comienzos de este siglo. El censo de 1910 registró 41, junto a 135 carruajes particulares y 352 de plaza. En 1906 se dictó el primer reglamento de tránsito, determinando carga máxima de los vehículos, vestimenta de los cocheros, zonas de circulación y velocidad máxima de 14 kms. por hora para los autos. Ese año se contrató también la instalación de tranvías eléctricos por dos compañías belgas y cuatro años más tarde circulaban ya 200 coches por los 160 kms. de vías tendidas en la ciudad. La vista de la calle San Luis en las cercanías del Mercado Central ilustra aquella presencia de automóviles en la época.



EL FUSILAMIENTO DE PENINA

"Con el golpe militar de 1930 se inician, también en Rosario, años de zozobra para el movimiento obrero —escribe Plácido Grela en "La actividad sindical y el cooperativismo"—, caracterizados por la privación de las libertades gremiales, públicas y sociales. Dos semanas después de la revolución comandada por Uriburu, el 27 de setiembre, se unifican la Confederación Obrera Argentina y la Unión Obrera Argentina constituyendo de ese modo la Confederación General del Trabajo de la República Argentina. Pero las medidas del nuevo gobierno no eran ciertamente una garantía para la clase obrera: se implantan el estado de sitio y la ley marcial en Rosario y son clausurados los sindicatos. La Federación Universitaria apoya a los trabajadores, protesta contra la restricción de las libertades gremiales y censura la actividad dictatorial del gobierno nacional. Poco después principian las detenciones de estudiantes universitarios. En setiembre de 1930 es detenido el obrero Joaquín Penina".

"Penina —consigna Héctor A. Sebastianelli en Cronistas y visitantes, era catalán, de 29 años, albañil, llegado de Gironella, trabajaba en la empresa constructora de Gabriel Piñol y el 9 de setiembre de 1930 —tres días después del golpe militar— el jefe de Orden Social de la policía rosarina, Marcelino Calambé, allanó su domicilio, en Santa Fe 1581 y lo detuvo. A la noche del día siguiente fue fusilado. De ese modo, el hecho doloroso e increíble del primer obrero fusilado en la Argentina fue protagonizado por un inmigrante español, junto al viejo puente Saladillo, cerca de Pueblo Nuevo, hoy Villa Gobernador Gálvez".



Perspectiva de la Gran Avenida Central proyectada por Julio Daniel Infante —después fugaz intendente de la ciudad— y que nunca llegó a concretarse.

Gráfico publicado en la "Historia de Rosario", de Juan Alvarez, 1943.

Dr. Daniel J. Infante, propietario de la primera línea de transporte al barrio Godoy. Consistía en una diagonal que, desde la Plaza de Mayo, atravesaría el Parque Independencia para culminar, por Avenida Godoy, en el pueblo de Pérez, con aceras sobreelevadas a la altura de un primer piso y conectadas por puentes peatonales. Al mismo empresario se debe también la construcción del Barrio Obrero Arrillaga, sobre Bulevar Avellaneda, algunas de cuyas viviendas estilo "Monterrey" subsisten todavía.

Mientras tanto, la ciudad se extendía como una mancha de aceite, rellenando los vacíos entre el

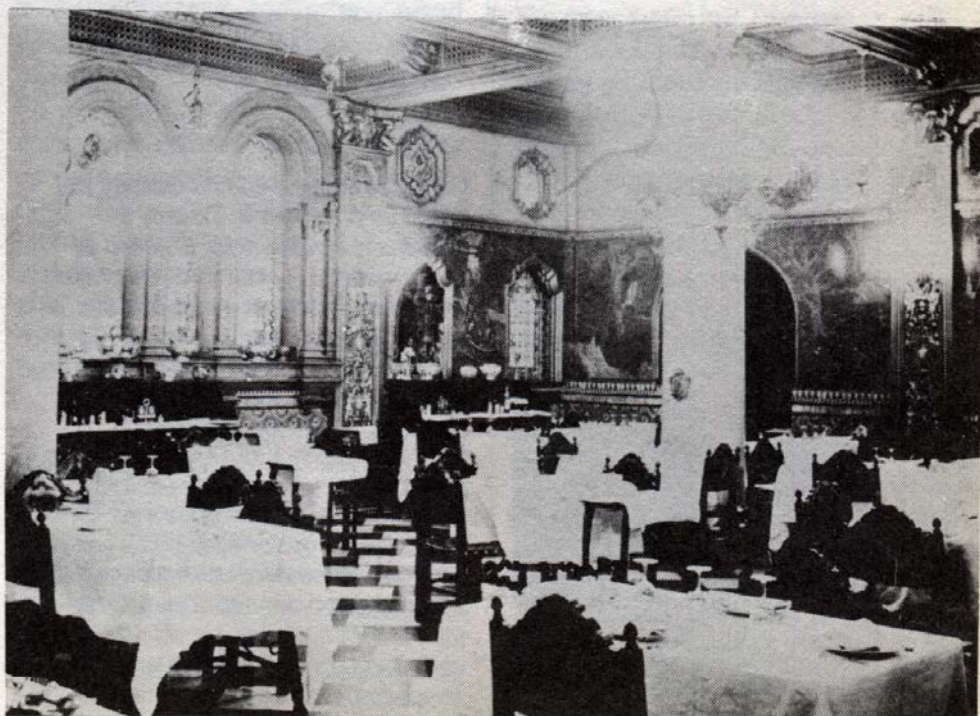
casco central y los barrios periféricos, sorteando no sin dificultad la densa malla de vías férreas que parecía sitiar a Rosario. La consolidación del tejido urbano es visible pero no por ello desaparecen las viviendas precarias, o *provisorias* si se las mira desde la perspectiva optimista que algunos procuraban sostener en la época. Lo nuevo en el casco central, son los edificios de varios pisos en altura con as-

ensor, tanto para vivienda como para oficinas. De todo esto da cuenta el censo de la vivienda de 1929 que consigna 38.125 viviendas de un piso de material, 7656 de madera, 666 de zinc y 138 de adobes. Señala asimismo la existencia de 697 construcciones de dos pisos, 81 de tres, 15 de cuatro, 4 de cinco y una de seis pisos.

En los nuevos barrios, por su

El bar Cifré, instalado en el sótano del Palacio Fuentes, constituyó uno de los sitios predilectos para la tertulia de los rosarinos de las primeras décadas del siglo.

Archivo General de la Nación.





El Mercado Central, cuyas instalaciones perduraron hasta la década del 50 en la manzana comprendida entre San Luis, San Juan, San Martín y cortada Barón de Mauá, fue construido junto a los de Abasto y Modelo, en el fragor del crecimiento de Rosario, coincidente con los años inmediatos al Centenario.

parte, proliferaban los inquilinatos donde la promiscuidad y las pésimas condiciones de habitabilidad superaban lo aceptable, aun para una sociedad fundada en el "dejar hacer". Abundaban también los departamentos de pasillo, modo de lucrar con la renta urbana al alcance de los pequeños propietarios.

El presupuesto municipal era reducido y con él las obras públicas. Pese a ello se construyeron mercados: el *Central*, el de *Abasto*, el *Modelo* y los nuevos mataderos. Hay conflictos por renovaciones innecesarias del pavimento y por la prestación, el monopolio y las tarifas de las empresas de servicios. En 1923 aparecen los primeros ómnibus y la electricidad reemplaza definitivamente al gas en el alumbrado público. Por esa época, el Jardín de Niños, el balneario municipal, la plaza Santos Dumont, la terminación de la Avenida Belgrano y de la Bajada Sargento Cabral, embellecieron la ciudad.

En cuanto a edificios públicos, en 1916 finaliza la construcción de la Jefatura de Policía, proyecto de Perú y Torres Armengol, de un eclecticismo que ya ha abandonado las proporciones clásicas.

También se concreta el nuevo edificio de la Aduana y el Palacio

de Correos, que da origen a una dura controversia pública a partir de que se exige la demolición de la estructura de sus cuatro torres — semejantes a las del Palacio Salvo de Montevideo o al Barolo porteño de Avenida de Mayo— porque dejaba fuera de escala a la Iglesia Matriz... En ese momento, la Bolsa de Comercio organizó una comisión para la defensa del edificio, en la que participan miembros del gobierno central. No fue suficiente y las torres del disenso fueron demolidas y reemplazadas por falsas mansardas.

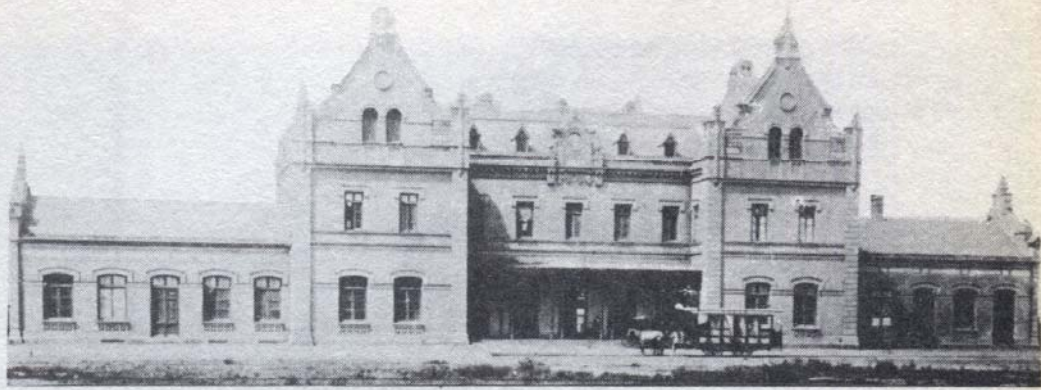
LA TELARAÑA DEL RIEL

En 1870 se concluye la línea Rosario-Córdoba del Ferrocarril Central Argentino, para cuya construcción el Estado nacional había realizado una cesión gratuita de tierras a cada lado de las vías en todo su recorrido, donde surgirán una serie de colonias y pueblos proveedores del puerto rosarino. En 1883 se inaugura la línea del Ferrocarril Oeste Santafesino de Rosario a Casilda, y en 1886 la línea del que luego será el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario. En 1891-92 aparecen los primeros ferrocarriles de trocha angosta: el provincial de Santa Fe y el Córdoba y Rosario, que acceden a la ciudad desde el norte.

Rosario se asoma así a los primeros años de este siglo teniendo ya bien definido su rol territorial: el "embudo" o puerto de salida de la producción de cereales de todas las colonias del sur santafesino, norte de Buenos Aires y oeste de Córdoba, y el punto de entrada de los productos manufacturados del exterior. Estas dos condiciones lo convierten a su vez en el enclave ferroviario más importante del país, en cuya construcción intervienen empresas cuyo capital es mayoritariamente de origen europeo.

Hasta la Primera Guerra Mundial, los ferrocarriles serán, dentro de la ciudad, el componente estructural más importante. Aquel pequeño pueblo que en 1855 —según los relatos del chileno Benjamín Vicuña Mackenna— se desarrollaba a lo largo de tres calles paralelas y ocupaba alrededor de veinte manzanas, comienza a tomar la forma actual en relación a los ferrocarriles que rodean al núcleo central por el norte, el sur y el oeste, para llegar al puerto.

Hacia fines del siglo XIX ya estaban determinadas las ubicaciones de las principales estaciones ferroviarias: la *Gran Central*, del Central Argentino, en Corrientes y Wheelwright (1871), la del Buenos Aires y Rosario o *Sunchales*, hoy Rosario Norte (1886); la del Oeste



La estación del Ferrocarril Córdoba y Rosario, conocida como Central Córdoba, data de 1891 y su hermosa estructura mantiene hoy todavía vigente un estilo arquitectónico que data (como lo ilustra la imagen) de un tiempo de tranvías a caballo...

Santafesino, hoy en el Parque Urquiza (1883), la del Provincial de Santa Fe, hoy Estación de Omnibus Mariano Moreno (1891) y la del Ferrocarril Córdoba y Rosario o *Central Córdoba* (1891). Ya en el plano oficial del municipio de 1895 figuran también las estaciones suburbanas de *Barrio Vila* o Eloy Palacios, sobre la línea del Central Argentino a Peyrano; *Fisherton*, sobre la línea del Ferrocarril Central Argentino a Córdoba; *Ludueña*, sobre la misma línea y *Apedero Bajo Hondo*, sobre la línea del Oeste Santafesino.

Las estaciones suburbanas atraen a las líneas de tranvías y esta atracción mutua genera la formación de los primeros barrios periféricos. Los tranvías a caballo comienzan a circular en 1872 y en 1906 se implanta el tranvía eléctrico, que queda en mano de una sola empresa, la Compañía General de Transporte Eléctrico de Rosario.

Las primeras líneas fijas de transporte público urbano —de *tramway* a caballo— tendrán entonces como principal cometido unir el centro de Rosario con las estaciones de ferrocarril, con los “pueblos” suburbanos y con algunos de los servicios públicos más importantes: el Matadero, el Colegio Nacional y el Hospital de Caridad, al sur; al oeste, los cementerios. Ayudarán a consolidar, junto con el ferrocarril y los nuevos barrios que surgen a lo largo de su recorrido, los ejes urbanos más

cuyo origen coincide, en muchos casos, con los trazados más antiguos de vinculación con Córdoba, Santa Fe, Buenos Aires y algunas colonias, como Casilda.

La organización general del territorio así descrita, se concluye hacia mediados de la década del 10, cuando dejan de fundarse nuevos pueblos y se completa el tendido de vías férreas. Comienza a ponerse en evidencia, además, la dependencia de la actividad comercial y portuaria con Buenos Aires y declina lentamente la hegemonía del puerto. Este, que durante el período 1900-1913 daba salida al 17,4% de la exportación total argentina, en 1916 se reduce al 10% y en 1917 al 7,6%.

LA VIDA URBANA

Las pretensiones artísticas y literarias hallan ámbito propicio para su florecimiento; el costurero es reemplazado por el *atelier*; las mansiones se llenan hasta la saturación de objetos de arte y de antigüedades certificadas, compradas por *connaisseurs*; se difunden las réplicas de estilo en el mobiliario y las señoras escriben novelas de viajes y recuerdos de infancia. La vida comunitaria, visible en el hábito ciudadano de ir a las plazas, se pierde en esos años iniciales del siglo y hasta pasado el Centenario y las multitudes sólo concurren a ellas para alguna manifestación o para las fiestas patrias, que tam-

EL "BOOM" FERROVIARIO

Entre 1903 y 1910 se construyen varias líneas ferroviarias: las del Central Córdoba, de Rosario al puerto porteño; la de Rosario a Puerto Belgrano; la de Buenos Aires a Rosario del Ferrocarril General de la Provincia de Buenos Aires, y se fusionan el Central Argentino con el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, luego de haber adquirido el primer Ferrocarril Oeste Santafesino.

Se construyen además, en este período, dos estaciones: la de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, en San Martín entre Virasoro y Rueda, en 1908, y la del Rosario a Puerto Belgrano, hoy sede del Instituto Superior de Música, en Beruti 2149, inaugurada en 1911.

celebraciones, banquetes, bailes de disfraz y veladas de ópera... pero a puertas cerradas.

Córdoba y San Martín era —recuerda Berdou en "Motivos de mi ciudad"— la esquina "de las grandes reuniones de caballeros, adquiriendo mayor incremento en las horas apacibles del atardecer en que, como avanzadas de la quietud nocturna, crean ambiente reparador a las tertulias. Como centro de reunión, ocupando el rango de características superiores, existió durante largos años el Bar Cifré". Se llamaba, en realidad, "Bar Victoria", pero se lo conocía por el nombre de su dueño Ramón Cifré. Su interior se ampliaba y redecoraba continuamente, incluso a sugerencia de sus habitués. Luego se trasladó a su emplazamiento final en el Palacio Fuentes.

De los otros cafés, centros de la vida nocturna, se recuerda al "Germania", con compartimientos reservados, y al "Colón", en Córdoba y Entre Ríos, que pasaba por ser el más distinguido. Para las reuniones familiares la favorita era la confitería "La Perla", en Córdoba y Maipú, que alcanzaba su brillo

máximo los domingos, después de la misa en la Catedral.

El interés por lo cultural, a su vez, alienta en la fundación de nuevas escuelas, especialmente de enseñanza media. Hasta ese período, las más importantes habían sido el Liceo Inglés, en Corrientes y Wheelwright y el de Pando, frente a la Plaza Santa Rosa. Surgen entonces la Escuela Nacional de Comercio, el Liceo de Señoritas, el Colegio Nacional N° 2 y los profesorados en el Normal N° 1. También se construyen algunas escuelas primarias, aunque continúa el déficit de bancos y de edificios, casi todos alquilados. A fines del período, todavía el 30 por ciento de los niños en edad escolar no concurren a la escuela.

Una preocupación mayor fueron los proyectos para la creación de una universidad local. En 1917, Araya funda la Universidad Popular en el Normal N° 2, que luego deriva en el Instituto Social. Finalmente, en 1919, después de una serie de concesiones políticas, se le permite a Rosario contar con tres casas de estudios superiores: las facultades de Medicina, la de Cien-

DE TRAMWAYS Y TRANVIAS

El 30 de noviembre de 1870, el primer tramway (coche tirado a caballo) circuló por las calles rosarinas uniendo el puerto con la Plaza López.

El "infernial artefacto" (como lo denominara Juan Alvarez y como seguramente lo veían los habitantes de la ciudad de entonces) favoreció el crecimiento de Rosario porque al expandirse las vías no solamente ampliaron los límites sino que favorecieron y posibilitaron el nacimiento de barrios.

La utilización de la electricidad como fuerza motriz desplazó al antiguo tramway por el "moderno" tranvía, autorizado a circular a una velocidad máxima de 12 kms. por hora. Así, el 31 de octubre de 1906 partió, desde San Martín y Santa Fe, el primer coche de la línea 9 que llegaba hasta el Cementerio El Salvador, circulando por la primera de dichas calles hasta Avda. Argentina (hoy Pellegrini) y desde allí hasta La Plata (actual Ovidio Lagos).

Calixto Lassaga, ministro de Gobierno de la provincia, saludó ese primer viaje con los adjetivos más altisonantes: progreso, desarrollo, comodidad, eficacia.

Fue en nombre de ese mismo progreso que, sesenta años después, el 12 de febrero de 1963, el intendente Eduardo Hertz cortó definitivamente el suministro eléctrico a la red. El tranvía quedó, así, en el pasado.



Dos de los edificios que más se destacaron en el período fueron obra del arquitecto francés Le Monnier: el del Jockey Club y, sobre todo, el de "La Bola de Nieve". Su remate con la cúpula estérica coronada por otra esfera que aludía al nombre de la compañía de seguros, culminaba la superficie curva de la fachada de la esquina. Además, los grandes paneles de vidrio aligeraban audazmente el edificio para los criterios de la época.

El cine teatro "Real", colmado de espectadores e iluminado "a giorno" en la imagen, fue otro de los recintos propicios para la recreación y el entretenimiento de los rosarinos entre 1910 y 1930.



cias Económicas y la de Ingeniería, con sede en la Escuela Industrial, las que serían luego englobadas por la Universidad Nacional del Litoral.

La Biblioteca Argentina, mientras tanto, era ámbito de realización de vastas actividades culturales generadas por la Agrupación El Círculo que, sin embargo, en los primeros años debía servir un té por las tardes para atraer público a sus actos. También de esta época datan las asociaciones profesionales: Colegio Médico, de Abogados, la Comisión Municipal de Bellas Artes y la filial local de la Academia Nacional de la Historia.

Dentro del campo cultural el teatro era, sin duda, el acontecimiento considerado como mejor exponente de la categoría social. Tomar abono para la temporada lírica constituía una obligación moral para algunos círculos que —en su defecto— veían peligrar su inclusión dentro de la "aristocracia mercantil". Si bien los costos distaban de ser bajos, para figuras y conjuntos extranjeros siempre sobaban los espectadores...

El boom del cine se extendió rápidamente. Las primeras exhibiciones se realizaban en los cafés y "mientras las cintas se desarrollaban, un experto pianista interpretaba en el teclado los estados

del alma por los que pasaban los personajes". Al terminar, había ovaciones y palmas y la orquesta tocaba valsés alegres. A algunos locales les fueron quitadas incluso las columnas que obstaculizaban la visión, y en 1912 ya había doce salas con servicio de bar. Su difusión continuó en los años siguientes apelándose a diferentes recursos —la rifa de una pelota de fútbol o de una muñeca rubia en la matiné de los domingos— para atraer a mayor cantidad de público.

Al transformarse el barniz cultural en un atributo indispensable de la "gente bien", las actividades que podían otorgarlo se desarrollan notablemente: se leen los clásicos en forma superficial y desordenada; se introducen palabras inglesas y francesas en el vocabulario corriente, muchas veces incorrectamente, y los modales se vuelven más fríos y distantes.

EL OCASO, 1930-1955

Las cíclicas crisis del capitalismo alcanzaron uno de sus picos culminantes en 1929, con el consecuente derrumbe de precios, retracción del mercado interno, reducción de salarios, quebranto del papel moneda, pobreza, huelgas y desórdenes agravados por desaciertos políticos y administrativos.

LA BIBLIOTECA ARGENTINA

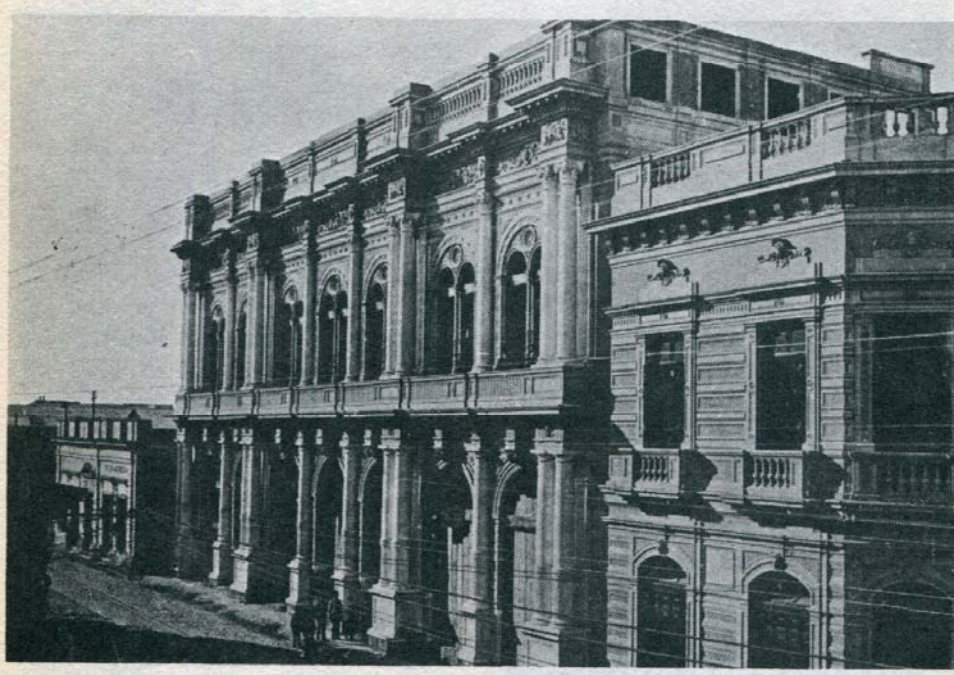
Uno de los logros más importantes del Centenario fue la creación de la Biblioteca Argentina —proyecto de Juan Alvarez—, que inauguró sus servicios el 24 de julio de 1912. Al acto, compartido por funcionarios y vecinos, fue especialmente invitado Joaquín V. González, quien al hablar de la importancia de ese nuevo ámbito condensó su pensamiento en una conocida expresión: "Conocer es amar, ignorar es odiar" que aún señala su vigencia como pórtico de la sala de lectura.

Alfredo Lovell, bibliotecario español, graduado en Filosofía, organizó la biblioteca, que desde entonces presta múltiples servicios y es reconocida por la sociedad como una de sus instituciones mayores.

Una de las consecuencias inmediatas fue la revolución del 6 de septiembre de 1930 a la que Rosario, ajena a ella, recibió sin agitar-se, pese a hechos tan significativos como el fusilamiento del obrero Joaquín Penina.

A partir de ese momento se produce una profunda transformación en las estructuras políticas y económicas del país. Comienza la intervención del Estado en la economía, con la creación de la Junta Nacional de Granos y la promulga-

El antiguo teatro "Politeama", que se sumaría a las varias salas teatrales de Rosario, exhibidas como parte de su desarrollo urbano y cultural, en décadas de apogeo de la lírica y el arte dramático. Desaparecido el "Politeama" no desaparecería sin embargo la posibilidad del teatro ya que en el mismo solar se levantaría el "Odeón", actual Auditorio Fundación.



LOS PRIMEROS TEATROS

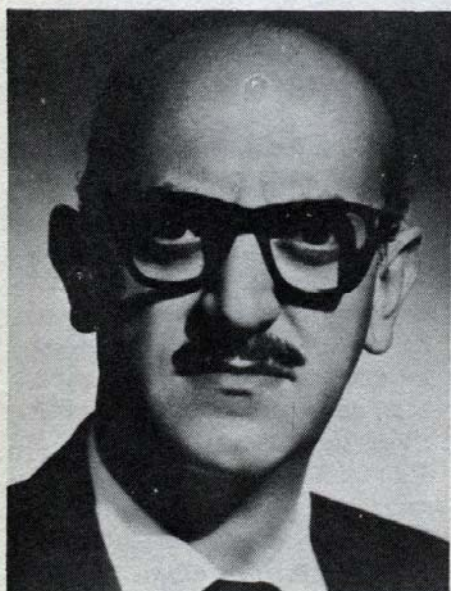
El Colón, inaugurado en 1908, y el Opera, reconstruido en 1901 por el arquitecto Godemner, eran "mecas del arte lírico" cuya fama, se decía, trascendía las fronteras nacionales.

Ya se había inaugurado el teatro Comedia, con una reunión danzante de disfraz y fantasía. El Nuevo Politeama, "enciclopedia del espectáculo", era un circo que funcionaba en un gran galpón donde, en épocas de disturbios sociales, se prohibió la presentación de "Gente honesta" de Florencio Sánchez. Demolido en 1917, fue reconstruido como Teatro Odeón en 1927, pero esta vez formando parte de un edificio de rentas.

Dentro de otra categoría se ubicaba el teatro Cómico, construido por F. Rojas en la cortada Rivas frente al Mercado Central, con cuatro sesiones por noche para los calaveras. La Gruta Montecristo, en Güemes al 1900, en el corazón de la "barriada del vicio", fue el primer café cantante. Hubo también uno al aire libre, en Paraguay y Córdoba, donde luego se construyó el Pabellón Argentino de espectáculos y patín, que hacía furor hacia 1910.

Casa art nouveau en Presidente Roca al 600. Como describe un testigo de la época —F. Correa, en 1910— "en la ciudad de Rosario predomina la arquitectura anodina de la puerta y dos balcones —recuerdo de las dos ventanas— en las obras más presuntuosas, como el afeite Luis XV bien cargado en los galbos, y en tal o cual ejemplar con el abominable art nouveau. Antes de mucho, los arquitectos de verdad habrán sustituido a los maestros albañiles todavía demasiado en boga..." A pesar de la drástica opinión, propia de un contemporáneo de Ideas antagónicas, el art nouveau se constituyó en uno de los estilos más apreciados del siglo XX.





Intendente Luis Cándido Carballo.

Departamento Ejecutivo más de 110 funcionarios.

Sin reducir el pasado a estadísticas resulta válido reflexionar sin embargo acerca de esta singular relación, porque el promedio de cada gestión es menor de un año. Entre el 1º de octubre y el 31 de diciembre de 1920 se sucedieron cinco intendentes y en 1944 mejoró el cuadro porque igual número de titulares ejercieron sus funciones en... seis meses.

Los avatares de la vida política cobraron a la ciudad un elevado precio porque impidieron el debido asentamiento de las administraciones. Resulta indudable que para realizar obras públicas y tareas de servicio es necesario contar con personas idóneas, infraestructura adecuada y tiempo. No demasiado, tal vez, pero sí el suficiente para crear las condiciones indispensables que conviertan los proyectos en obras.

Algunos intendentes, sin embargo, pudieron concretar aspiraciones en breves periodos. El doctor Víctor J. Vilela sólo ejerció la titularidad municipal durante siete meses del año 1910 y no obstante pudo remontar un conflicto con la provincia y poner en funcionamiento el Hospital de Niños que hoy lleva su nombre y que sigue prestando invaluable servicio a la ciudad.

Pero es innegable que la permanencia en los cargos favorece programaciones ambiciosas. Esta circunstancia puede verificarse en administraciones como la de Luis Lamás (que inició el siglo, ya que fue intendente desde 1898 hasta 1902), una de las más recordadas, justamente, por sus obras. Algunas de ellas, como el Parque Independencia, se identificarían con la ciudad. Otras, como la Asisten-

cia Pública o Palacio de la Higiene, el Mercado Central, la pavimentación de 600 cuadras, la apertura de la Avenida Godoy, Avenida Belgrano, pasaje Celedonio Escalada, modificaron la fisonomía de Rosario, que tuvo, también con Lamas, su primer censo municipal.

También debe destacarse la gestión de Santiago Pinasco en la primera década, ya que se desempeñó entre 1904 y 1906. Este empresario y financista —que entre otros cargos ejerció la titularidad del Banco Provincial de Santa Fe— protagonizó la sustancial modificación del primitivo casco de la ciudad al concluir la construcción de la Avda. Belgrano, sobre la traza de la llamada Calle del Bajo. No sólo la avenida resultaba distinta por los 50 metros de ancho que le fueron asignados sino que, además, se la sobreelevó con respecto al nivel de la calle original. Se adoquinaron muchas cuadras y entre otras cosas se sustituyó el sistema de tranvías a caballo (los históricos tramways) por el servicio de tranvías eléctricos. Años después, Pinasco efectuó las gestiones que permitieron la erección del monumento al general Belgrano, existente en el Parque Independencia, réplica del inaugurado en Génova, también por tratativas realizadas por el ex intendente.

Miguel A. Culacciatti fue intendente entre 1935 y 1938, pero había tenido un breve paso por el Palacio Municipal en 1915. Tuvo una activa vida política de resonancia nacional: fue diputado por Santa Fe y más tarde ministro del Interior durante la presidencia de Ramón J. Castillo. Durante su administración efectuó importantes obras públicas merced al superavit al-

Desde el 12 de febrero de 1860, cuando el gobernador santafesino coronel Rosendo María Fraga "declaró instalada la Municipalidad de la ciudad de Rosario de Santa Fe" y previo juramento "tomó posesión del cargo de Presidente de la Municipalidad el señor Jefe Político, don Domingo Palacio", hasta la década del 60 de este siglo, es decir en 100 años, se sucedieron como titulares del



El Parque Independencia que Luis Lamas proyectó al inaugurar el siglo XX, sigue siendo utilizado por la gente de la ciudad.

canzado luego de un eficaz saneamiento de las finanzas municipales.

Entre 1940 y 1943 fue titular del Departamento Ejecutivo Agustín Repetto, un empresario de la industria metalúrgica preocupado por los problemas de los sectores marginados de la población rosarina. Canalizó sus inquietudes en tal sentido en la gestión parlamentaria y pudo concretar una tarea importante desde la Municipalidad, que incluyó la instalación de parques infantiles en los barrios, el establecimiento de ferias francas y la puesta en marcha del "Plan Repetto" para paliar la desocupación obrera, con obras de mejora en calles y paseos que ocupaban mano de obra inactiva.

Luis Cándido Carballo fue intendente en tres oportunidades. La primera por pocos días, en 1958. Después, desde febrero de

1959 hasta abril de 1960, fecha en que la Municipalidad es intervenida y se lo designa interventor (7 de mayo de 1960), función que cumple hasta enero de 1962.

Como intendente dio muestras de un dinamismo y una decisión que produjeron sensibles cambios en la fisonomía e incluso en la mentalidad misma de la ciudad. La demolición del Mercado Central —un nido de infecciones en pleno centro de Rosario—, la remodelación de Avda. Alberdi y Bvard. Rondeau, con la construcción de cuatro carriles de salida hacia Santa Fe, la privatización del transporte urbano de pasajeros, reglamentando de ese modo un crónico desorden en la materia; entre muchas otras obras, otorgan a la gestión Carballo una importancia que la ciudad le reconoce.



La panorámica del río Paraná muestra la cantidad de barcos que aguardaban su ingreso al puerto rosarino durante los años de la Primera Guerra Mundial e inmediata posguerra, cuando su condición de puerto exportador de cereales alcanzó importancia mundial.

Archivo General de la Nación.

ción de la Ley de Carnes. El plan de protección aduanera y promoción industrial propuesta en 1931 por Raúl Prebisch, se complementa con el estímulo a la construcción de la red caminera. En 1942 se nacionaliza el puerto de Rosario y en 1948 los ferrocarriles. Rosario detiene su acelerado ritmo de crecimiento: entre 1926 y 1947 crece demográficamente de 407.000 a 467.900, o sea 60.000 habitantes en veinte años.

La crisis del 30 en adelante trae como consecuencia el deterioro de los términos de intercambio y la carencia de divisas. Esto favorece la orientación de los capitales a la industria de sustitución de importaciones, más favorecida aún por la devaluación del peso que abarata la mano de obra. En 1935 la ciudad contaba ya con 1700 establecimientos industriales, que empleaban 27.000 obreros, la mitad de la mano de obra industrial de la provincia.

La Segunda Guerra Mundial y la disminución de la oferta de materiales y productos estratégicos extranjeros, favoreció todavía más la ampliación de este frente manufacturero. Aparecen los créditos para la industria, las obras públi-

cas para paliar la desocupación, la zona del libre comercio con los países limítrofes. Otras disposiciones resultan negativas, como las ya apuntadas de la compra del ferrocarril a cambio de exportaciones y a precios injustificables. Las expectativas alrededor del esperado vencimiento de la concesión del puerto pronto se diluyen por falta de dragado, la fijación de tarifas uniformes de acuerdo a los altos costos operativos de Buenos Aires, la falta de apoyo a los elevadores de granos y el traslado de parte de los servicios.

El desmantelamiento definitivo del puerto se evidencia en el levantamiento de gran parte de la red ferroviaria que lo servía por "razones urbanísticas"; la renta urbana es más segura que la producción.

El dirigismo económico iniciado a mediados de los años 30 se consolida y penetra cada vez más en el sistema económico, lo que provoca no poca resistencia en la ciudad, como lo ilustran numerosos testimonios, entre ellos el de Juan Alvarez: "Rosario comienza a sentir alarma por su porvenir, por las trabas al ejercicio de iniciativas individuales sobre las que cimentó la prosperidad del pasado; la inter-

vención del Estado en los negocios se hace crónica, pero dirigida hacia la metrópoli".

Una de las características más sobresalientes de esta etapa es el desarrollo de una industria de la evasión para una sociedad de masas. Son parte de un fenómeno que trasciende los límites locales e incluso nacionales: desde la expansión vertiginosa del cine y el *star system* hasta los radioteatros y folletines, los deportes como espectáculo y la prensa sensacionalista o amarilla.

Rosario se consolida en su condición de centro de generación de educación y cultura. Seis teatros dan muestra de ello, aunque el "Opera" quiebre y deba ser rescatado por la sociedad El Círculo; existen más de 40 cines, una escuela de arte escénico, nuevos edificios para los colegios Nacional N° 1 y Normal N° 3, numerosas escuelas primarias erigidas por el gobierno de Manuel María de Iriondo primero y por el peronismo después. A ello se suman 28 bibliotecas, 150 publicaciones y tres museos, uno histórico, otro de bellas artes y otro de ciencias naturales.

LA CIUDAD Y SU ARQUITECTURA

En el recuadro adjunto se hace extensa mención a los pro-

yectos, planes y normativas que procuraban regular la adaptación de la ciudad a los nuevos requerimientos demográficos y circulatorios. El nuevo Reglamento de Edificación, por las alturas permitidas y la pequeñez de los patios, parece estar pensando en una urbe de 32 millones de habitantes dentro del ejido, según un criterio de alta densificación central.

En esos años se obtienen los fondos para el Parque Ludueña y el Belgrano, se adquiere el Balneario Saladillo, se municipaliza el servicio de tranvías, se concluyen los edificios de la Aduana y del Correo Central y se construyen las bajadas de Avenida Pellegrini y Puccio, en el barrio Alberdi.

La obra pública como recurso para paliar la desocupación deja como saldo las rutas a Santa Fe (1933), a Buenos Aires (1935) y a Córdoba (1936), así como el camino a Casilda, en 1939, pavimentación que se realizó en general sobre caminos existentes, en su mayor parte paralelos a las vías férreas.

Por la necesaria reestructuración ferroviaria se levantan entonces distintos tendidos, se desmantela el Ferrocarril Oeste Santafesino y en su lugar se construye años más tarde el Parque de la Ancianidad (hoy Parque Urquiza), mientras la estación del ferrocarril fran-

MUSEOS

EL MUSEO MUNICIPAL DE BELLAS ARTES

En homenaje a su hijo Juan B. Castagnino, la señora Rosa Tiscornia de Castagnino donó a la ciudad el Museo de Bellas Artes, que fue proyectado y realizado por los arquitectos Hilarión Hernández Largaia y Juan Manuel Newton. Se inauguró el 7 de abril de 1937, siendo de ese modo el primer edificio construido en el país para albergar obras de arte. Una donación inicial de la misma familia inauguró la pinacoteca.

MUSEO HISTORICO PROVINCIAL

En el antiguo casco urbano que ocupara la familia Tiscornia se inauguró el 8 de julio de 1939 el Museo Histórico Provincial. Como un acto de estricta justicia fue designado director Julio Marc, su empeñoso impulsor, desempeñándose como secretario el arquitecto Angel Guido, autor de la remodelación del edificio preexistente. Hoy, sus treinta y seis salas exhiben más de 50 mil piezas.

MUSEO DE CIENCIAS NATURALES

La pasión del profesor Pascual Macía por el estudio y la recuperación de las piezas que conforman la vida orgánica e inorgánica fructificó en la creación del Museo de Ciencias Naturales, que inauguró el 23 de agosto de 1945.

Inicialmente ocupó un aula en la actual Escuela Ricchieri, trasladándose posteriormente a Pellegrini 634, ocupando luego la planta alta del Museo Histórico Provincial para recalar, a partir de 1967, en el edificio que fuera sede de los Tribunales Provinciales, en Moreno entre Córdoba y Santa Fe.

Entrada del Museo Histórico Provincial "Julio Marc", en el ámbito del Parque Independencia, en la que se hallaban aún emplazados los cañones de la época de las guerras de la Independencia, posteriormente retirados.



La estación del Ferrocarril Provincial de Santa Fe o Estación Francesa, construida en 1891, actual Estación Terminal de Omnibus "Mariano Moreno".

Gentileza Emilio Delmonte.



cés es habilitada como estación terminal de ómnibus, perdiendo poco a poco su nombre popular de *la Francesa*.

Las descripciones de la época se reiteran sin embargo en la mención de esos dos mitos invariables con los que se pretende dar cuenta de Rosario: su laboriosidad y su cosmopolitismo, pero ha desaparecido toda mención al fárrago derivado de su explosivo crecimiento económico. Alvarez la pinta según su óptica, que es la de una clase y una ideología fácilmente identificables: "Urbe de casas bajas aunque deviene aquí y allá algún desproporcionado rascacielo, persiste la nota amable de los patios embellecidos por flores, emparrados y árboles de sombra en los centros de manzana y calles soleadas de nítida perspectiva. *No es asilo de noctámbulos, no abundan los ebrios pendencieros. Trabaja demasiado para trasnochar, dista de ser lujoso y no sirve para turistas que buscan el exotismo; pero ha sabido mantener el amor al trabajo y la sencillez de las maneras...*"

La calle Córdoba, en su segmento céntrico, sigue siendo el lugar de encuentro de la gente de buen gusto y es por eso que se concentra en ella lo más distinguido y lujoso que pueda exhibirse. "La Bola de Nieve", el "Sorocabana", la tienda "La

Favorita" y las confiterías "Richmond" y "La Perfección" son algunos de los puntos de encuentro. Berdou deja una pincelada sobre ello: "El paseo en las horas vespertinas, para el que se suspende todo tráfico, es una costumbre para la que todavía se mantiene en pie el privilegio de las personas sobre los elementos". Sus horas más brillantes seguían siendo la recorrida de los domingos a las 12, después de la misa en la Catedral, las fiestas patrias o las recepciones a forasteros, marinos y militares.

En lo arquitectónico, la tendencia moderna y "racionalista" incorporada a fines de los años 20 comienza a decaer con la década del 40, en la que manteniendo las tipologías funcionales se vuelve a la adjetivación arquitectónica. Un neofrancés "lavado" se difunde en los edificios de renta y en los petithotel céntricos. Por su parte, el pintoresquismo acompaña a los sectores medios de mayores recursos en su huida a los suburbios trocando el ruido, la calefacción central y el ascensor por el chalet rústico rodeado de césped y mosquitos, parrilla y auto en la puerta para recorrer en pocos minutos los 10 kilómetros que los separan del centro y de los lugares de trabajo.

Los edificios públicos son recapturados por el academicismo,



Enmarcado por el paisaje vegetal de la Plaza San Martín, el edificio "Dorrego" conserva un estilo arquitectónico propio de las iniciales construcciones de gran volumen en la ciudad (de las que fuera la primera realización) y alejado también de la progresiva frialdad y standarización de la edificación posterior. Unas y otras modificarían paulatinamente la fisonomía urbana de Rosario.

el único capaz de garantizar esa dimensión monumental, simbólica, autoglorificadora que se considera conveniente para las instituciones del Estado. Plantas y fachadas recuperan proporciones y criterios compositivos clásicos.

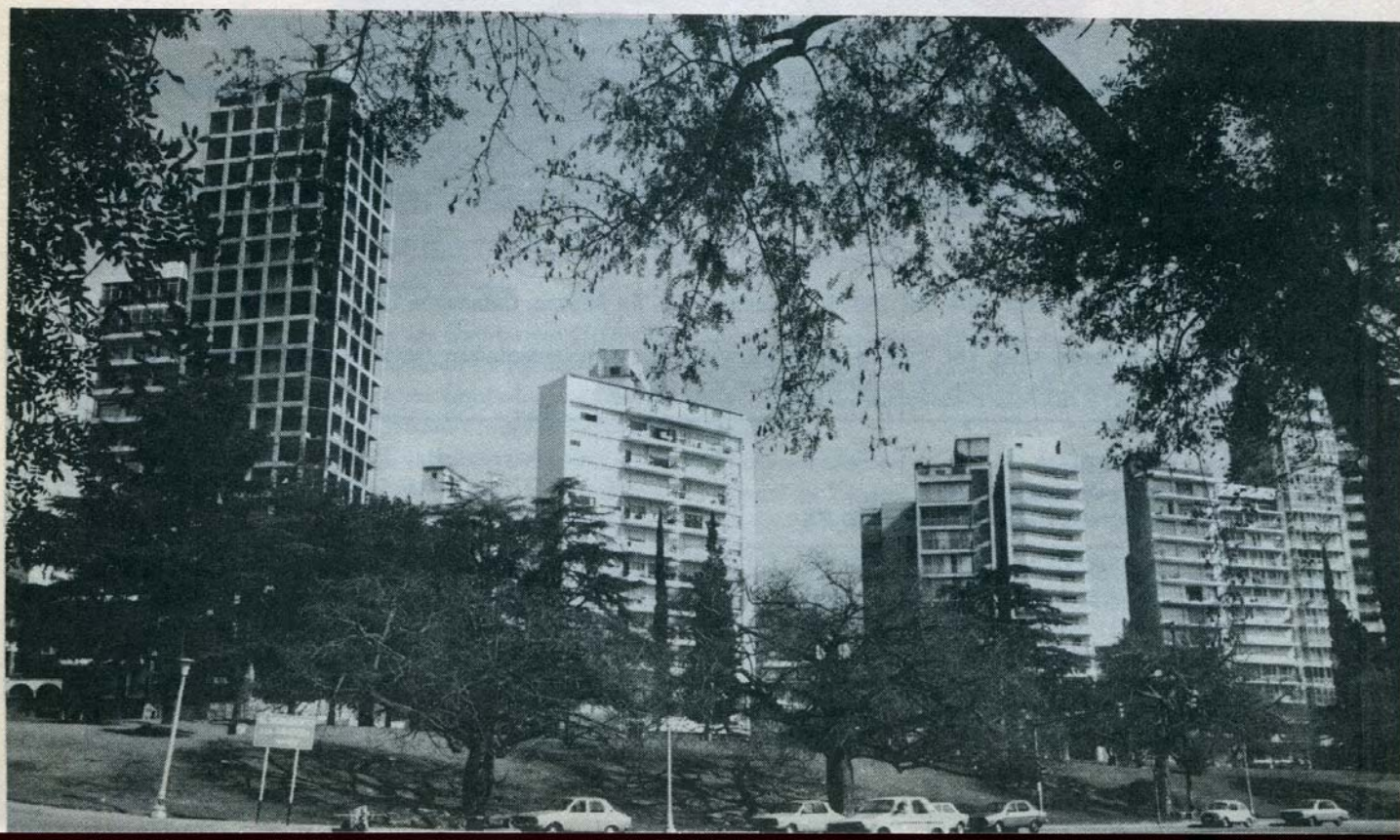
El edificio de rentas, el "rasca-cielos" surgido del bloqueo de la expansión económica y de la búsqueda de una renta segura, fue el acontecimiento que definió a este período. Grandes capitalistas y

compañías de seguros construyen edificios de gran volumen con características exclusivas de confort y localización, totalmente asimilados al estilo en boga. La Ley de Alquileres de 1943 fue su acta de defunción y recién luego de sancionada la Ley de Propiedad Horizontal recomienza la edificación en altura. Los primeros fueron los de calle Santa Fe 1261 y el edificio "Dorrego", frente a la plaza San Martín.

Lo excepcional fue el complejo

de la galería Rosario, concretado sólo en parte, que continuando con los lineamientos de la arquitectura moderna inauguraba los "pasajes" que atraviesan manzanas multiplicando el rendimiento comercial de los lotes del microcentro. Lo más reciente, el boom edilicio de altura en Barrio Martín, en la zona aledaña al Monumento Nacional a la Bandera.

Edificación de altura en Barrio Martín, frente al Parque Nacional a la Bandera y con vista al río Paraná, zona en la que se concentró, hasta la década del 80, el auge de la construcción en propiedad horizontal.



BIBLIOGRAFIA

- Actas del Concejo Municipal de Rosario, Tomo 122, *Carta de M. Bouvard a Isidro Quiroga y Memoria Descriptiva del Plan*.
Aldao de Díaz, E., *Recuerdos de antaño*, Ed. Peuser, 1931.
Alvarez, J., *Historia de Rosario*, Buenos Aires, 1943.
Berdou, P., *Motivos de mi ciudad. La calle Córdoba.*, Ed. Las Provincias, 1950.
Booz, M., *La ciudad cambió de voz*, El Litoral, 1938.
Cárcano, M.A., *Y la ciudad fue creciendo*, Publimac, 1953.
Carrasco, E. y G., *Anales de la ciudad de Rosario*, Peuser, 1897.
Carrasco, G., *Guía civil y comercial, 1876. Cosas de Carrasco*, Peuser, 1894.
Carrizo, C., *Imagen y jerarquía de Rosario*, El Círculo, 1940.
Clusellas, R., *La ciudad de Rosario y los recuerdos de infancia*, Sudamericana, 1963.
Correa, F., *Rosario de Santa Fe*, La Nación, 25 de Mayo de 1910.
De Marco, M. y Ensínck, O., *Historia de Rosario*, Ed. Colmegna, Santa Fe 1978.
Devoto, *Consideraciones sobre el urbanismo aplicadas a Rosario*, El constructor rosarino, Enero, 1929.
Dieulafoy, *Biología de las ciudades*, El constructor rosarino, abril, 1928.
Gómez, M., *Rosario Biográfico*, Tradiciones argentinas, 1955.
Guido, Angel y otros, *Plan regular de Rosario*. Edición Oficial Rosario, 1935.
Gutiérrez, R., y Viñuales, G., *Evolución de la arquitectura en Rosario. 1850/1930*, Austral, 1977.
Hernández, F., *Biografía de Rosario*, Ciencia, 1939.
Madilex, *El Libro de Oro de Rosario*, 1969.
Mongfeld, Oscar, *El Area Metropolitana de Rosario y el pago de los Arroyos*, publicación del Centro de Estudios urbanos del Rosario, 1984.
Rojas, R., *Eurindia*, Revista Arquitectura, junio 1927.
Suárez Pinto, A., *Hojas Secas*, Alfos, 1931.

ANA MARIA RIGOTTI

Es docente de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNR e investigadora del CONICET.

Integra distintos organismos de investigación, entre otros el Instituto Argentino de Investigaciones en Historia de la Arquitectura y el Urbanismo, y de la Urban History Association.

Ha efectuado publicaciones referidas a temas de su especialidad en revistas locales y nacionales.

ISABEL MARTINEZ DE SAN VICENTE

Docente de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNR y de la Facultad de Arquitectura de la UBA.

Directora del Centro de Investigaciones Urbanas y Regionales (CURDIUR) e investigadora del CONICET.

Ha obtenido becas de perfeccionamiento en Institutos de Madrid, Roma, Venecia, Barcelona y Londres.

Ha efectuado publicaciones en el país y en el extranjero.

Colección de fascículos declarada de INTERES MUNICIPAL, por decreto N° 1719, año 1990.

© 1991

Ediciones DE AQUI A LA VUELTA, Salta 1064, Tel. 263163, Buenos Aires. En Rosario, Catamarca 1793, Tel. 250317.

Hecho el depósito de Ley.

Composición Laser, DIDOT, Maipú 1809, Tel. 216786, Películas, impresión y encuadernación: IMPRESIONES MODULO SRL, Zeballos 1879, Tel. 64155, Rosario. Se terminó de imprimir el 29 de abril de 1991

Ediciones DE AQUI A LA VUELTA.

Colección: ROSARIO historias de aquí a la vuelta.

Fascículo N° 11: Rosario: progreso y esplendor del Siglo XX

Proyecto y Dirección General: **Enrique Llopis**. Dirección Editorial: **Rubén Naranjo**. Dirección Administrativa: **José Manuel Castro**.
Dirección Departamento Fotográfico: **Norberto Julio Puzzolo**. Asesor Literario: **Rafael Oscar Ielpi**. Producción: **Roberto Santana**.
Coordinación: **Marina Naranjo**. Departamento Arte: **Omar Núñez**. Gerencia: **Tomás Pedrido**. Secretaría: **Ana Capoluongo**.
Departamento Comunicaciones: **Juan Carlos Muñiz**. Departamento Comercial: **Carlos Leonardo Quadrige**.

Han colaborado: Marcelo Yuvone, Olga Dreyer, Silvia Waiserman, Domingo Marqués
