

# UN ATLAS PARA ROSARIO

Asociaciones de la memoria

B. Cicutti; B. Ponzini, compiladoras



# UN ATLAS PARA ROSARIO

Asociaciones de la memoria

B. Cicutti, B. Ponzini; compiladoras

ediciones  
A&P

ideh  
Instituto de  
Historia de la  
Educación

FAPyD



UNR Universidad  
Nacional de Rosario

**Un atlas para Rosario. Asociaciones en la memoria /**

Bibiana Cicutti ... [et al.]; compilado por Bibiana Cicutti; Bibiana Ponzini; editado por Andrea Basso; Juan Pablo Rodríguez Belén.

1a ed. - Rosario: UNR Editora. Editorial de la Universidad Nacional de Rosario.

Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño; Rosario: A&P Ediciones, 2016.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-702-191-2

1. Cartografía. 2. Historia de la Provincia de Santa Fe . I. Cicutti, Bibiana II. Cicutti, Bibiana, comp. III. Ponzini, Bibiana, comp. IV. Basso, Andrea, ed. V. Rodríguez Belén, Juan Pablo, ed.  
CDD 526

Todos los derechos reservados. Prohibida la reproducción completa o parcial de esta obra sin la autorización previa y por escrito de los propietarios del copyright.

**B. Cicutti; B. Ponzini**, compiladoras

Textos de G. Asorey, A. Basso, B. Cicutti, A. Cignacco, J. Español, C. Galimberti, M. Garrofé, B. Ponzini

Diseño Gráfico y Editorial: A. Basso; J.P. Rodriguez Belén

ISBN 978-987-702-191-2

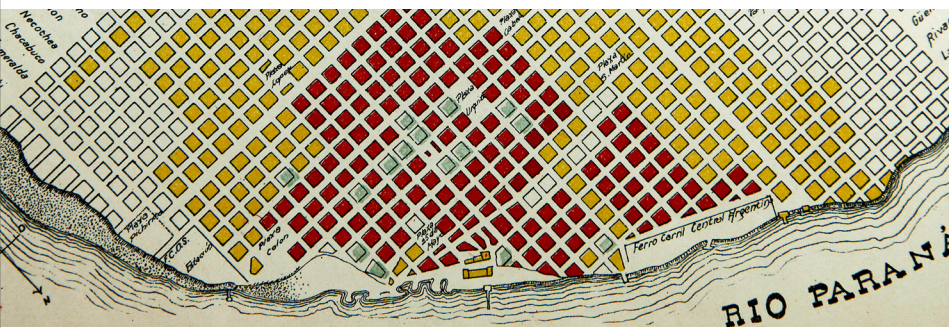




# ÍNDICE

- 7 PRÓLOGO: **Planos y Mapas.** Asociaciones en la memoria
- 13 CAPITULO 1: **El relato fundacional**  
Los primeros planos  
La estadística como recurso legitimador  
Puerto, ensanches y diagonales
- 29 CAPITULO 2: **Una nueva ciudad para el nuevo siglo**  
Los planos del puerto: Naturaleza y artificio  
Los mapas oficiales  
Primer centenario: la diagonal conmoviendo el orden de la cuadrícula
- 53 CAPITULO 3: **La ciudad moderna**  
La cartografía, el censo y la prensa como representaciones urbanas  
La costa como espacio de debate urbano  
Continuidades y rupturas. La vivienda del trabajador en el Parque de la Independencia
- 67 CAPITULO 4: **El Imaginario desarrollista y el Rosario de los años 50 y 60**  
El futuro *planeado* de la ciudad  
La gráfica y los medios
- 77 EPÍLOGO: **Desafíos contemporáneos, nuevos recursos cartográficos**
- 81 BIBLIOGRAFÍA





## PRÓLOGO

### PLANOS Y MAPAS

Asociaciones en la memoria

Sometidos a un estudio atento y sistemático, los planos y mapas nos pueden ofrecer un conjunto de técnicas y datos de localización -información que se considera objetiva o exacta-, pero también agendas ocultas y visiones del mundo que podemos leer «entre líneas» a través de la superficie de la imagen.

En estos términos, la condición «cultural» del mapa se revela como parámetro a considerar en la construcción de territorialidades, por cuanto nuestra experiencia espacial -el reconocimiento de nuestra identidad y sentido de pertenencia, las nociones de cercanía y lejanía, nuestros modos de relacionarnos-, está mediada por distintos tipos de cartografías.

Con esta perspectiva de abordaje, emprendimos el proyecto de investigación «La cartografía como género discursivo: representaciones y transformaciones de la ciudad en los planos de Rosario (1852-1935)»<sup>1</sup>, sobre la base de descifrar las imágenes en tanto matrices de prácticas constructivas de lo social; incluso aquellas -como los mapas- que, desde una modalidad eminentemente técnica, nos permiten reconocer marcas de subjetividad que se relacionan con determinadas percepciones de la ciudad y su componente geográfico, tanto del autor como de agentes e instituciones que producen el encargo.<sup>2</sup> Así, se conformó una base documental sobre los procesos de transformación de la ciudad

<sup>1</sup> Directora: Dra. Arq. Bibiana Cicutti, co-directora: Arq. Bibiana Ponzini

<sup>2</sup> Louis Marin y Jacques Aumont, desde la semiología aportan los instrumentos metodológicos necesarios para efectuar un análisis minucioso de las imágenes (pictóricas, fotográficas, cinematográficas, etc.), que nos proponemos aplicar a la «representación cartográfica». Ambos consideran que la experiencia, tanto de la mirada como de la palabra, pueden multiplicar y diversificar las resonancias de la significación de una imagen a través de su proceder sistemático. La representación narrativa, al igual que el «cuadro sin historia» -y hasta la abstracción figurativa- se organiza como un «sistema de lectura», ejercitado por el «recorrido de la mirada» el cual, si bien se desarrolla bajo un principio de libertad aleatoria, soporta diversos grados de presión en relación en los distintos niveles de lectura, a los distintos tipos de representación, desde lo analógico a lo abstracto.

lo suficientemente extensa y se construyó un corpus teórico en relación a la caracterización de «la cartografía como género discursivo». Nos propusimos luego, plantearnos una continuidad de la experiencia, extendiendo el registro al período siguiente, con el proyecto «Representaciones y transformaciones del territorio en los planos de Rosario (1935-1968)», y profundizando en la relación entre las representaciones cartográficas -en tanto productos de la cultura visual- y el proceso de transformación territorial, y en consecuencia, de su valoración patrimonial.

Al incorporar la noción de territorio como un concepto más abarcativo, las «fronteras» de la ciudad se diluyen permitiendo el abordaje de la cuestión del paisaje y de la construcción de identidades que inciden sobre los procesos de metropolización contemporáneos.

A su vez, como todo género discursivo, el cartográfico está históricamente determinado, por lo cual se comprende a partir del contexto de producción del texto-imagen, los diferentes regis-

tros técnicos previos, la práctica concreta del cartógrafo -con sus correspondientes recursos y estrategias-, tanto como de las «formas múltiples y móviles» con que los «lectores» reciben el texto.

El estudio y la sistematización del material expuesto y su contrastación con las imágenes provenientes de otros campos (la fotografía, la crónica periodística, la literatura, etc.), densifican la exploración del proceso de construcción del espacio tanto urbano como territorial. En sí misma, la observación detenida de cada una de las piezas cartográficas nos informa sobre aspectos que exceden la lectura documental y asisten al plano de lo simbólico en correspondencia a las constelaciones teóricas y saberes -en referencia a una idea de ciudad y a una determinada modalidad de percepción y apropiación-, en los que aquellas pueden, hipotéticamente, inscribirse.

Hoy, el término «territorio» es utilizado indiscriminadamente en la historiografía contemporánea. Desde ya, como señala A. Corboz, «hay tantas acepciones

*del término como disciplinas relacionadas con el mismo». Pero su interés se centra en las aproximaciones del lenguaje cotidiano, «en las que la palabra territorio tan pronto es alegoría de la unidad de la nación o estado como que designa la extensión de las tierras agrícolas e incluso remite a espacios paisajísticos que connotan el tiempo del ocio»<sup>3</sup>.*

En función de ello, la lectura del paisaje puede identificar huellas todavía presentes de los procesos territoriales, incluso desaparecidos, fundamentando una consistente tendencia en intervenciones proyectuales contemporáneas.

Recobrando esa «dimensión del largo plazo», nuestro aporte se inscribe en el territorio como un trazo más, reuniendo elementos previos, generando puntos de apoyo, acentuando tendencias que estructuran y fundamentan el proyecto, contemplando, por lo tanto, la especificidad del sitio, pero al mismo tiempo, impulsando desarrollos nuevos.

Describimos al principio la «condición cultural» del plano relacionada con la definición

y legitimación del territorio, la identificación y marcación de distancias, la inclusión o exclusión de referentes, etc. La acción de «cartografiar» el espacio físico y convertirlo en «territorio» implica reconocer y construir relaciones de continuidad, interferencia, oportunidades:

*«El pasado, el presente y el futuro de las naciones encuentran en 'la tierra' aspectos que condensan los problemas, identidades y planes futuros. Conocer 'la tierra' -metáfora de la patria en los procesos de organización nacional es un dispositivo que se carga de sentidos; es también un medio de estabilizar fronteras y asignar valores» (MONTALDO, 1999: 19) <sup>4</sup>.*

Conocer y trazar el mapa son acciones que, desde tiempos remotos, postulan una relación productiva: el acto y el modo de representarlo (el mapa, la escritura) constituyen una «apropiación» del espacio. Y ya que no siempre estamos prevenidos, no está demás reiterar que, a pesar de su estatuto técnico-científico, la cartografía dista de ser «lo real», de ofrecer atributos de «objetividad» con respecto al espacio geográfico.

Tanto la confección de mapas, como las descripciones científicas o paisajísticas de los territorios, formaron parte, históricamente, de esas estrategias culturales de constitución de límites, regiones. «Encontrar un lugar en el espacio» supone, por lo tanto, verificación y estudio, pero también imaginación: aquello que Montaldo llama «imaginación cartográfica». Se trata de ocupar un lugar, de escribir una cartografía en la que se diseñe el espacio vacío donde insertar, nominar, asignar, definir los límites del espacio, y además determinar qué hacer con esos espacios y, en consecuencia, cómo usarlos y qué valor asignarles.

Su puesta en obra, lejos de implicar una estrategia exclusivamente literaria o técnica, impone significados: «se carga con todos los valores de la cultura: ideológicos, políticos, estéticos». El valor de *la tierra* se identifica con el lugar de origen, de arraigo, pero también el espacio de lucha por la propiedad de los bienes que produce, por la definición de fronteras e intereses.

---

<sup>3</sup> Hacia 1980, A. Corboz, nos acercaba aquellas legendarias tablillas donde la escritura rasgaba y recomponía un texto interminable. Una acertada metáfora a la cual recurren reiteradamente los estudios urbanos posteriores: «El territorio como palimpsesto» (1983), en: AA.VV. *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona, 2004.

<sup>4</sup> La autora recorre la idea de construcción de las nociones de «la patria» y el «territorio» latinoamericano desde la revisión de ciertos textos de la tradición cultural latinoamericana (Andrés Bello, S. Bolívar y la generación del 37), pasando por los relatos modernistas y decadentes de fin de siglo: R. Darío, H. Quiroga, para avocarse a las primeras dos décadas del s. XX con la aparición de nuevos sujetos de la sociedad inmigratoria del Río de la Plata: Las «fábulas de identidad» se «nacionalizan» con E. Larreta, R. Gúiraldes, B. Lynch, O. Gironondo, Borges.

«El Estado crea el mapa y el mapa creará la Nación. Cuando las fronteras estén delimitadas, los sentidos y, por lo tanto, las identidades, serán finalmente normalizadas.» (MONTALDO, 1999: 56)

Los relatos que se incluyen a continuación, tienen distinta procedencia. Son reelaboraciones de textos anteriores, originalmente destinados a diferentes eventos y publicaciones, con sus particularidades de formato y soportes. Sus autores, han integrado los equipos de investigación de los proyectos antes mencionados. Sobre las contribuciones de B. Cicutti (2002; 2007; 2012) y B. Ponzini (2002; 2012; 2014), el Capítulo 1 -*El relato fundacional*-, que incluye *Los primeros planos*, *La estadística como recurso legitimador* y *Puerto, ensanches y diagonales*, introduce en la lectura de las primeras piezas cartográficas, aquellas que acompañan el surgimiento de la ciudad, al mismo tiempo que la Nación. La cartografía responde a ese doble desafío, tanto promoviendo el reconocimiento de los rosarinos como integrantes de una misma comunidad de intereses, como en función de posicionar

la incipiente ciudad en el contexto nacional, como su incorporación a la red internacional. Así, los primeros planos, junto a otras producciones simbólicas, se convierten en un dispositivo visual que elabora un orden inicial al tiempo que construye un imaginario de futuro a través de prácticas en la que intervienen nativos y extranjeros, residentes o recién llegados.

Con el correr del siglo, los soportes, los recursos gráficos y los aspectos técnicos se irán perfeccionando: la representación imprecisa y ornamentada de las primeras piezas -con sus ángulos ilustrados, alegorías, cartelas y leyendas- virará hacia un registro cada vez más abstracto en base a los datos censales y estadísticos, acorde con la cosmovisión de la época. La construcción del *nuevo puerto* y los sucesivos proyectos de ampliación, así como las demandas de modernización -a la altura de las grandes ciudades-, se traducen en propuestas de ensanches y trazados de diagonales y geométricos jardines, cuando todavía domina la imagen suburbana y el descampado.

En el Capítulo 2, *Una nueva ciudad para el nuevo siglo*, las mismas autoras (2007; 2009; 2012; 2014), junto con A. Basso y J. Español (2003; 2007), recorren las cartografías emergentes de una ciudad que, en el cambio de siglo, encontrará su destino ligado a las ideas, proyectos y obras que Luis Lamas promueve durante los seis años de su gestión como intendente. Los distintos apartados -*Los planos del puerto: Naturaleza y artefacto*, *Los planos oficiales*, y *Primer centenario: la diagonal conmoviendo el orden de la cuadrícula*-, revelan los rastros de una práctica cartográfica sistemática que se instalará definitivamente en las reparticiones municipales expresando la complejidad de una ciudad que crece y se moderniza rápidamente. La serie de planos oficiales permite seguir el desarrollo urbano a partir de la apertura de nuevas calles y loteos, el creciente número de líneas de tranvías, la extensa y conflictiva ocupación de tierras por las infraestructura ferroviaria al Norte, las instalaciones del nuevo Puerto y la delimitación de sus sectores, el surgimiento y crecimiento progresivo de los barrios Eche-

sortu, Arroyito, Eloy Palacios, Fisherton, y hasta el esbozo de los pueblos Unión y Sorrento.

*La ciudad moderna* en sus distintas facetas, es el objeto de análisis en el Capítulo 3. En *La cartografía, el censo y la prensa como representaciones urbanas, La costa como espacio de debate urbanístico* y *Continuidades y rupturas. La vivienda del trabajador en el Parque de la Independencia*, se evidencia que el elemento que tensa la ciudad futura será la ribera y la presencia del río como símbolo de identidad y progreso. Las transformaciones urbanas estarán fundamentalmente relacionadas con ella, expresándose en proyectos emblemáticos y nuevas arquitecturas que impactan en el paisaje urbano. (B. Cicutti (2007; 2009), B. Ponzini (2009), G. Asorey y A. Cignacco (2009).

Por último, en el Capítulo 4, *El Imaginario desarrollista y el Rosario de los años 50 y 60*, textos de M. Garrofé (2012), A. Basso (2012) y J. Español (2012) abordan en *El futuro planeado de la ciudad* y *La gráfica y los medios*, las repercusiones del debate ur-

banístico, tanto en los equipos técnicos regionales como en la prensa escrita y la prensa periódica, así como los desencuentros entre las ideas de progreso y desarrollo y la sofocante política centralizadora de los gobiernos provincial y nacional.

La idea de la ciudad como dispositivo modernizador, donde la planificación juega un papel fundamental, viene instalándose paulatinamente. El desarrollismo económico centrado en el rol protagónico del estado, conforma el marco general para la urbanística que define el perfil técnico moderno. En ese contexto se forman especialistas y se integran equipos interdisciplinarios en todas las áreas administrativas. Al mismo tiempo, se evidencia una comunicación gráfica diferente a la práctica cartográfica de la época, que incorporan numerosas imágenes que muestran con orgullo el presente -y hasta el venturoso futuro- de la ciudad.

Cierra el volumen, un Epílogo, donde se anticipan los *Desafíos contemporáneos, nuevos recursos cartográficos*, sobre las con-

tribuciones de B. Cicutti (2014) y C. Galimberti (2015) cuando la ciudad fue recuperando para el espacio público buena parte de su extenso frente sobre el Paraná impulsando importantes operaciones urbanas tendientes a reorganizar la estructura vial, al tiempo que los permanentes y vertiginosos avances en la captura de información satelital y territorial suministran herramientas novedosas que provocan un giro en la representación cartográfica.





# CAPÍTULO 1

## EL RELATO FUNDACIONAL

**E**n la segunda mitad del siglo XIX, Rosario, una ciudad sin registro de fundación oficial, construye una tradición al tiempo que se transforma permanentemente en un proceso caótico y acelerado de crecimiento demográfico y económico. En ese contexto, sus dirigentes, conscientes tanto de su situación geográfica «de frontera» como de su desprotección institucional, forjan un ideario de progreso basado en el esfuerzo propio y en los dispositivos potenciales de modernización de la ciudad.

Sumado a ello, su singularidad topográfica y la decidida participación de sus pobladores en las cuestiones de la Organización Nacional posibilitaron un trascendente cambio en su situación política y económica. La sustanciación de la Confede-

ración Argentina y la consiguiente hegemonía del Litoral, hará emerger a la Ilustre y Fiel Villa posicionándola definitivamente en el contexto nacional. Junto a la declaratoria de ciudad sancionada en 1852 a instancias del propio Urquiza, los rosarinos se vieron favorecidos por una serie de medidas tomadas por su gobierno, tales como la sanción del Reglamento de Aduanas en 1856, -que garantizó la libre navegación de los ríos y convirtió a Rosario en puerto de la Confederación- y la posterior sanción de los Derechos Diferenciales, circunstancias que resultaron determinantes para su desarrollo futuro.

Podría decirse que la ciudad «nace» prácticamente al mismo tiempo que la nación y, en esa particular coyuntura, la cartografía deberá dar respuesta a ese

doble desafío, tanto incorporándose a la red de construcción de los discursos fundantes de lo nacional, como promoviendo el reconocimiento de los rosarinos como integrantes de una misma comunidad de intereses. Así, el plano, junto a otras producciones simbólicas, se convierte en un dispositivo visual que elabora un orden inicial al tiempo que construye un imaginario de futuro a través de prácticas en la que intervienen nativos y extranjeros residentes o recién llegados.

### LOS PRIMEROS PLANOS

Los primeros planos de la planta urbana se deben al ingeniero genovés Nicolás Grondona<sup>5</sup>, quien radicado en Rosario en 1854, será poco después comisionado para la «delineación de edificios y calles de la ciudad» y, en 1871, designado Ingenie-

ro Municipal hasta 1877. En los primeros años de su estancia, Grondona emprende el trazado de un plano que, publicado en 1858, resultaría el primer mapa impreso de Rosario. Poco antes, Timoteo Guillón había realizado un boceto de la planta urbana cuyas únicas similitudes con el de Grondona son las imponentes presencias del río y la laguna de Sánchez (Fig. 1). Si el primero constituye una suerte de relevamiento de las manzanas exis-

tentes, el segundo expresa las aspiraciones de una sociedad que el cartógrafo recién llegado ha logrado captar y representar (Fig. 2).

Una atenta lectura de la pieza permite develar claros signos de este ideario fundacional. Algunos más evidentes, como las figuras alegóricas a la Confederación incorporadas en la parte superior, sumadas a leyendas y epígrafes que multiplican la

<sup>5</sup> Ingeniero y cartógrafo de origen genovés (1826-1877) arribó a la Argentina junto con su hermano Marcelo en 1850. Inicialmente desarrollaron tareas profesionales en Corrientes y Entre Ríos y en 1856 Nicolás se radicó en Rosario. Además de sus actividades como Ingeniero Municipal, realizó en su propia oficina una serie de encargos en distintas localidades del país, desprendiéndose progresivamente, de aquella temprana vinculación entre la geografía y el arte gráfico exhibida en esta pieza.

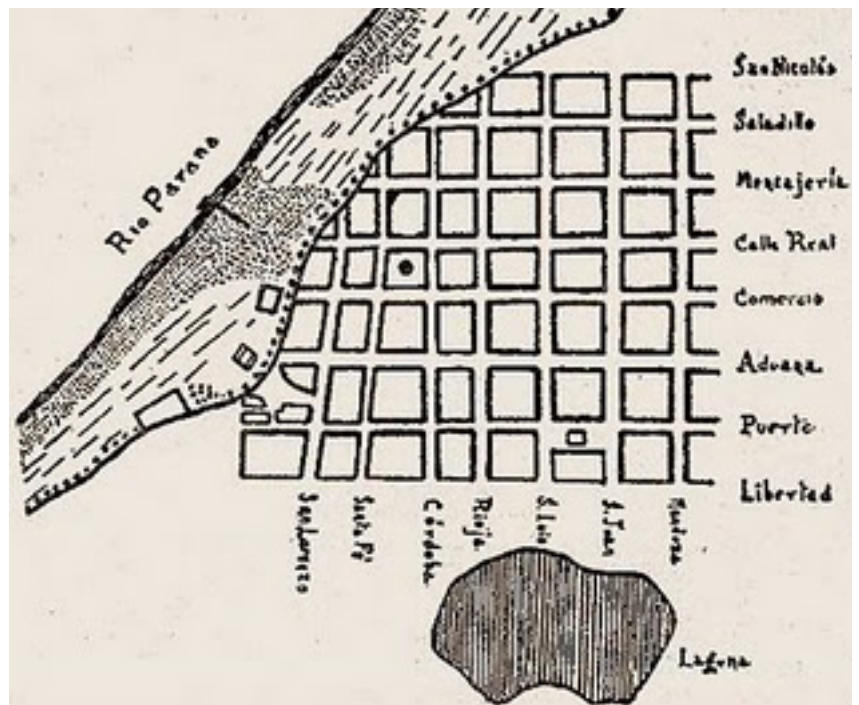


Fig. 1 | Primer Plano de la ciudad atribuido a Timoteo Guillón (1853). Fuente: Archivo Museo de la Ciudad de Rosario.

resonancia de la mirada. Otros pueden deducirse al contrastar lo dibujado con los testimonios escritos y visuales, el «así fue» de la época, así como también en los elementos propios del «en-cuadre», los «juegos de planos», textos y paratextos.

El recuadro principal corresponde al plano propiamente dicho que atrapa al observador por la orientación de la planta, la sorprendente cantidad de man-

zanas y la «molesta» presencia de la Laguna Sánchez que se «superpone» inmutable a la cuadrícula, como evidencia de lo «salvaje» persistiendo en la ortogonalidad racionalizadora.

Desatendiendo convenciones que ya estaban instaladas en los círculos técnico-científicos, los puntos cardinales no determinan la posición del plano: situando el Norte hacia abajo, el acceso a la lectura está tensiona-

do por la ubicación del puerto y sus crecientes instalaciones que marcan claramente el acceso a la economía agroexportadora mundial.

La composición pictórica de la pieza refuerza esta idea, focalizando la imagen principal en el puerto junto a las correspondientes a la iconografía del progreso y la cultura. Es en los cuadros complementarios o «paratextos» donde también el cartógrafo subjetiviza el documento, presentando una urbe civilizada (Plaza cívica), culta (Teatro la Esperanza), devota (Iglesia Matriz) y, sobre todo, productiva (Aduana, Mercado, Mensajerías) como bases sólidas, garantes de un promisorio porvenir.

Pero la operación fundamental que realiza Grondona es fijar en el papel una forma urbana, una iconografía simple que propicie una representación identitaria. La figura triangular con su base mayor en el río quedará establecida y por muchos años se ubicará en el plano de maneras diversas, generalmente con el Norte abajo a la derecha.

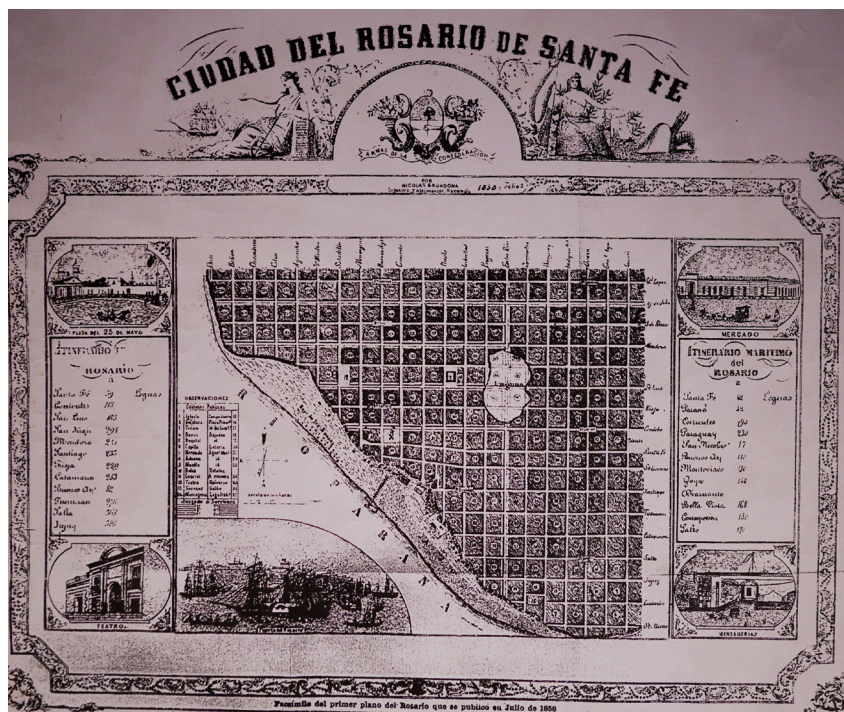


Fig. 2 | Plano Ciudad del Rosario de Santa Fe, Nicolás Grondona (1858). Fuente: Archivo Museo de la Ciudad de Rosario.

Sus próximas tres piezas se inscriben en los años en que Rosario disputa con Buenos Aires la sede de la capital de la República, lo que en parte explica la necesidad de «mostrar» una Rosario pujante y moderna. En estos planos, la ciudad-forma antes definida se potencia al girar el triángulo para ubicar el río claramente abajo y adoptar una perfecta simetría con respecto a un eje vertical que organiza la cuadrícula rotada a 45 grados, en una composición que desconoce los límites que la Ley de creación del municipio de 1858 había establecido: el Paraná por el Este y el Norte y los arroyos Saladillo y Ludueña por el Sur y el Oeste. Progresivamente sus planos se tornarán más abstractos y, salvo por el trazo de reconocimiento de la barranca, la geometría y el artefacto técnico primarán sobre la geografía. Aunque la laguna de Sánchez siga en su sitio ya no se dibuja, detallándose en cambio, las instalaciones portuarias y los trazados de las vías ferroviarias y tranviarias.

En el plano de 1871, con un trazo mucho más preciso y sin so-

lución de continuidad, se grafica una cuadrícula de manzanas cuadradas que se extiende hasta un nuevo anillo, sólo alterada por los vacíos de hipotéticas plazas (Fig. 3). Por fuera, se insinúa un trazado que surge de unir dos manzanas, apropiado a un parcelamiento para explotación de quintas.

La siguiente pieza atribuida a Grondona, fechada en 1873, es la única de la serie que se extiende hasta los límites legales en

tanto responde a la ordenanza de delineación del 13 de junio de 1873, impulsada por el concejal Manuel Coll, que sectoriza la ciudad en cuatro secciones: «centro», entre bulevares de la primera ronda; «extramuros», por fuera de ellos; «suburbios», allende la segunda ronda, y «el bajo» en la zona portuaria; y dispone la creación de tres aldeas en los suburbios que, en composición simétrica, reafirman no sólo el rumbo de las calles efectivamente existentes sino también



**Fig. 3 |** Plano *Ciudad del Rosario*, Nicolás Grondona (1871). Fuente: Archivo Museo Histórico Provincial de Rosario «Dr. Julio Marc».

la universalidad de la cuadra cuadrada como módulo bidimensional excluyente, como unidad repetitiva e inalterable para los sectores edificables (Fig. 4).

Por último, el de 1875, omitiendo las incorporaciones efectuadas en el anterior, retoma la forma triangular así como la inclusión de edificios relevantes en una especie de contrapunto entre espíritu y materia: la «Iglesia» y la «Gefatura» (sic) por un lado y el «Teatro Olimpo» y la «Aduana» por el otro (Fig. 5). Como en los anteriores, la regularidad de su trazado, reforzada por la disposición de las plazas, privilegian los valores inherentes a la geometría por sobre algunos datos de la realidad que puedan desdibujarla, como la ya mencionada laguna, la existencia de numerosos zanjones o el desordenado rancherío en torno al oratorio de San Francisquito.

Con el correr del siglo, los soportes, los recursos gráficos y los aspectos técnicos se irán perfeccionando: la representación imprecisa y ornamentada de las primeras piezas -con sus ángulos ilustrados, alegorías,

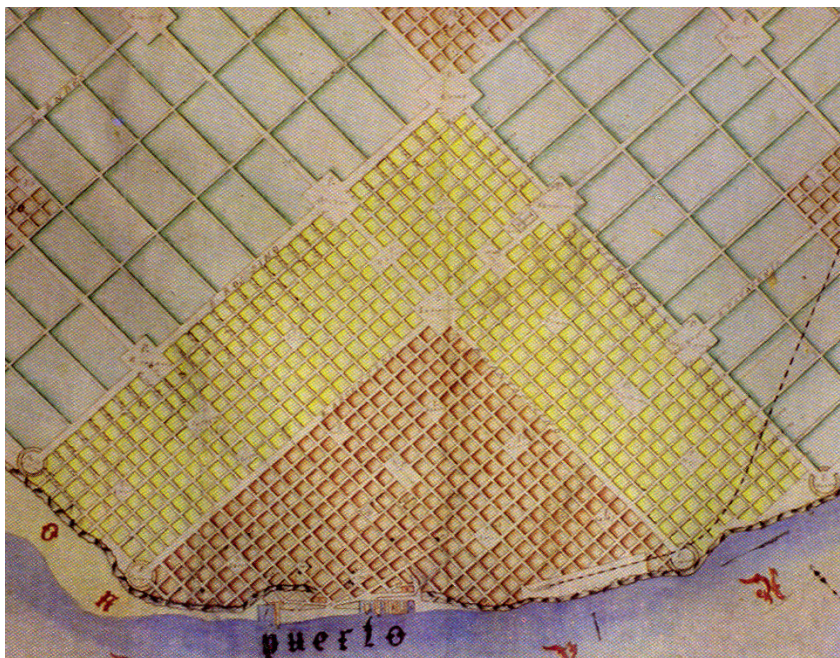


Fig. 4 | Plano Ciudad del Rosario, presentado por el Concejal Manuel Coll en 1873 (atribuido a N. Grondona). Fuente: Archivo General de la Nación.

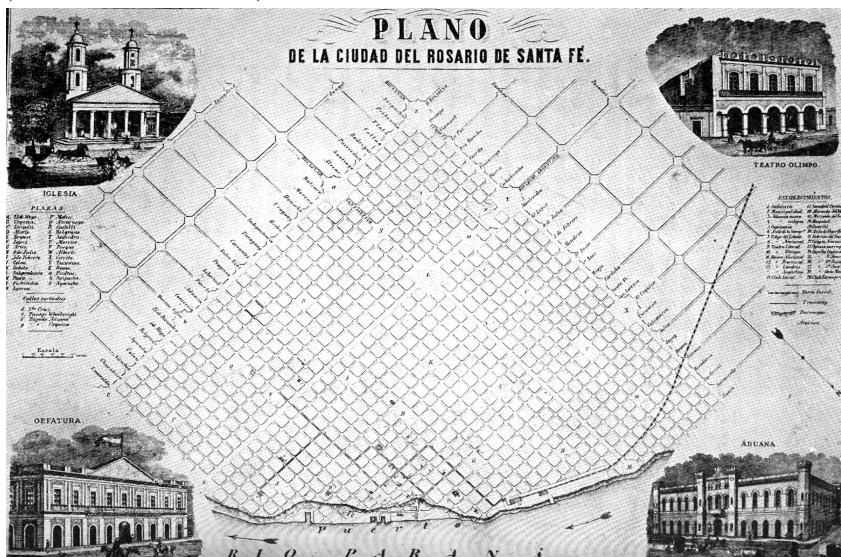


Fig. 5 | Plano de la Ciudad del Rosario de Santa Fé. Nicolás Grondona (1871). Fuente: ÁLVAREZ J. (1998), *Historia de Rosario (1689-1939)*. Rosario: UNR editora-Editorial Municipalidad de Rosario, p.354.

cartelas y leyendas- virará hacia un registro cada vez más abstracto en base a los datos censales y estadísticos, acorde con la cosmovisión de la época.

## LA ESTADÍSTICA COMO RECURSO LEGITIMADOR

La producción de planos oficiales se interrumpirá casi hasta fines de siglo y, en su ausencia, hacen su aparición los planos que Gabriel Carrasco incluye en la edición de 1886 de su *Descripción geográfica y estadística de la Provincia de Santa Fe* y en la edición del *Primer Censo General de la provincia de Santa Fe* de 1887, los que signarán la elaboración de la posterior cartografía de Rosario.

A pesar de su formación científica y su interés por la geografía, Carrasco adopta, para la representación de la planta urbana, la matriz triangular acuñada por Grondona, con el Norte a la derecha y el río abajo, inscribiendo sus planos en la serie precedente, y entendiendo, quizá, que éste es el modo en que se percibe planimétricamente la ciudad y se hace reconocible de inmediato.

Si bien desde muy joven la figura de Carrasco trascendía los límites de la ciudad, tanto por su actividad periodística como política, es su *Descripción Geográfica y Estadística de la Provincia de Santa Fe*<sup>6</sup> (primera edición 1882), la que le dará gravitación nacional e internacional y seguramente será la que defina su participación en el Censo Provincial, así como en numerosas instituciones científicas. Reconociéndose discípulo de D. de La Fuente, E. Coni y F. Latzina, Carrasco trabaja desde el discurso particularizado del saber estadístico, avalado por la rigurosidad incuestionable de las sistematización de cifras, datos y porcentajes, porque «[...] es fácil, con pintorescas descripciones, llevar un falso convencimiento al espíritu: solo una manera existe de producir la verdadera convicción, y esa es el apelar a los números, para demostrar por medio de su indiscutible lógica la verdad que se proclama»<sup>7</sup>.

En la cuarta edición de la *Descripción geográfica* publicada en 1886<sup>8</sup>, Carrasco construye su propio Plano de la Ciudad del Rosario de Santa Fe, lito-

grafiado por Stiller&Laas, que «comprende la delineación general de la ciudad, según existe determinada por las ordenanzas Municipales»<sup>9</sup> (Fig. 6). La factura del mismo contrasta significativamente con los planos de la ciudad antes mencionados. A primera vista, en la superficie de la planta impactan la claridad y precisión del dibujo, así como la moderna tipografía utilizada, lo que contribuye a interpretar al plano como una pieza de un tecnicismo riguroso.

Como en los planos de Grondona, registra 26 plazas de las cuales -aclara Carrasco-, solo existen las llamadas 25 de mayo, López, Colón (hoy Bélgica), Urquiza (hoy Sarmiento), Lincoln (hoy San Martín) y Marte (1° de Mayo y San Luis) frente al cuartel, «las otras solo están delineadas en el plano, por quedar fuera de la parte poblada», pero lo actualiza incorporando sobre la costa la estación del Ferrocarril Oeste Santafesino y sus ramales a Candelaria y a los Graneros; la fábrica y muelle del Gas; los muelles de Comas, de Castellanos y los Nacionales; el túnel y la Estación del Ferrocarril Central Argenti-

no. Asimismo, agrega las nuevas líneas del *tramway* Anglo Argentino y Rosarino del Norte. Adelantándose al plano del Censo, destaca en gris las manzanas más densamente pobladas que recortan un triángulo interior formado por las calles Independencia (Pte. Roca) y 9 de Julio, con extensiones hacia la Plaza López y bordeando las instalaciones del Ferrocarril Central. A pesar de aclarar que «*aunque en todo el resto hay centenares de edificios, no hemos señalado como población sino la que está dentro de calles abiertas y ya trazadas*», la planta urbana se presenta dibujada homogéneamente, ordenada, como si todas las calles, manzanas y plazas realmente existieran. Quizás poblaban su sueño modernizador y se hicieron presentes, puesto que éste será el plano que recorrerá el mundo mostrando la ciudad «*más hermosa, rica y poblada de la República Argentina, después de la Capital*» y cuyo rápido crecimiento solo ha sido superado por Chicago, La Plata y otras pocas ciudades de Estados Unidos. Una ciudad que se destaca por su inmenso puerto, los ferrocarriles, la única alumbrada

<sup>6</sup> Escrita en 1881 a fin de participar en la Exposición Continental de Buenos Aires de 1882, obtiene primer premio y medalla de plata, otorgado por un Jurado que presidía Domingo F. Sarmiento, y habiendo sido revisada previamente por la Comisión encargada de examinar las memorias descriptivas de las provincias, presidida por Estanislao S. Zeballos e integrada por Francisco Latzina y Guillermo White, entre otros. Su reimpresión en 1882, la traducción en compendio en 1883 titulada *Statistical and Geographical Description of the Province of Santa Fe (South America)*, la tercera edición en 1883 y la cuarta de 1886, dan cuenta del éxito de la misma. En esta última, Carrasco publica los «*juicios y apreciaciones sobre las diversas ediciones de esta obra*», entre las que expone las congratulaciones de un selecto grupo de personalidades a quien él mismo les ha enviado ejemplares de la obra.

<sup>7</sup> CARRASCO G.: *Descripción Geográfica y Estadística de la Provincia de Santa Fe*, 4° edición. Buenos Aires. Imprenta, Litografía y Encuadernación de Stiller & Laas, 1886, p. 22

<sup>8</sup> Señala Carrasco que la misma es «una prueba más del estado de adelanto y progreso de nuestro país, y especialmente de las artes gráficas, la da el presente libro, cuya bella y correcta impresión y excelentes láminas demuestran que la imprenta y la litografía han llegado a un alto grado de perfección». (Op. Cit. p. 596)

<sup>9</sup> Op. Cit. p. 611



Casa Dr. José Arijón · 1880



Usina de gas · 1880



Estación FFCC Central Argentino

Imágenes de Rosario incluidas en: CARRASCO G. (1886), *Descripción Geográfica y Estadística de la Provincia de Santa Fe*. Bs As: Stiller & Lass.

a gas de la provincia, con 187 cuadras empedradas en 1885, con perspectivas de completar las obras de aguas corrientes y en la que «*todos sus edificios son modernos*». Una ciudad donde «*las costumbres europeas están adoptadas en un todo y cuya sociedad es distinguida, ilustrada, y como consecuencia del gran*

*número de extranjeros, liberal, sin preocupaciones religiosas, y abierta a todas las personas honorables y dignas*»<sup>10</sup>.

El plano de 1886 es el antecedente más directo del plano del Censo y de algún modo ambos podrían considerarse como dos representaciones complementarias de la ciudad desde la mirada del autor, en tanto éste muestra todo lo que aquel omite.

tarias de la ciudad desde la mirada del autor, en tanto éste muestra todo lo que aquel omite.

Esta nueva pieza forma parte de la edición del *Primer Censo General de la provincia de Santa Fe (República Argentina, América del Sur)* verificado bajo la administración del Dr. D. José Galvez,

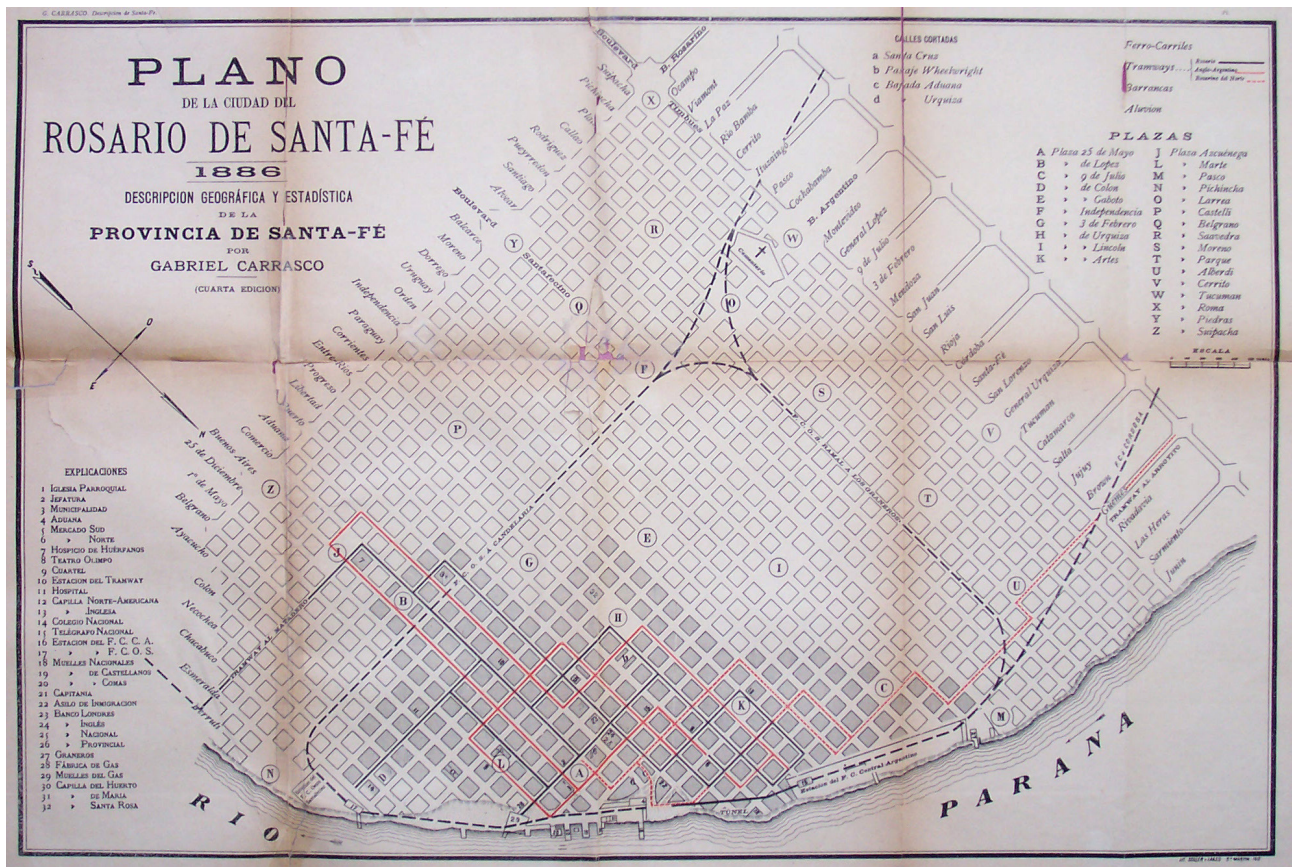


Fig. 6 | Plano de la Ciudad del Rosario de Santa Fe. Fuente: CARRASCO G. (1886), Descripción Geográfica y Estadística de la Provincia de Santa Fe. Buenos Aires: Stiller & Lass.

el 6,7 y 8 de junio de 1887. Gabriel Carrasco, director y comisario General del Censo. Tomo I, Libro I Censo de población (Fig. 7). Es en su tamaño, escala y condición gráfica, donde se impone la modalidad textual, conforme a su soporte, el libro, y sus atributos materiales -tamaño, encuadre, ubicación en la estructura

formal del relato-, que anticipan sus condiciones de recepción, sus posibilidades de circulación y lectura.

Más que instrumento técnico, el plano se traduce en un recurso argumentativo, en tanto el autor recurre a estrategias comunicacionales basadas centralmente

<sup>10</sup> Op. Cit., p. 572

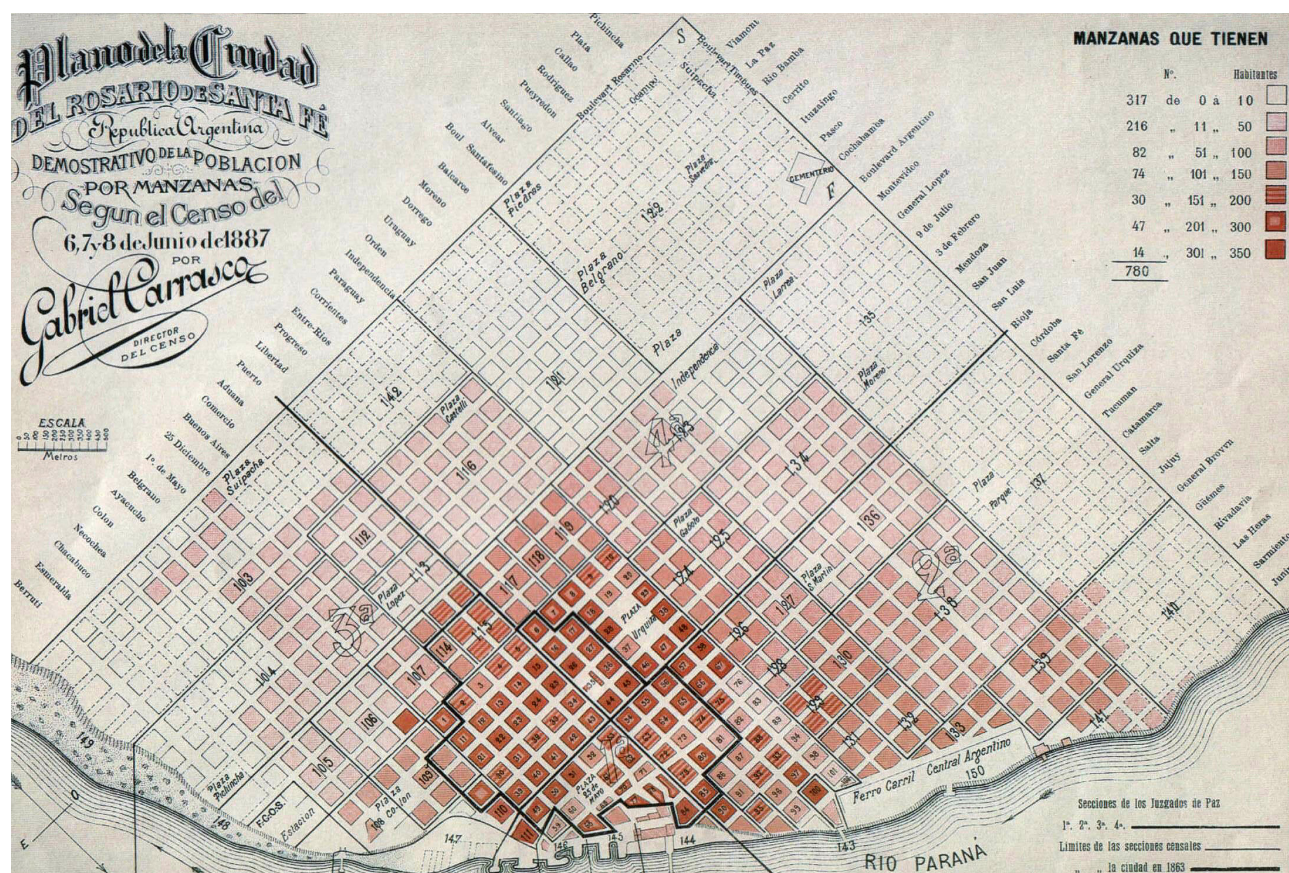


Fig. 7 | Plano de la Ciudad del Rosario de Santa Fe (1887). Fuente: Primer Censo General de la provincia de Santa Fe verificado bajo la administración del Dr. D. José Galvez, el 6,7 y 8 de junio de 1887. Tomo I, Libro I Censo de población. Bs As: Imprenta de Jacobo Peuser. 1888.

en los datos censales y la estadística trasladados al plano de lo urbano de un modo convincente, didáctico: el gráfico coloreado, con las indicaciones precisas, simplificadas e inmediatas, con generalizaciones y reducciones que condicionan su lectura y construyen el sujeto lector.

El encuadre, como en el dispositivo fotográfico, funciona como una «puesta en escena» del discurso positivista e higienista que impulsa la generación del '80. La dimensión y el enfoque de una porción del territorio se limita deliberadamente a las secciones censales, perdiéndose la referencia de los arroyos que definen históricamente el territorio, al acotar el mismo a la segunda ronda de bulevares (Rosarino y Timbúes), lo que se considera urbanizable, productivo.

Este plano es también un proyecto de ciudad, una hipótesis de desarrollo. El autor ha procurado mostrar una valoración de las posibilidades potenciales al organizar y racionalizar los datos y, por lo tanto, al territorio, a través

de un instrumento probado: la cuadrícula. La misma, en primera instancia, implica una modalidad de conversión de la tierra en unidades de compra-venta, en tierra urbanizable, esto se verifica en la prolongación indiferenciada del trazado de calles y manzanas hasta alcanzar la segunda ronda de bulevares y en la multiplicación progresiva de plazas que, con un ritmo lleno/vacío, garantizaría en el futuro las condiciones higienistas que el cientificismo paisajista de la época demandaba. Elementos proyectados, con trazo interrumpido, indican no sólo la extensión del manzanero y prolongación de calles (hacia el norte llegan, literalmente, al río) sino también, la ampliación del puerto hacia el sur.

Los recursos gráficos que se advierten son previsibles: una reducción de la topografía a un plano uniforme, simplificando o ignorando los accidentes geográficos. Sólo la barranca se reconoce levemente insinuada y, como antes Grondona, nada dice sobre las lagunas o zanjones que, para entonces, difícilmente

estarían totalmente saneados, o sobre las bajadas al río cuyo desmonte se realizaría años más tarde. Se agregan, además, otras restricciones que contribuyen a la comprensión sintética del argumento principal, destacándose la ausencia de las vías ferroviarias correspondientes a las dos estaciones marcadas, Ferrocarril Oeste Santafecino y Ferrocarril Central Argentino, así como de edificios significativos. Sólo Cementerio y Puerto, nada del «resto» de la ciudad: ni aldeas, suburbios o caminos de acceso.

La población «es distribuida» homogéneamente en las manzanas, con una gradación de color que corresponde a su densidad y que responde a una idea de urbanidad que superpuesta a una materialización de la realidad podría ponerla en duda. Sobre esta cuestión resulta de gran interés la comparación con el *Plano de la Ciudad del Rosario de Santa Fe* editado por la litografía e imprenta Mac(?)Mc. Lean, a mediados de 1887, que sobre el plano del Censo detalla la ocupación de las manzanas, parcial

en muchos casos, irregular en otros o absolutamente vacías de construcciones algunas que el registro censal señala con la menor densidad (Fig. 8).

Carrasco incorpora también indicadores censales históricos que proporcionan un marco comparativo y que funcionan a modo de *prueba*: la línea que traza el límite de ocupación de la ciudad hacia 1863 demuestra rotundamente el significativo crecimiento producido en menos de veinticinco años. A manera de parágrafos, las leyendas laterales complementan y certifican el discurso. Estos «comentarios» no hacen sino reforzar el mensaje central: el título que relaciona el plano con «*censo levantado los días 6, 7 y 8 de junio de 1887*» y su función primaria: «*Demostrativo por manzanas*». Asimismo, su firma, con expresa mención gráfica, apela a la autoridad y el prestigio del «*director del censo*» y por lo tanto del plano. Del mismo modo, operan las referencias convencionales: la escala gráfica, los límites de las secciones censales y juzgados

de Paz y el cuadro indicativo de la cantidad de habitantes por manzanas censadas y su equivalencia.

Los elementos que emergen del nivel de análisis del espacio plástico propio del plano, el encuadre, la tipografía, las convenciones, los textos complementarios, etc., dan cuenta del sujeto que construye el plano y el campo donde se inscribe y cobra sentido, como también, del público al cual se dirige y ante el cual expone una lectura de la ciudad que remite a otros planos y otros discursos más generales: la ciudad de la regularidad y la geometría, la ciudad especulativa, la ciudad del orden y el progreso.

Refiriéndose al Censo de 1887 señala Carrasco que «*los datos recogidos constatan hechos de grande importancia, alguno de los cuales están destinados a llamar la atención del mundo económico y científico, porque presentan ejemplos sin precedentes en la historia del desarrollo de los progresos humanos*»<sup>11</sup>, entre los que destaca el

---

<sup>11</sup> CARRASCO G. (1888). *Primer Censo General de la provincia de Santa Fe (República Argentina, América del Sur) verificado bajo la administración del Dr. D. José Galvez, el 6, 7 y 8 de junio de 1887. Tomo I, Libro I Censo de población*. Buenos Aires, Imprenta de Jacobo Peuser, p.13-14.

vertiginoso crecimiento poblacional producto del proceso migratorio.

En pocas palabras ha resumido sus principales convicciones: el progreso se sostiene en el aumento de población, la medición cartográfica, la sistematización

de datos censales y la necesidad de comunicar estas cuestiones al mundo económico y científico. Estos son los dispositivos que posibilitan el sueño modernizador de una generación para la cual la organización de las nuevas naciones se sustentaba en civilizar, ilustrar, disciplinar,

llenar los territorios vacíos, atravesar la pampa y el desierto con el ferrocarril, el telégrafo o la navegación de los ríos; así como en la formalización de la ley, en la racionalización del mercado y de la fuerza de trabajo.

Cuando Carrasco viaja en 1889

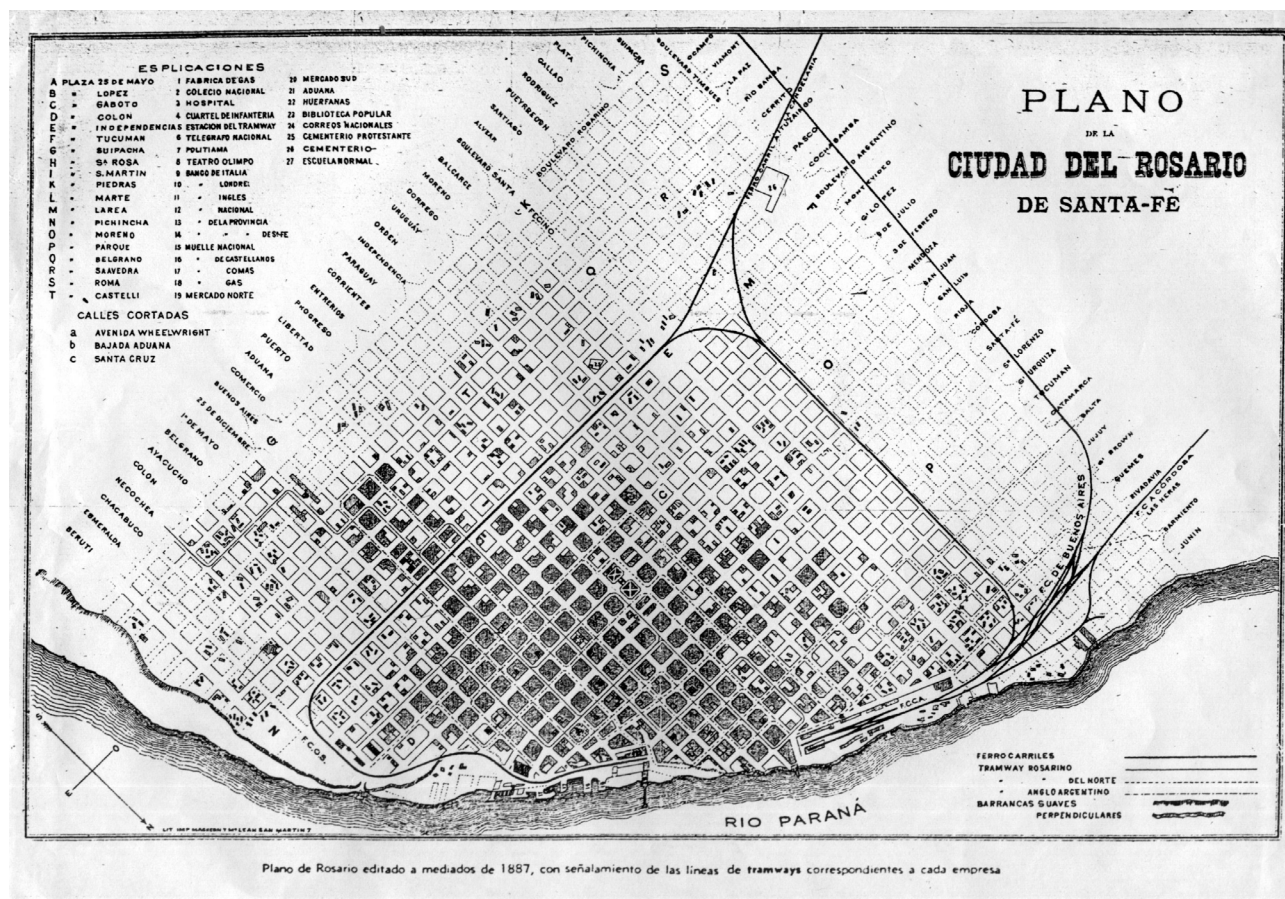


Fig. 8 | Plano de Rosario editado a mediados de 1887. Fuente: MIKIELEVICH, W. (1965), «Servicios públicos de transporte urbano en Rosario. El tramway» en *Revista Historia de Rosario*, año VI, N° 15-16.

a la Exposición Universal de París, lleva consigo sus dos obras principales, la *Descripción geográfica* y el *Censo Provincial* de 1887 y con ellos, los dos mapas que describen una ciudad más vinculada al «cómo debería ser», actuando como dispositivos de una deliberada operación de persuasión.

## PUERTO, ENSANCHES Y DIAGONALES

Las sostenidas demandas por la ampliación del puerto reciben en 1888 una respuesta positiva con la concesión otorgada a Juan Canals para su ejecución en el Sur de la ciudad. El Plano de Ensanche y Puerto de Warner y Pusso de 1890 revela la fuerte tensión entre esta operación y la propuesta de ensanche hacia el Sur (Fig. 9).

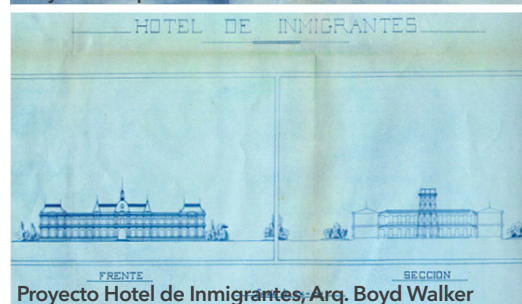
Esta pieza amplía el trazado de la ciudad hacia el Oeste, desde Av. Francia hasta Bv. Avellaneda, y hacia el Sur, desde 27 de Febrero, siguiendo la disposición de las calles existentes de dirección Norte-Sur, a lo largo de 22 manzanas, a la que se superpone una grilla de calles más jerar-

quizadas, formando cuadrados de 10 por 10 o de 12 por 12 manzanas, atravesadas a su vez por diagonales y en cuyos puntos de encuentro se ubican plazas -ovales, hexagonales, octogonales-, en forma simétrica. Una de las diagonales se prolonga atravesando la ciudad existente hasta alcanzar la Av. Alberdi, posiblemente en un intento de crear un acceso directo entre el Norte y el Sur de la ciudad y otra se continúa hasta la Plaza López que, por ese entonces, concentraba el movimiento de carros y carruajes de alquiler y tranvías. El grado de abstracción del nuevo trazado, respecto de lo existente, se pone claramente de manifiesto al contrastarlo con los únicos caminos del área -Camino al Molino Blanco, Camino de la calle Puerto, Camino al Matadero-, así como con el desvanecimiento de la composición a medida que se acerca a la geografía irregular de la ribera.

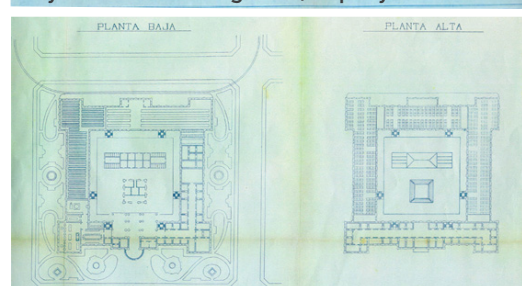
En la solución adoptada para el ensanche resuena la imagen del reciente trazado de la ciudad de La Plata, a la que poco antes aludiera Juan Canals cuando describiendo el edificio de los Tri-



Proyecto Ampliación del Nuevo Puerto del Rosario



Proyecto Hotel de Inmigrantes, Arq. Boyd Walker



Proyecto Hotel de Inmigrantes, Arq. Boyd Walker



Proyecto de Aduana Nacional y Capitania, Arq. B. Walker

Fuente: *Concesión del Puerto de Rosario a favor de don Juan Canals*. Rosario: Olivé. 1981.



Fig. 9 | Plano ciudad del Rosario. Ensanche y puerto aprobados (1890). Werner y Pusso. Fuente: Concesión del Puerto de Rosario a favor de Don Juan Canals. Rosario: Olivé. 1891.

bunales provinciales señala que se trata de «un conjunto serio y elegante, propios de un edificio que no desmerecerá en nada de los muy suntuosos que en épocas recientes se han construido en la Ciudad de la Plata, y que son de lo mejor que se conoce en este continente en materia de edificios destinados a las repariciones públicas de más importancia»<sup>12</sup>.

La inclusión de este plano en el libro *Concesión del Puerto del Rosario a favor de Don Juan Canal* (1891), permite vislumbrar la estrategia de crecimiento de la ciudad potenciando el desarrollo del área Sur a partir de la instalación del puerto, donde además con la intención de organizar las extendidas redes ferroviarias se propone una Estación General de Cargas del Ferrocarril, anticipando una preocupación que desvelará a los urbanistas durante el siglo XX. El proyecto se completa con un Edificio para Aduana y otro para Asilo de Inmigrantes, expuestos en sugerentes perspectivas que alientan un imaginario de progreso para los rosarinos, así como de amparo inmediato y

trabajo seguro para los inmigrantes que arriben a la ciudad.

Interesa señalar además, que el plano de Werner y Pusso modifica la ya tradicional forma triangular ampliando el territorio cartografiado hasta los arroyos y ubicando el Norte hacia arriba. Con excepción de los planos de la década del 90<sup>13</sup>, los siguientes planos oficiales adoptarán este criterio asimilando además el modelo de Carrasco, y ésta será la forma en que se representa la ciudad hasta hoy.

---

<sup>12</sup> CANALS J.: «Propuesta presentada por Don Juan Canals para la construcción de un Palacio de Justicia en la Ciudad de Rosario». Rosario, Julio 1888.

<sup>13</sup> Son ellos el Plano General del Municipio del Rosario de Sta. Fé. 1895, publicado por el Departamento Municipal de Obras Públicas, Director Ingro. Ramón Araya; el Plano del Municipio de Rosario editado en 1898 durante la intendencia de Alberto J. Paz y el Plano Comercial Rosario de Santa Fe del Ing. Castelfranchi.



# CAPÍTULO 2

## UNA NUEVA CIUDAD PARA EL NUEVO SIGLO

En el cambio de siglo los destinos de Rosario estarán absolutamente vinculados a las ideas, proyectos y obras que Luis Lamas promueve durante los seis años de su gestión como intendente de la ciudad (1898-1904). Entre ellos, el Parque Independencia y el Puerto se constituirán en emblemas de su gobierno y de la modernización de la ciudad, lo que se pondrá claramente de manifiesto en la impor-

tancia asignada a los mismos en la cartografía contemporánea.

Según M. A. Bernia de Córdoba Lutges, en el primer año de mandato de Lamas se registra la aparición de un plano montado sobre una ilusión de curvatura, del tipo «panorámico», que levanta el Ingeniero Castelfranchi dedicándolo al Intendente y que presenta no pocas dificultades para su interpretación histórica (Fig. 1).

El denominado *Plano Comercial Rosario de Santa Fe*, vuelve a la forma triangular de la planta urbana con el Río Paraná abajo, desconociendo la representación propuesta en el *Plano Ciudad del Rosario Ensanche y Puerto Aprobados*, de los agrimensores Werner y Pusso y, probablemente, tomando como base el *Plano del Municipio de Rosario* editado en 1898 durante la intendencia de Alberto J. Paz.



Fig. 1 | *Plano Comercial Rosario de Santa Fe* compilado por F. Castelfranchi (s/f), detalle. Fuente: Archivo Museo Histórico Provincial de Rosario «Dr. Julio Marc».

De un tamaño considerable, 1 metro por 1,30 metro, la pieza abarca el sector comprendido entre el Bv. Rosarino (Bv. 27 de Febrero) y el Bv. Timbúes (Av. Francia), imponiendo una determinada disposición del cuerpo y condiciones de exhibición que se relacionan directamente con su destino, ofreciendo una lectura sin mediaciones. A su vez, demanda un tiempo de recorrido de la mirada, a la que obliga a detenerse en algunos puntos que han sido destacados estratégicamente. Como en la pintura mural, este tamaño -asimilable al cartel publicitario o al *affiche*- limita la abstracción técnica, en beneficio de la lectura argumentativa.

El recorte de la planta urbana funciona como «puesta en escena» del área comercial y de los mencionados atributos modernizadores: el Parque, el Puerto, los Ferrocarriles. En los ángulos residuales del rectángulo se ubican imágenes e informaciones complementarias. En la esquina inferior a la izquierda, el escudo de Rosario rodeado de cartelas curvas que contienen el nombre del plano e inmediatamente abajo, la leyenda «*dedicado al Señor Intendente Municipal don Luis Lamas y patrocinado por*

*la Bolsa de Comercio presidencia del Sr. José Castagnino*». Esta inscripción entraña una estrategia de reafirmación del mensaje central apelando a la autoridad de la Bolsa de Comercio del Rosario y a la figura del Intendente Lamas. La Bolsa de Comercio, constituida como tal en 1898, cuenta con una trayectoria ampliamente reconocida desde 1884 cuando propone constituirse en un espacio institucional de defensa de los intereses de la región ante las autoridades nacionales. Por su parte, la dedicatoria al Intendente Lamas refuerza el argumento en prueba, en la medida en que sus obras son debidamente publicitadas por la gestión municipal. Pero lo que resulta curioso y controversial es la inclusión del texto «*presidencia del Sr. José Castagnino*», ya que si bien Castagnino era un cabal representante de la dirigencia política y comercial rosarina, nunca ocupó la Presidencia de la Bolsa de Comercio. En tanto el plano no está fechado, y si se acepta como válido el año 1898, consignado por Córdoba Lutges, éste coincidiría con la constitución de la Bolsa de Comercio cuya presidencia recayó en Emilio O. Schiffner. No es posible descifrar los motivos del error,

si es que lo fue, o si en cambio se trata de una doble operación propagandística: junto a la difusión de la obra de Lamas se promociona a José Castagnino para dicho cargo.

En diagonal a este texto, en el ángulo superior derecho, el autor escribe «*compilado por F. Castelfranchi, editor -propietario- propiedad reservada*» y el extremo inferior izquierdo se ubican las referencias de *tramways*, ferrocarriles, buzones de correos y en cuatro cuadrados coloreados se identifican las «*cuadras totalmente edificadas, parcialmente edificadas, sin edificar*» y las construcciones en madera, a lo que se suma la empresa editora, el Establecimiento Gráfico Wöelfflin, de temprana actuación en el medio local.

La compilación de Castelfranchi incluye el relevamiento de los establecimientos comerciales -desde barracas y tiendas a hoteles y bancos- que se concentran entre las calles Buenos Aires, San Juan, Pte. Roca y el Río, dispersándose hacia los suburbios. En su mayoría los mismos se representan con el nombre dentro del lote correspondiente, pero algunos casos ameritan el dibujo en perspectiva del edificio -entre otros *Blas Gallo Vinos, Bal-*

*biani Hnos. Licorería* o la propiedad de Natalio Ricardone-, lo que habilita conjeturar que a la manera de las Guías y Almanagues Comerciales que se editaban en la época, el monto de la suscripción definía la importancia de la representación del comercio en el plano.

Asimismo, se advierte la fidelidad en el dibujo de las plazas, cuya presencia se acentúa por el uso del color verde y la ilustración de los edificios públicos que las rodean. Se observan la plaza 25 de Mayo con la Iglesia y el edificio de la Municipalidad, la plaza Pringles y la plaza San Martín con el Palacio de Tribunales y siguiendo el recorrido por calle Córdoba, el sitio correspondiente a Plaza Jewell y el barrio Echesortu donde el dibujo ya se desvanece, producto de la perspectiva. Con el mismo nivel de detalle se presentan las plazas Urquiza e Iriondo -designada Santa Rosa-, con la Escuela Normal y la Iglesia Santa Rosa y la plaza López y su entorno enlazada al Bv. Argentino forestado por una doble hilera de árboles y por el que todavía corren las vías del Ferrocarril Oeste Santafesino. Por fuera de la primera ronda de bulevares se encuentran dibujados con minuciosi-



**Fig. 1** | Plano Comercial Rosario de Santa Fe compilado por F. Castelfranchi (s/f), detalles. Fuente: Archivo Museo Histórico Provincial de Rosario «Dr. Julio Marc».

dad el Cementerio con su pórtico neoclásico, la Cárcel, el Hospital Italiano junto al Hospital Rosario y el Francés, en Paraguay y Viamonte. Si bien registra todas las líneas ferroviarias y sus estaciones, la única que merece un boceto jerarquizado es la Estación del Ferrocarril Córdoba y Rosario sobre Bv. 27 de Febrero.

Sobre la costa igual tratamiento reciben la vieja Aduana, algunos de galpones del puerto, los depósitos y muelles de la empresa del Gas y el nuevo trazado de la Avenida Belgrano en dos colores. El verde

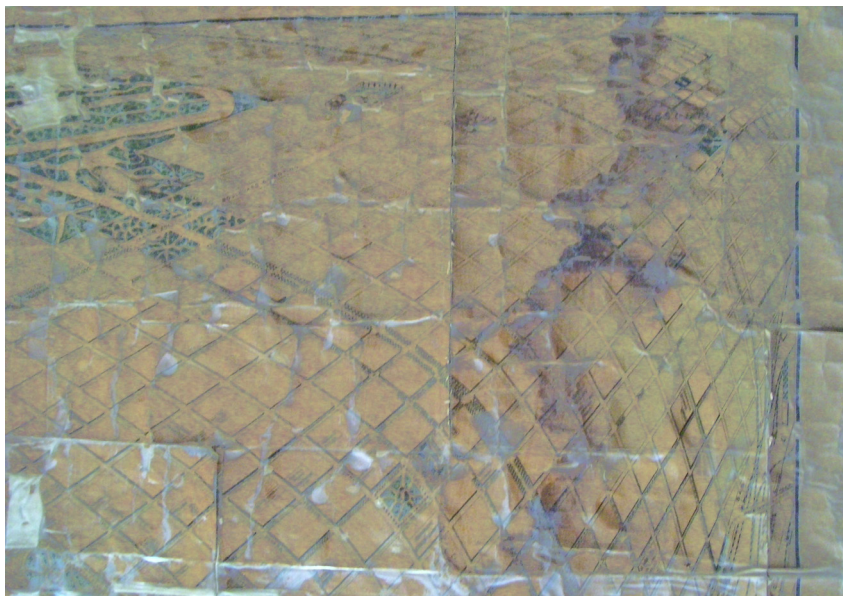
parece indicar lo construido y forestado y en rojo lo proyectado.

Pero el dispositivo más explícito que el cartógrafo ha puesto en juego está relacionado con la inclusión de una curvatura visual tomando como centro el núcleo histórico, a partir del cual las calles fugan hacia los extremos superiores del plano al tiempo que adquieren una curvatura que, un tanto grotescamente, remiten a la forma del globo terráqueo. Producto de la gráfica elegida, la ciudad queda entonces encerrada en un «círculo» conformado por las

calles 27 de Febrero, Av. Francia y la ribera. Una enorme flecha se asoma indicando el Sur arriba y el Norte abajo a la derecha. El efecto de «credibilidad» que el dispositivo suscita es manipulado en función de ofrecer una vista general, «panorámica», que privilegia el gran escenario urbano, acentuando determinadas zonas como el Parque Independencia y el área del centro, desdibujando los bordes.

Como se anticipaba, de la observación de este plano surgen algunas cuestiones que permiten poner en duda la fecha de su realización. En primer término, Castelfranchi incluye en el mismo la Escuela de Artes y Oficios, mientras que en las Memorias de 1901 Lamas escribe al respecto que dicho solar, conocido como Cuartel de Gendarmes, fue cedido a la Municipalidad en diciembre de 1898 y luego «en virtud de la ordenanza sancionada por V.H. con fecha 13 de abril de 1899, procediose a la ejecución de las obras en el edificio indicado»<sup>14</sup>, lo cual constituye un primer indicio respecto a que el plano se produjo en una fecha posterior.

Además el autor dibuja la Avenida Belgrano, con cantero central y



**Fig. 1** | *Plano Comercial Rosario de Santa Fe* compilado por F. Castelfranchi (s/f), detalle. Fuente: Archivo Museo Histórico Provincial de Rosario «Dr. Julio Marc».

doble arboleda lateral -denominándola Av. Belgrano y no Calle del Bajo como hubiera correspondido en el año 1898-, mientras que, recién por ordenanza N° 7 de marzo de 1899, se dispone la aprobación de los planos realizados por el Departamento de Obras Públicas de la Municipalidad para su construcción desde calle San Martín a Chacabuco con un ancho de 50 metros, disminuyendo a 30 en su continuación hasta el Bv. Argentino.

Por otra parte, en la plaza Independencia, Castelfranchi hace constar la presencia del Jardín Zoológico, cuyas construcciones terminadas se habilitaron al público en enero de 1900, como así también la prolongación del Bv. Santafesino, mientras que en la citada Memoria expresa Lamas que «*ha ordenado el trazado de la continuación del Boulevard Santafesino en los terrenos del Parque y, en breve va a comenzar a efectuarse la plantación de árboles en las Avenidas delineadas*»<sup>15</sup>. Asimismo, el cartógrafo denomina a la Bajada San Miguel como Bajada Sargento Cabral, cuando este cambio de nombre se dispuso por ordenanza de fecha 5 de julio de 1900.

En definitiva, o bien el *Plano Comercial Rosario de Santa Fe* era explícitamente un instrumento político de divulgación del programa de obras de la Intendencia Lamas, o fue realizado en una fecha posterior a la establecida por Córdoba Lutges. Las dos hipótesis se pueden admitir provisoriamente, ambas tensan el documento con la construcción del imaginario de la modernidad que definió la transformación del territorio a principios del siglo XX.

Poco después, en 1900, se edita el *Plano Rosario de Santa Fe* resuelto con las técnicas convencionales de la cartografía urbana (Fig. 2). El mismo retoma la ubicación de la planta con el Norte hacia arriba y el río a la izquierda y la misma se extiende al Oeste hasta Bv. Avellaneda; al Norte hasta el establecimiento de Aguas Corrientes, dando cuenta de las instalaciones del FCCA, los embarcaderos y algunos establecimientos industriales que, como la Refinería Argentina, caracterizaban al sector; mientras que al Sur se interrumpe abruptamente en Bv. Seguí, donde junto al río se ubicaba el Matadero municipal.

El color se emplea para señalar la densidad de población, el río y los

---

<sup>14</sup> LAMAS, L. (1901): *Memoria presentada al Honorable Concejo Deliberante por el intendente municipal Luis Lamas. Del 15 de Febrero de 1898 al 15 de Febrero de 1901*. Rosario: Imprenta, Litografía y Encuadernación «LA CAPITAL», p. XXVII.

<sup>15</sup> Op. Cit., p.XXXV

espacios verdes -cuya representación revela cierta similitud con el plano de Castelfranchi- y sobre la costa se sobrepone una doble línea indicada como «prolongación

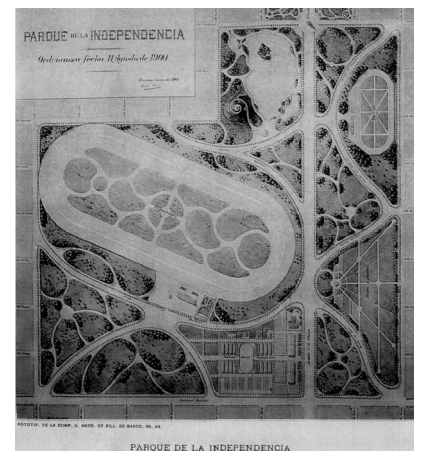
de la proyectada avenida Belgrano» y se incorpora la isla del Espinillo. Incluye además los datos de población del Municipio provistos por el Censo Municipal de 1900, numero-

sas referencias y los cambios en la nomenclatura las calles.

El gran protagonista es el parque Independencia, que Lamas presenta cuando en 1900 eleva el mensaje del ejecutivo adjuntando el proyecto firmado por el Ingeniero Héctor Thedy, que rediseña y amplía la «Gran Plaza» que, hasta el momento, junto al Bulevar Santafesino eran únicos logros dentro de un pretensioso despliegue de propuestas paisajísticas abordadas desde 1887: el Bulevar Rosarino, el Parque del Arroyito, la Avenida y el Parque San Martín (Fig. 3).



**Fig. 2 |** Plano Rosario de Santa Fé (1900). Fuente: Archivo Museo Histórico Provincial de Rosario «Dr. Julio Marc».



**Fig. 3 |** Proyecto Parque de la Independencia. Ingeniero H. Thedy. Fuente: Memoria presentada al Honorable Concejo Deliberante por el intendente municipal Luis Lamas. Del 15 de Febrero de 1898 al 15 de Febrero de 1901. Rosario: Imprenta, Litografía y Encuadernación «LA CAPITAL».

## LOS PLANOS DEL PUERTO: NATURALEZA Y ARTIFICIO

En este período, coexistirán las obras de embellecimiento y salubridad impulsadas por el Ejecutivo Municipal con la construcción del nuevo puerto, adjudicado en 1902 a la firma Hersent et fils, asociada a Schneiders y Cía. Las especificaciones del contrato firmado dan una idea de la magnitud de las obras a ejecutarse: 37.000 metros lineales de vías férreas, calles internas, 3.870 metros de muelle, un canal paralelo y obras de corrección del río y elevación del nivel del puerto. Lo edificado estaría conformado por más de 25 depósitos, un elevador de granos de 30.000 metros cúbicos de capacidad y edificios para el Ministerio de Obras Públicas, Sub Prefectura marítima, delegaciones aduaneras, oficina de explotación y usina eléctrica.

Por entonces, Rosario asume la representación de la modernidad situando su referente en las grandes transformaciones urbanas del París del siglo XIX, con sus paseos y parques (el mismo Censo Municipal estaba subtítuloado en francés). Así, la ciudad con sus incipientes burguesías decide modelar su fi-

sonomía urbana: presuntuosas avenidas, residencias *a la page*, un lujoso teatro, el Parque con la presencia sublimada de la naturaleza, el lago artificial, la ruina pintoresca, etc., revelando esa decisión de ser metrópolis aún cuando no se lograra desvanecer la impronta de lo rural en los bordes y los prolongados baldíos.

Pero el verdadero motor de la transformación del carácter de la ciudad, certificando su condición moderna, serían las instalaciones portuarias. En ese marco, el *Plan Général Du Port Du Rosario*, que acompaña la edición francesa de *République Argentine, son présent - son avenir*<sup>16</sup>, más que como un plano técnico, puede reconocerse como un «informe de avance» de las obras (Fig. 4). Destinado probablemente al grupo empresarial o a eventuales inversores, su autor se preocupa por mostrar una valoración de las posibilidades potenciales de artificialización del territorio, expresada en el detalle de los accidentes geográficos y en las aclaraciones incorporadas al respecto, así como en las propuestas concretas de localización de las posibles ampliaciones. Además de las indicaciones evidentes: co-

---

<sup>16</sup> *Plan Général du Port du Rosario*, Ing. M. Georges Hersent (1903). Fuente: *République Argentine, son présent-son avenir: Port du Rosario*. París: Société D'encouragement pour L'industrie Nationale.

lores convencionales, referencias, orientación y escala gráfica, se identifican ciertos elementos propios de la pieza cartográfica, los cuales, sumados al modo de representarlos, podrían considerarse indicadores de esta estrategia comunicacional.

Por su naturaleza, comprende el delta del Paraná limitando con la provincia de Entre Ríos, dentro del cual se marcan las islas Castellanos, Invernada, Espinillo y Francés, los canales, niveles de profundidad, corrientes fluviales, plataformas, banquinas artificiales, línea

de creciente, borde de barranca, incorporando también el sistema de balizamiento, marcado con la simbología diferenciada (iluminación, bifurcación, amarre, etc.).

Se señalan los principales accesos a la ciudad (Santa Fe, Córdoba y

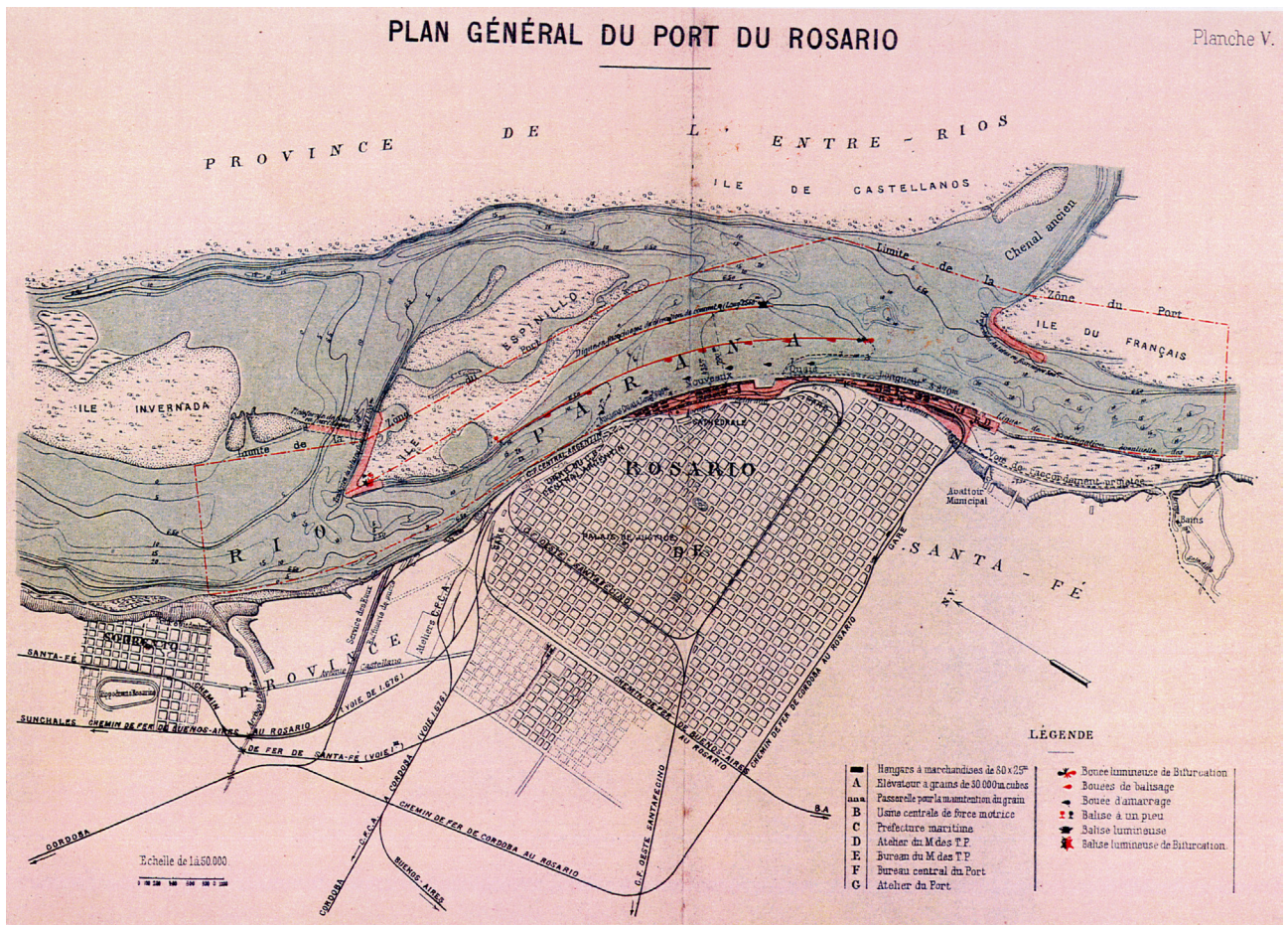


Fig. 4 | Plan Général du Port du Rosario, Ing. M. Georges Hersent (1903). Fuente: République Argentine, son présent son avenir: Port du Rosario. París: Société D'encouragement pour L'industrie Nationale.

Buenos Aires) y las líneas ferroviarias existentes. Asimismo se indican algunas vías de comunicación que hacen al atravesamiento de la ciudad como la Avenida Belgrano desde el FCCA hasta el arroyo Saladillo, la Av. Castellanos (camino a Santa Fe) y los principales edificios identificados sobre una cuadrícula abstracta extendida hasta la segunda ronda de bulevares: Catedral, Palacio de Justicia, Estación y Talleres del FCCA Oeste Santafesino y Sunchales y Central Córdoba. Registra sólo dos referentes productivos, la Refinería Argentina del Azúcar y Matadero Municipal; y, como espacios recreativo-turísticos, el Hipódromo Rosarino y Barrio Sorrento y los Baños del Saladillo. Todo esto nos habla de lo que se considera una estructura urbana consolidada y completa

para la época, al menos dentro de los límites impuestos por el tendido de las líneas ferroviarias. A partir del encuentro entre las vías del Buenos Aires-Rosario y Córdoba-Rosario, las parcelas se «desdibujan», interrumpiéndose la línea del trazo de las manzanas, hasta perderse definitivamente.

Respecto al puerto en sí, su área potencial se encuentra delimitada por «punto y raya» extendiéndose virtualmente entre la desembocadura de los arroyos Ludueña y Saladillo y parte de las islas. Se indican los Diques, Muelles viejos y nuevos, una zona de «prolongación eventual» hacia el Sur y las principales construcciones portuarias: depósitos, elevador de granos, Usina, Prefectura marítima, oficinas y Talleres del Puerto, etc.

que evidencian el estado avanzado de las obras concesionadas.

El proyecto del nuevo puerto, diseñado a partir de competencias eficaces para su operatividad y de acuerdo a las demandas internacionales, pero sin previsiones respecto de su relación con la ciudad, se superpone taxativamente sobre ésta y artificializa su geografía al generar un gran «artefacto» entre el primer borde de la barranca y el río.

Serán «técnica y naturaleza» los elementos que definan, por oposición, la concepción de la ciudad que se traduce en la concreción de los trabajos del puerto y las obras de «embellecimiento», el artificio construido, llevados a cabo durante la emprendedora gestión del Intendente Lamas, ambos fundamen-

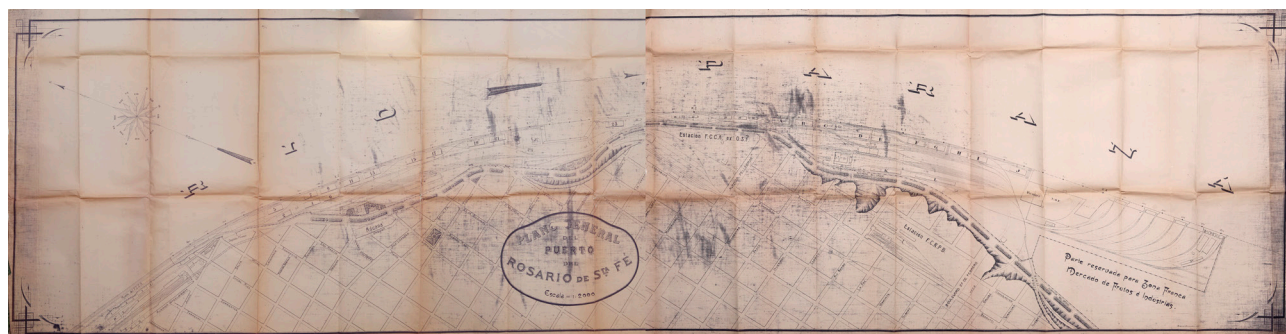


Fig. 5 | Plano General del Puerto del Rosario de Santa Fe (diciembre 1916). Fuente: Archivo ENAPRO.

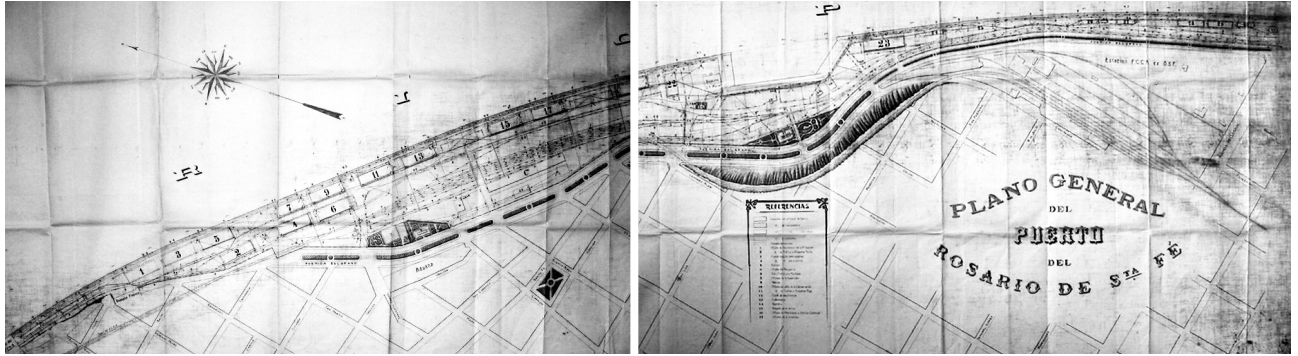


Fig. 6 | Plano General del Puerto del Rosario de Santa Fe, detalle costa central (c. 1916). Fuente: Archivo ENAPRO.  
Plano General del Puerto del Rosario de Santa Fe, detalle costa sur (c. 1916). Fuente: Archivo ENAPRO.

tales para la caracterización del área y de la ciudad en su conjunto.

Asimismo, la licitación del nuevo puerto pone en valor la incorporación del río y las islas en la cartografía urbana. Con el tiempo se incorporarán progresivamente los planos que la Dirección de Navegación y Puerto (posteriormente Dirección Nacional de Vías Navegables), elaborará en función del cada vez más intenso tránsito fluvial (Fig. 5).

Las ansiadas obras del puerto, irán así cegando toda la costa central con galpones, depósitos, elevadores, vías férreas, usinas, etc., incorporando en compensación *el arte de los jardines* en torno a los edificios de la Prefectura, de la Inspección y de la Sociedad del Puerto (Fig. 6).

## LOS PLANOS OFICIALES

Desde fines del siglo XIX, la práctica cartográfica se había instalado definitivamente en las reparticiones municipales y los planos oficiales expresarán toda la complejidad de una ciudad que crece y se moderniza rápidamente, alcanzado en 1910 los 192.278 habitantes.

Representativos de este fin de siglo son dos piezas producidas en los años 1895 y 1898: el Plano General del Municipio del Rosario de Sta Fé, publicado por el Departamento Municipal de Obras Públicas, con la firma de su Director el Ing. Ramón Araya y el Plano del Municipio de Rosario, elaborado por la misma repartición durante la Intendencia de Aberto J. Paz que, como se anticipaba, manifiestan

aun divergencias en cuanto a la ubicación de la planta de la ciudad en el plano (Fig. 7).

En el primero, Araya presenta una versión inusitada al colocar el río a la derecha y el Sur arriba, en espejo respecto al plano de Werner y Pusso, aunque respeta los límites de los arroyos. Por su parte, el plano de la intendencia de Paz no toma en cuenta este antecedente ni el inmediato anterior, -aunque este había sido reproducido como edición oficial en 1894-, volviendo a la representación triangular de la ciudad delimitada por los bulevares Avellaneda y Seguí.

Aun con las anteriores observaciones, el plano de Araya constituye un importante documento histórico ya que presenta un minucioso



Fig. 7 | Plano General del Municipio del Rosario de Sta. Fe (1895). Publicado por el Departamento Municipal de Obras Públicas, director R. Araya. Fuente: Archivo Museo de la Ciudad de Rosario.

relevamiento de todo lo edificado y los principales servicios de infraestructura en el área central y de las urbanizaciones surgidas de emprendimientos privados, Barrio Echesortu (1880) y los pueblos Eloy Palacios<sup>17</sup> (1891), Saladillo (1881), Fisherton (1889) y San Francisquito.

Para entonces, el Pueblo Saladillo, a más de una década de su fundación, consiste únicamente en la gran residencia de Arijón «Villa Fausta», los «Baños» y una serie de seis «Casas» bordeando el límite sur del municipio, enfrentadas a una gran construcción, «La Corina» y «La Nueva Corina». Los Baños, inaugurados en 1887, aparecen intercalados en el brazo norte del arroyo, en tanto el brazo sur se dibuja en línea de trazos, probablemente atendiendo al origen artificial del mismo. La ubicación de las calles no responde al orden de la cuadrícula de la ciudad como tampoco a ninguna regla geométrica ordenadora, más bien pareciera que el mismo es consecuencia de sucesivas aperturas atendiendo más a particularidades que a una idea de conjunto.

El trazado del Pueblo Fisherton,

proyectado por el arquitecto inglés Eustace Lauriston Conder, se organiza a partir de tres calles principales, de norte a sur, Avda. Brassey, Bv. Argentino y Av. Morrison, separadas unos 150 metros entre sí y siguiendo el rumbo de la lonja, resultando un pequeño ángulo con respecto a la dirección de la vía. El centro de la composición se presenta en la intersección del Bv. Argentino con el eje norte-sur, constituido por la calle Victoria (hoy Wilde), donde se ubica la plaza homónima girada 45 grados, para concluir en la estación de trenes. Hacia el norte se dejan espacios para actividades agropecuarias, destinándose la posición más desventajosa, contra el Arroyo Ludueña, para el cementerio. En el plano de 1895, se advierte claramente la citada estación y una limitada cantidad de viviendas, casi todas en torno a Bv. Argentino y hacia el este de la Plaza Victoria. También puede verse, en el extremo este, una manzana oval en la que obra la leyenda «Hipódromo» aunque no se dibuja ninguna edificación.

Asimismo, se constata que la aldea San Francisquito nacida en torno a un antiguo oratorio datado alrededor de 1832, no se constituye ha-

cia de fines de siglo más que como un conjunto desordenado de casas que no respetan en absoluto la cuadrícula.

Si bien los loteos de Pueblo Alberdi y Pueblo Sorrento se originan en 1876 y 1889 respectivamente, y aunque constituían lugares de recreo de los habitantes de Rosario, no se registran en el Plano de Araya que respeta los límites de los arroyos.

Por esa misma época, en 1887, justo al Norte del arroyo Ludueña, los empresarios Hércules Antonietti y Ernesto Brandt compran un amplio terreno de 1100 varas de ancho entre las actuales calles Washington y Juan B. Justo, frente al río Paraná, que se extendía hasta la línea del Ferrocarril Buenos Aires a Rosario, línea Sunchales. Allí proyectan dos años más tarde, el Pueblo Sorrento, lindante con el emprendimiento iniciado por Nicolás Puccio, la fundación de Pueblo Alberdi, junto a la construcción del ferrocarril y del *tramway* a vapor que uniría Rosario con San Lorenzo<sup>18</sup>. La similitud que en esas tierras Brandt cree encontrar con la ciudad de Sorrento, en la región de Nápoles, es la causante de su denominación.

En el trazado de Pueblo Sorrento se destaca claramente el recorrido por Bv. San Martín (hoy Bv. Ronda) de la línea 5 de tramways<sup>19</sup>, con cabeceras en el centro de Rosario y en Pueblo Alberdi. El loteo de Sorrento se asimila al de su vecino Alberdi, componiéndose de pequeñas manzanas levemente rectangulares, con particiones regulares de modo de obtener fracciones más o menos equivalentes.

Estas parcelas contrastan visiblemente con otras de tamaño muy superior en las que se ha verificado la existencia de suntuosas residencias veraniegas. Al respecto señala Carrasco que en el pueblo

«recientemente fundado se han levantado muchísimos y pretenciosos chalets y casas de campo, de propiedad de ricos vecinos de Rosario»<sup>20</sup>. Éstas constituyen lugares propicios para reuniones sociales tanto como mojones del paisaje adecuado para paseos campestres. Tal vez, la más representativa de estas residencias es la Quinta propiedad del empresario Agustín Mazza, intendente de la ciudad en 1890, ubicada en el emplazamiento de la actual usina Sorrento, que más tarde fuera convertida en un salón de bailes populares bajo el nombre de Victoria Park. En el plano de loteo del pueblo se indica una ramificación

<sup>17</sup> En 1889, Nicasio Vila consigue la concesión del Tramway del Oeste, determinante para la creación y consolidación del Pueblo Eloy Palacios, hoy barrio Belgrano. El conspicuo empresario de la escena rosarina estaba muy vinculado socialmente a personajes de la comunidad inglesa de Fisherton, con quienes coincidía, por ejemplo, en el por entonces muy exclusivo Rosario Cricket Club, hoy Atlético del Rosario.

<sup>18</sup> Para ello Puccio había previsto en su trazado de Alberdi, un ancho ingreso por el Boulevard San Martín donde se tendrían las vías del ferrocarril La Francesa.

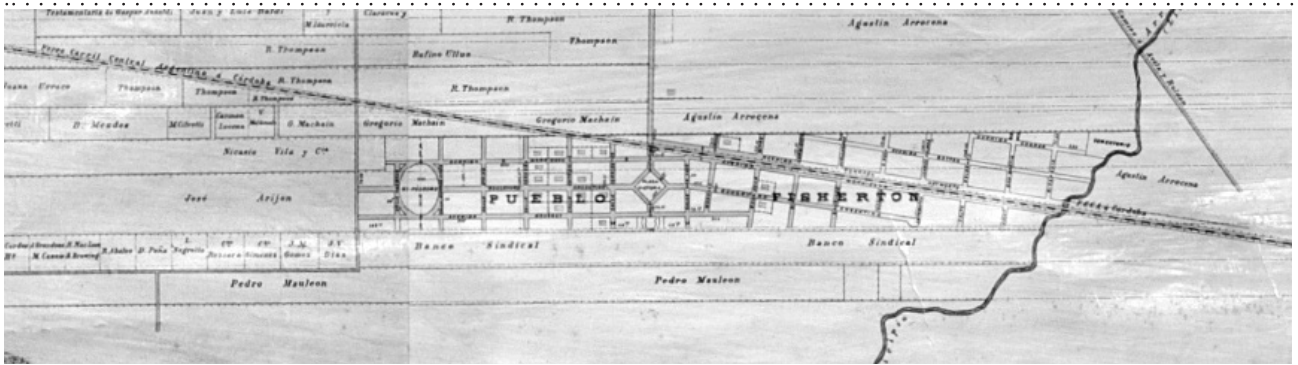
<sup>19</sup> El tramway se concretará recién en 1887, por la acción de varios propietarios de tierras, interesados en el futuro inmobiliario de las mismas. Ver MIKIELIEVICH, W: «El tramway», en *Revista de Historia de Rosario*, Año VI, N. 15-16.

<sup>20</sup> CARRASCO, G. (1893). *Cosas de Carrasco, Recuerdos, cuentos e impresiones*. Buenos Aires: Peuser.

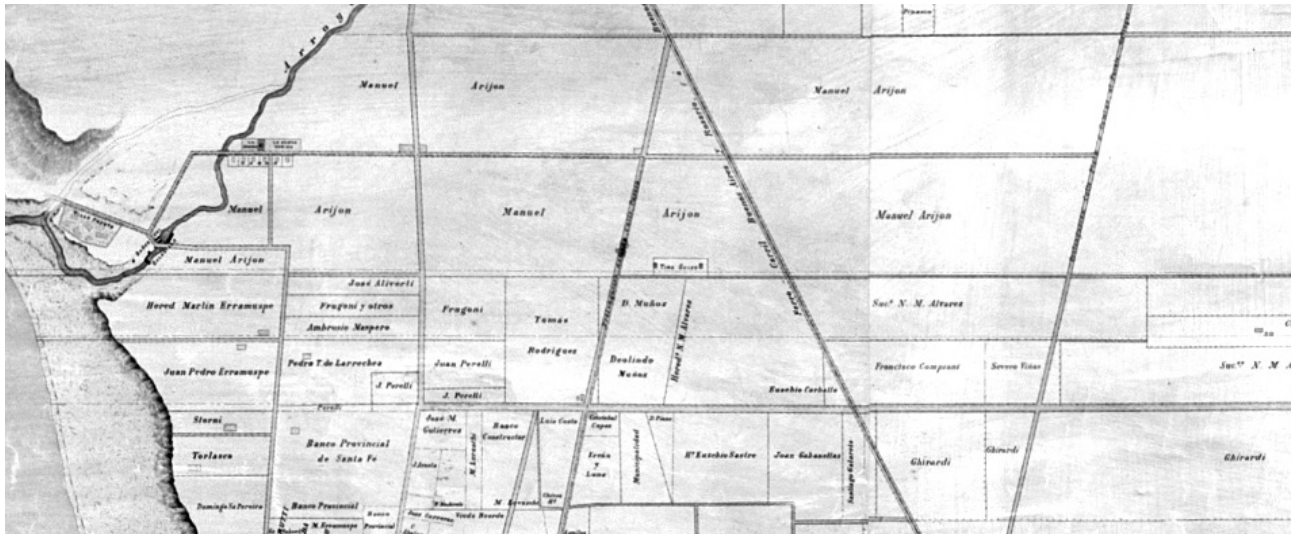


**Quinta Mazza** (fines de s XIX). Fuente: *La ciudad de ayer y de hoy. Historia de Rosario*. Colec. Mikielievich. Soc. de Historia de Rosario. Biblioteca eLe.

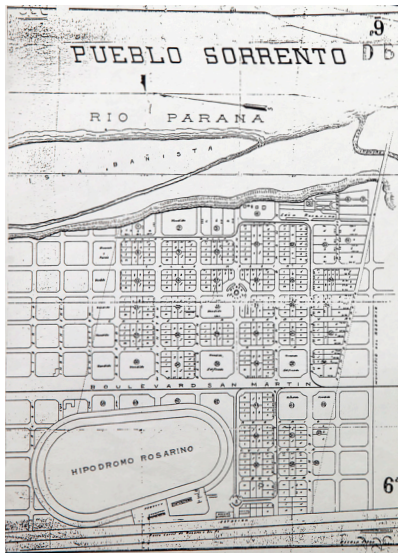
**Usina Sorrento**, fotografía aérea (1930). Fuente: Archivo Club Usina Sorrento.



Pueblo Fisherton, detalle del Plano General del Municipio del Rosario de Sta. Fe de 1895 (Fig. 7).



Pueblo Saladillo, detalle del Plano General del Municipio del Rosario de Sta. Fe de 1895 (Fig. 7).



Loteo Pueblo Sorrento (1887). Fuente: Dir. Gral. de Topografía y Catastro, MCR.

**ALFREDO J. ROUILLON**  
ROCIADA SAN LORENZO 1175 - U. T. 22502

*Por cuenta y orden de la S. A.*  
**"ISLA DEL BAÑISTA" (en liquidación)**

**Los valiosos terrenos que forman el saldo de la "Isla del Bañista"**

Proseguirán al Barrio ALBERDI, canal por medio con la gran Avenida Costanera, a la altura de la Avenida Puerto y otros. - En las inmediaciones de los Clubes de Regatas "Rosario Rowing Club" y "Remero Alberdi".

Un sitio inapreciable por el paisaje y hermosa vista sobre el Río Paraná. - Luzes privilegiadas para sedes de Clubes, Hoteles, Recreat. Diversiones al aire libre. - Para Hoteles, Apartamentos, Depósitos, etc.

Son terrenos fácilmente defendibles de cualquier modo, con poco costo y la inversión de unos centavos ahora, puede cubrir la penuria de una futura y en el futuro. A poca inversión de nuestra ciudad, con ventajas, comodidades, etc.

Orden terminante de vender por tratarse de una liquidación de Sociedad, con la infinidad de

**Base de 0.10 cts. el metro cuadrado**

**EL DOMINGO 22 DE SETIEMBRE**  
**a las 15 hs. (3 p. m.) - ALLÍ**

La proximidad a la gran Avenida Costanera da un valor incalculable a estos lotes y nos excita de mayores elogios. Nuestra mejor recomendación es de que se visite el paraje. ¡Es un encanto!

TITULOS PERFECTOS, Escrituras por ante el Escribano de la Sociedad. - En el acto del remate 8°, a cuenta de precio, más la comisión de Ley a los compradores. - Lotes medidos y amojonados.

Mayores informes y planos en nuestras oficinas: SAN LORENZO 1175 - U. T. 22502.

Loteo de la «Isla del Bañista» (1912). Se incluye en el mismo el plano de sector pueblo Alberdi y Sorrento. Fuente: *Revista de Historia de Rosario*, Año VI. N° 15-16.



del recorrido del tramway que llega hasta su frente.

El Hipódromo Rosario resulta lo más llamativo del plano debido a su extensa superficie y, sin duda, constituía el lugar más convocante del pueblo. En su relato destaca Carrasco que *«el grandioso edificio del Hipódromo Rosarino, con sus inmensas alas cubiertas de graderías de madera en que reposan los espectadores, y su torre cuadrada que lo señala a la distancia»*<sup>21</sup>. Desde su inauguración en 1888, a la que asiste el Presidente de la Nación C. Pellegrini, el Hipódromo de Rosario<sup>22</sup> resulta ser un notable foco de atracción social y el elemento fundacional del sector, aunque permanece activo hasta 1902.

Puede notarse también en el plano de loteo, el tercio inferior de la «Isla de los Bañistas», espontáneo recreo fluvial compartido con Pueblo Alberdi, aunque bajo la exclusiva jurisdicción de este último. En la zona de la isla, el río *«... se vestía de fiesta, con los botes de los clubes de regatas y la alegre blancura de las velas de los yates que lo surcaban en todas direcciones. Despreocupadas muchedumbres acudían a pasear por la costa»*<sup>23</sup>.

La siguiente serie de planos oficiales, que se sucederán durante la primera década del nuevo siglo, se inicia en 1904 con el Plano Municipal del Intendente Alberto J. Paz, al año siguiente la edición municipal del Intendente Santiago Pinasco, levantado por el Ing. H. Thedy, director del departamento de Obras Públicas; en 1908 una nueva edición municipal del Intendente S. Pinasco que reproduce el de 1905 (Fig. 8); en 1909 el plano municipal del Intendente Quiroga, suscripto por el Ing. Ramón Araya; en 1910 el Plano General del Municipio del Rosario de Santa Fe, publicado por la casa Jacobo Peuser, por autorización de la Municipalidad de Rosario que reproduce el anterior; y, finalmente en 1915, durante la intendencia de Intendente O. Meyer, la edición del Plano del municipio obra del Ingeniero Barberis (Fig.9).

Con similar regularidad se levantan en este lapso los tres primeros censos municipales en 1900, 1906 y 1910, que construyen su propia cartografía en función de facilitar la lectura de la pormenorizada información estadística recabada.

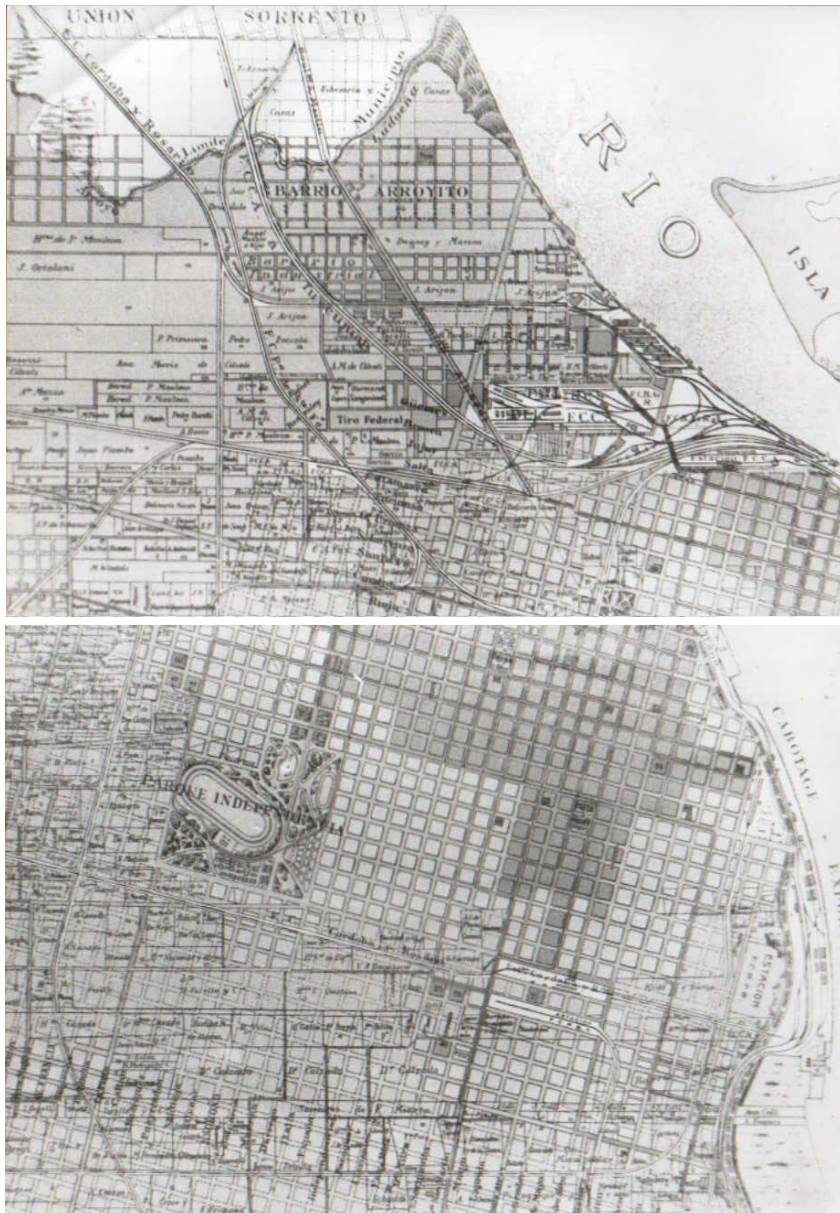
La serie de planos oficiales permite seguir el desarrollo urbano a partir

<sup>21</sup> CARRASCO, G. (1893). *Cosas de Carrasco, Recuerdos, cuentos e impresiones*. Buenos Aires: Peuser.

<sup>22</sup> En 1885 la Sociedad Anónima Hipódromo de Rosario compra a Antonietti y Brandt una fracción comprendida entre el Boulevard San Martín y las vías para construir su estadio hípico. Al inaugurarse en 1902 el Hipódromo del Parque de la Independencia, el de Sorrento comienza a declinar, para terminar siendo adquirido por Pedro Goyenechea, quien lo lotea en 36 manzanas que constituyen el barrio Goyenechea Escauriza.

<sup>23</sup> WÉYLAND, W. G. (1968). *El chalet de las ranas*. Buenos Aires: Edit. Losada. En 1912 se formó la S. A. Isla de los Bañistas, de la que formaba parte Brandt, la que planificó un trazado y efectuó un loteo. A partir de entonces se establecen en la isla algunos clubes de remo. En la década de 1930, al ubicarse unas pocas areneras en la misma, el canal comenzó a cegarse, pasando la isla a formar parte de la costa. Ver GOMBOS, T.: «Una isla suprimida. Historia de la Isla de los Bañistas», en *Revista de Historia de Rosario*, Año VI, N° 15-16.





**Fig. 9 |** Plano General del Municipio del Rosario de Santa Fe (1910), reproducción de la casa Jacobo Peuser del Plano municipal del Intendente Isidro Quiroga del 23 de agosto de 1909, levantado por el Departamento de Obras Públicas, Director R. Araya. Detalles área norte y sur. Fuente: Archivo Museo Histórico Provincial de Rosario «Dr. Julio Marc».

de la apertura de nuevas calles y loteos, el creciente número de líneas de tranvías, la extensa y conflictiva ocupación de tierras por las infraestructura ferroviaria al Norte, las instalaciones del nuevo Puerto y la delimitación de sus sectores, el surgimiento y crecimiento progresivo de los barrios Echesortu, Arroyito, Eloy Palacios (Belgrano), Fisherton, y hasta el esbozo de los pueblos Unión y Sorrento, aunque no pertenecían aun al municipio<sup>24</sup>.

En general, el encuadre utilizado destaca determinados elementos urbanos como el Parque de la Independencia, que domina el centro de la composición, tanto por su dimensión, por el contraste que su diseño irregular presenta frente a la cuadrícula, como por el uso del color; tratamiento que se aplica también a los bordes de los arroyos, la barranca y las plazas. No aparecen, como en planos anteriores, ensanches, plazas inexistentes o proyectadas, futura apertura de calles, extensión ilimitada de las manzanas en línea de puntos, sino que parecieran querer reflejar la ciudad «real».

Se intenta, además, reproducir en forma precisa la información

recabada en los censos que se realizan contemporáneamente y, en una cuantificación en clave positivista e higienista del desarrollo urbano, se consignan el estado sanitario del municipio, densidad de población, la población anual histórica, etc.

También se observa la unificación del sistema de convenciones en elementos tales como la rosa de los vientos con ángulo en relación al trazado de Bv. Oroño, la escala, la tipografía, la incorporación del escudo y las autoridades municipales.

En las siguientes dos décadas, los dos instrumentos clásicos del positivismo científico decimonónico, el plano y el censo, herramientas que habían resultado indispensables para cuantificar, ordenar, modelar y proyectar tanto el territorio como la sociedad, se verán afectados por la inestabilidad política e institucional, hasta que en la década del 30 se consolida la disciplina urbanística que dará lugar al Plan Regulador de Guido, Farengo y Della Paolera, (1929-1935).

### **PRIMER CENTENARIO: LA DIAGONAL CONMOVIENDO EL ORDEN DE LA CUADRÍCULA**

Para 1910, los rosarinos se comprometían, entusiastas, en distintos emprendimientos conmemorativos del Primer Centenario. La Biblioteca Argentina y el Hospital del Centenario dan cuenta de ello, aunque el ansiado Monumento a la Bandera debería esperar todavía varias décadas. Luego de la construcción del nuevo puerto, el empeño de los grupos dirigentes se concentró en embellecer la ciudad y en postularla como sede de la capital provincial, lo que según J. D. Infante contribuiría a «*sacarla de un ambiente ultramontano, anticuado, perezoso, indiferentista, para colocarla en un ambiente liberal, moderno, activo, apasionado*»<sup>25</sup>. Esta percepción de la ciudad se respaldaba en el crecimiento poblacional producto del flujo inmigratorio, así como en su condición de principal puerto exportador de granos del país, su intenso movimiento comercial y una importante vida cultural.

La *Memoria* del intendente Quiroga de 1910 da cuenta de las preocupaciones centrales respecto de

---

<sup>24</sup> Los pueblos Alberdi, Sorrento, Unión y La Florida, al norte del arroyo Ludueña (antes Salinas), no formaron parte de la ciudad de Rosario sino hasta el año 1919. En diciembre de 1918 la Ley Provincial N°. 1970 dispone anexar a Rosario esas urbanizaciones. La Ley N°. 1982 de junio de 1919 perfecciona la anterior y declara incorporada al Municipio de Rosario la zona hasta entonces bajo jurisdicción de la Comisión de Fomento de Alberdi. Por su parte, el Concejo local dispone por Decreto N° 65 de setiembre de ese año que el Ejecutivo Municipal se haga cargo de esos bienes. LOCATELLI, D. (1974). *Historia de la propiedad territorial en el municipio de Rosario*. Municipalidad de Rosario. Dirección General de Topografía y Catastro. Rosario, p. 13-14.

<sup>25</sup> Cit. por PASQUALI P. (1996) en J. Daniel Infante, Editorial Municipal Rosario, p.67.

la ciudad, informando sobre las mejoras que ya se llevaron a cabo en plazas y bulevares y sobre los nuevos proyectos a realizarse: un paseo para el barrio Arroyito, un «*plan general de embellecimiento de la ciudad*» encargado al francés M. Bouvard y, «*por iniciativa particular del doctor J. Daniel Infante*», una gran Avenida Diagonal.

Tanto la Avenida Central como el Plan de Bouvard concebían la transformación de Rosario de acuerdo a la imagen que el París de Haussmann irradiaba como símbolo de ciudad moderna. De esta manera, el trazado de avenidas y diagonales, conmoviendo el orden de la cuadrícula, será el elemento recurrente junto a la creación de espacios verdes y vías de circulación para el incipiente tránsito de modernos automóviles, motocicletas y tranvías eléctricos que por aquella época comenzarían a recorrer las calles rosarinas.

Ante la falta de un instrumento de control municipal del crecimiento indiscriminado de la ciudad, el intendente Isidro Quiroga convocó, a través del concejal José Martinoli de la Liga del Sur, al urbanista y paisajista francés Joseph Antoine Bouvard para la elaboración de un

plano regulador que reuniera «*los diversos proyectos que con el carácter de modificaciones parciales han sido ideados*».

Bouvard presentó su *Plan de las disposiciones proyectadas para el embellecimiento, mejoramiento y desarrollo futuro de la ciudad. Trazado por el Director suscripto*. (París, 10 de marzo de 1911), proponiendo unificar la ciudad con una red de diagonales y focos verdes, armonizando el embellecimiento con una nueva funcionalidad circulatoria y mejores condiciones de higiene; pero el costo político, los valores de la tierra y la especulación por los nuevos edificios tornaron imposible la nueva ciudad imaginada (Fig. 10).

En el marco del mismo modelo urbanístico, J. Daniel Infante elabora un proyecto que consiste en un único gesto: la apertura de una cesura que dividiría en dos la ciudad, uniendo la Plaza 25 de Mayo con el Parque Independencia. «*El primer problema que se me planteó -dice Infante- fue el de decidir si la Avenida, que urgía abrir en nuestra ciudad, debería ser paralela a algunas de las calles existentes o diagonal. En pro de la idea primera teníamos el precedente de la Av. de Mayo*»,

pero finalmente decidió que la Avenida debía trazarse «*como en las modernas urbes, en dirección diagonal, [porque] no sólo contribuirá a embellecer la ciudad y a acortar las distancias, sino que además, dará vida a nuevos barrios, valorizando grandemente la propiedad, y ensanchando el radio central de la población*»<sup>26</sup>.

Embellecer y valorizar, resumen las ideas centrales del proyecto de la Avenida Central que se iniciaba con un «*Mirador al río*», en el que se erigiría el Monumento a la Bandera según el proyecto de Lola Mora y culminaría en el oeste con un «*Monumento a las glorias provinciales*». Su construcción requería 122 metros de ancho: 42 destinados a vía pública y 40 a ambos lados para edificación. En el centro, preveía una plataforma con dos vías de *tramways* que recorrerían las siete cuadras céntricas; a cada lado, una calzada para un coche estacionado y dos circulando en direcciones contrarias y veredas de siete metros que contemplaban el tránsito peatonal y la ubicación del arbolado y el mobiliario urbano. Para que las nuevas construcciones ofrecieran «*un conjunto de edificación armónica*», Infante imaginó fa-

chadas de cuatro o cinco pisos de altura y aceras «futuristas» al nivel de los primeros pisos con puentes peatonales que permitirían sortear el tránsito vehicular.

Con la misma vehemencia con que asumió los temas políticos y sociales en los que se involucraba, encaró este proyecto desde una actitud militante. Sus escritos se-

manales en *La Capital* dan cuenta de ello, así como de lo minucioso que había sido en su elaboración. Tanto las cuestiones urbanas y técnicas como los aspectos jurídicos, políticos y financieros son pacientemente explicados una y otra vez, a fin de convencer de sus bondades y viabilidad. En el mismo sentido opera el folleto publicado en 1911, resuelto con una representación convincente, didáctica, mediante gráficos coloreados e indicaciones precisas, simplificadas, que facilitan su comprensión (Fig. 11). Su propia condición de anuncio publicitario será la que defina el tamaño, escala, condición gráfica y determine la modalidad textual y de sus propiedades materiales. En el mismo, bajo el título *Proyecto de Avenida Central en el Rosario de Santa Fé*, se destaca en el centro un recuadro con los elementos que ofician como prestigiosos avales de éxito: los datos de *La Urbanizadora Rosarina*, los miembros de su directorio y el hecho de que la 1ª serie de acciones ya ha sido

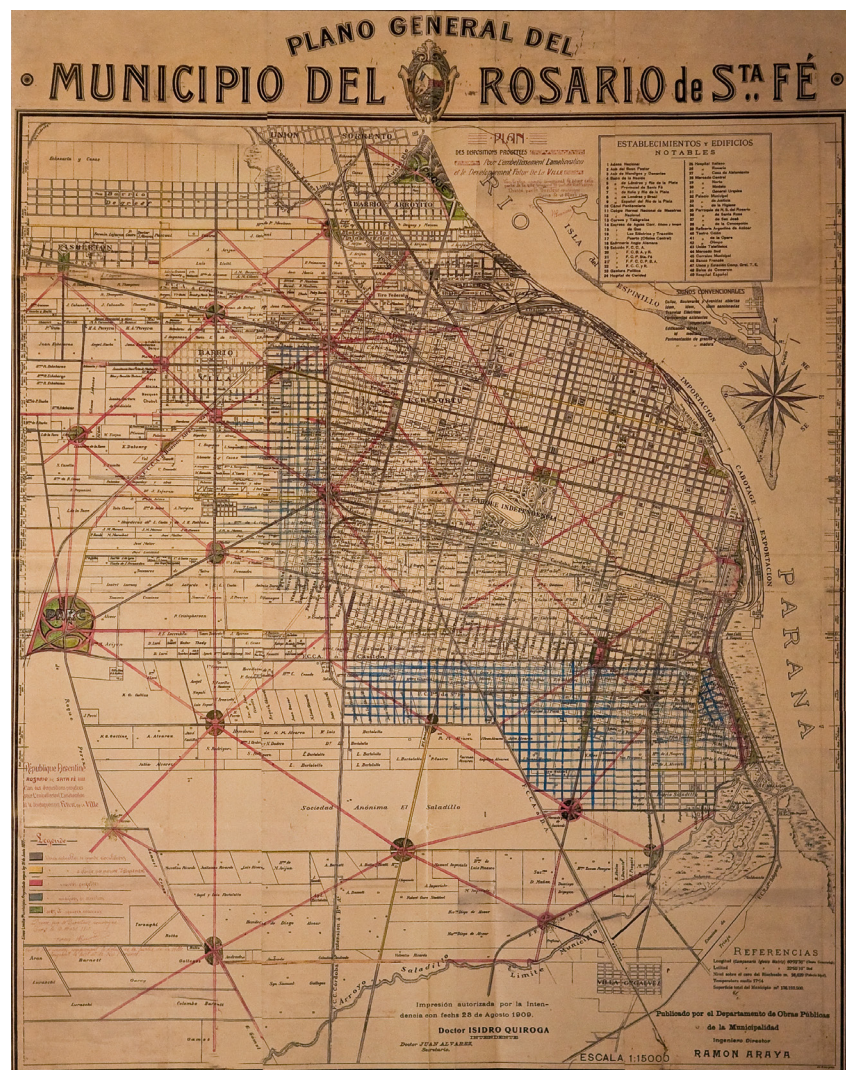


Fig. 10 | Plan de M. Joseph Bouvard para la ciudad de Rosario (1911). Fuente: Archivo Biblioteca FAPyD, UNR

<sup>26</sup> INFANTE J.D.: «La conferencia de hoy en la Bolsa de Comercio por el Dr. J.D. Infante. El proyecto de Avenida Central.» en *La Capital*, sábado 5 de noviembre de 1910, p.8.

cubierta, promoviéndose la venta de la 2ª. A la izquierda, la avenida «parte en dos» el plano de Rosario y a la derecha la sugerente perspectiva de la Plaza de la Nación, con el Monumento a la Bandera, invoca la posibilidad de concretar el viejo anhelo. En la mitad inferior de la lámina, se expone el plano de la avenida en la 1ª y 2ª sección, superpuesto al loteo existente con el nombre de los propietarios afectados; en color naranja, se indica el área asignada a la avenida y en verde el área para nuevas edificaciones. En otra lámina, se observan la 3ª sección y el proyecto de permutas que organiza el nuevo loteo, asegurando equilibrio entre las superficies permutadas y el frente hacia la avenida.

En tanto instrumento técnico, el plano permite visualizar el catastro de la primera década del siglo XX y su reconversión para resolver la operación inmobiliaria, pero ha de considerarse también su dimensión simbólica, la que nutre el imaginario colectivo: del contraste entre las fotografías de la época y del grabado ilustrativo de la Avenida puede inferirse el enorme impacto que el proyecto tendría en la percepción de una ciudad estigmatizada por su uniformidad en planta y altura (Fig. 12). Al respecto, un protagonista de esos años, R. Vila Ortiz, comentaba entusiasta en el diario *La Capital*: «Abrir una Avenida como la proyectada, es transformar un tanto este horrible damero actual, es acortar distan-

*cias, facilitar el tráfico, dar desahogo y comodidades, es hacer algo bello que llamaría la atención de los extraños».*

Sin embargo, la iniciativa fracasaría pronto. La oposición de vecinos influyentes que no querían ver afectadas sus propiedades, la dilación del tratamiento del proyecto a nivel provincial, a lo que se sumaron las diferencias políticas entre Infante y los miembros de la Liga del Sur —que condicionaron también su breve gestión como intendente de la ciudad— y, poco más tarde, la crisis económica producto de la Primera Guerra, clausuraron definitivamente su concreción.

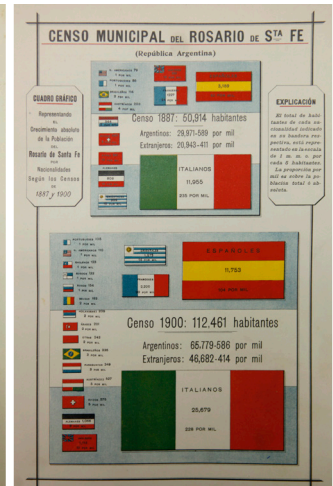
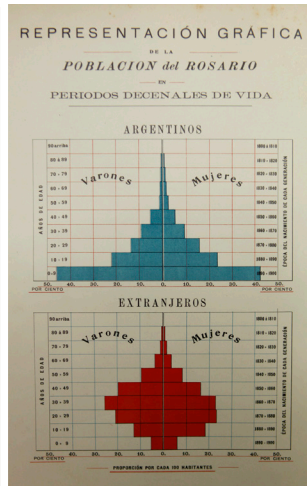
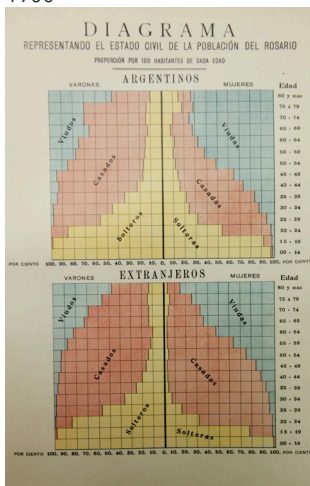


**Fig. 11 y 12** | *Proyecto de Avenida Central en el Rosario de Santa Fé* (1911). J.D. Infante. Folleto publicitario. Fuente: Archivo Museo de la Ciudad de Rosario.

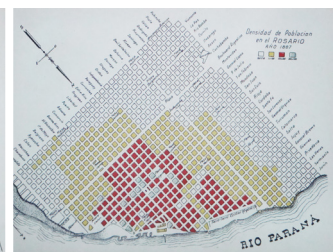
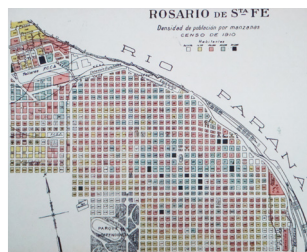
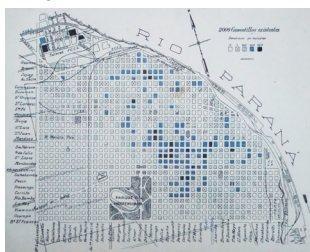
1888



1900



1910



La ciudad en los censos. 1888: Primer Censo Gral. de la Provincia de Santa Fe / 1900: Primer Censo Municipal, Ciudad del Rosario de Santa Fe / 1910: Tercer Censo Municipal, Rosario de Santa Fe.





# CAPÍTULO 3

## LA CIUDAD MODERNA

**E**l IV Censo Municipal de 1926 revela que Rosario había superado los 400.000 habitantes, demostrando en cifras el proceso sostenido de expansión de la construcción de la ciudad, tanto en la consolidación del área central como en la extensión de los barrios, proceso que se reconocía como progreso efectivo y alentador (Fig. 1).

Mientras la crisis mundial de 1930 provoca una disminución en las operaciones bursátiles, se construyen, sin embargo, los elevadores terminales que se emplazarán a lo largo de la costa convirtiéndose en elementos emblemáticos del paisaje fluvial, sumándose a los ya existentes. Para 1934, los signos de reactivación se evidenciaban en estas imponentes y singulares construcciones que almacenaban 177.100 toneladas de granos.

Como en sus inicios -aunque ahora con la consigna de «la reconquista de la barranca»-, el elemento que tensa la ciudad futura será la ribera y la presencia del río como símbolo de identidad y progreso. Las transformaciones urbanas estarán fundamentalmente relacionadas con ella, expresándose en proyectos emblemáticos: Costanera, Balnearios, Parques, Urbanización de la Isla del Espinillo, Ciudad Universitaria, Monumento a la Bandera, Monumento al Combate de San Lorenzo, etc. Sus proyectistas, con influencias del *City Beautiful Movement* norteamericano y de los urbanistas de la Sociedad Francesa (J. C. N. Forestier, R. Maillart, A. Rotival, etc.) darían forma a un urbanismo contemporáneo, modernizando la tradición académica con la incorporación de valores tales como la expansión urbana, la organización del tráfico y el higienismo, conformando una estética

alternativa a la ciudad funcional de Le Corbusier. Aprovechando la particular topografía de la barranca se advierte en los proyectos la presencia reiterada de una composición ambivalente de estrictos sistemas centrales o tangenciales junto con el despliegue de senderos sinuosos y pintorescos, poniendo acento en la contemplación y disfrute del río: terrazas semicirculares, miradores y prolongadas *promenades* cuyas perspectivas se mojonan con elementos escultórico-monumentales. Muchos de estos proyectos estarán incluidos en el Plan Regulador de Guido, Farengo y Della Paolera, basado fundamentalmente en la reorganización del sistema ferropuertoario y la propuesta de un Sistema de Parques, donde la costa adquiere una dimensión primordial.

Paralelamente, la capacidad de inversión privada se concentrará en

la construcción rentista, así, la sociedad rosarina logra prolongar y hasta fortalecer su prosperidad a pesar de la coyuntura mundial desfavorable. Si bien las sedes de las compañías terciarias y «el edificio de alquiler» resultan nuevas opciones de inversión, es en el pequeño edificio de renta y en la vivienda múltiple donde se produce un importante aporte, tanto en su cantidad como en su calidad manifiesta en el nivel constructivo como en las propuestas de adaptación tipológica. Los cambios en los modos del habitar, las condiciones de higiene y confort, así como la generalización en el uso del automóvil inciden en las modificaciones que desde tiempo atrás se vienen percibiendo en cuanto a distribución y compactación de la vivienda, cuya demanda ahora se masifica. Los edificios «canónicos» se presentan con singularidad en Rosario, son escasos los ejemplos vinculados generalmente a sedes institucionales o financieras y ubicados en sitios privilegiados de la ciudad. Pero en conjunto, estas nuevas arquitecturas impactan en el paisaje urbano. Este se modifica y con contundencia hacia 1940, con la aparición de intervenciones urbanas con fuerte presencia y el surgimiento de viviendas indivi-

duales o pequeños conjuntos de renta, tipológicamente modernos y con cierto alarde de los recursos poéticos del Movimiento Moderno.

### **LA CARTOGRAFÍA, EL CENSO Y LA PRENSA COMO REPRESENTACIONES URBANAS**

Un año después de haber podido concretar el Cuarto Censo Municipal, en 1927 se registra la aparición de una propuesta para un nuevo plano oficial, en un tamaño reducido (escala 1:10.000, aprox.: 41 x 46 cm), sin firma de intendente ni cartógrafo, que será girado al Concejo Municipal donde se rechazará por sus inexactitudes. A pesar de ello, el nuevo plano será interpretado como condición de posibilidad para la concreción de transformaciones urbanas reclamadas sostenidamente por esos años. En marzo de 1927 el diario *La Capital* anuncia la próxima aparición de un manifiesto suscripto por *Los amigos del Rosario*, el *Comité Independiente pro fomento de los barrios Arroyito y Refinería* y las comisiones vecinales pro urbanización e higiene de los barrios Alberdi y Sorrento, Talleres, Tiro Federal y Echesortu, alentado la construcción de la Avenida Cos-

tanera. El artículo se inscribe en el debate que se había iniciado unos años antes a raíz del proyecto para la Estación del Ferrocarril Central en el encuentro de Boulevard Oroño y el río, celebrada como símbolo de la recuperación la ciudad-puerto y señalada como la «obra grandiosa haciendo justo marco a los crecientes progresos que ha alcanzado Rosario en las construcciones efectuadas en sus últimos años». Esta expresión publicada en *La Capital* tiene su correlato en artículos de distintas ediciones y hasta en los avisos publicitarios: la inauguración de nuevos edificios será objeto de importantes notas con dibujos y fotografías. Entre ellos, por ejemplo, el «palacio» de la Federación Agraria Argentina se presentará como «exponente del progreso edilicio» de la «metrópolis del comercio agrícola de nuestro país». Pero, al mismo tiempo, se relevan en el periódico constantes demandas de embellecimiento urbano, relacionadas a la falta de paseos públicos, a excepción del Bv. Oroño y el Parque Independencia, el que a su vez iba disminuyendo en superficie por el otorgamiento de parte de sus terrenos a distintas instituciones.

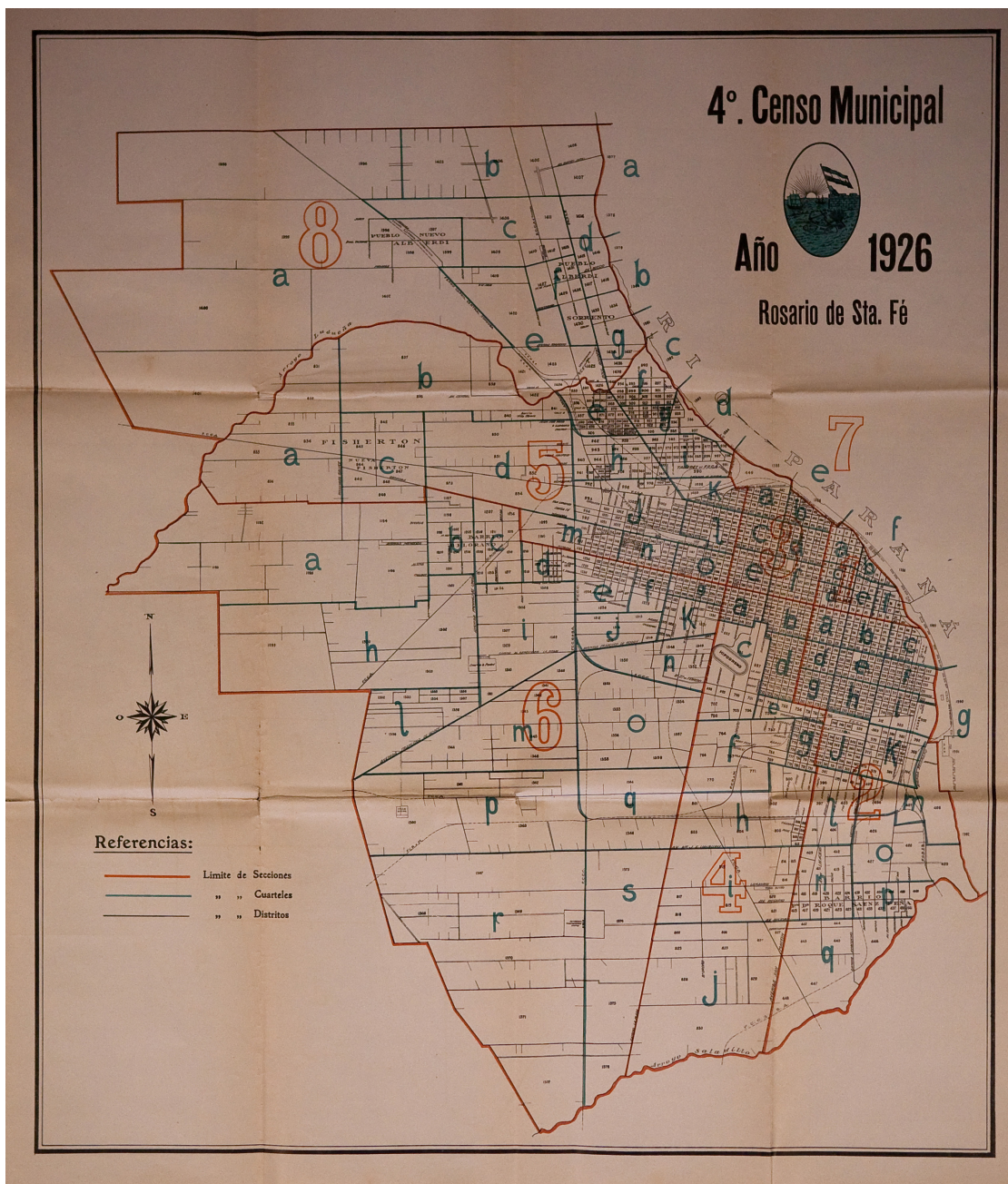


Fig. 1 | Plano Rosario de Santa Fe (1926). Fuente: Cuarto Censo Municipal de Rosario.



Fig. 2 | Plano del Municipio de Rosario de Santa Fe (1931). Confeccionado por el Departamento Municipal de Obras Públicas, Director: Ing. M. Morgantini. Fuente: Archivo Museo de la Ciudad de Rosario.

La otra cuestión, que desvela a los rosarinos por estos años, es la mejora o pavimentación de las calles de la ciudad, ahora que por ella transitan automóviles y flamantes líneas de colectivos, al tiempo que la presencia de salas de cine, antenas radio receptoras, teléfonos automáticos y aviones surcando su cielo, anuncian nuevos tiempos.

La necesidad de reunir información cierta que dé cuenta de las transformaciones urbanas se verifican en la Intendencia de Pignetto, quien además del plano antes mencionado, presenta en sus Memorias un proyecto de Ordenanza para crear «*una Oficina anexa al Departamento de Obras Públicas, encargada de la confección de un nuevo catastro científico municipal*», que estaría integrada por un Director de Catastro, tres Jefes de Comisión (Agrimensores o Ingenieros Geógrafos), seis Ayudantes Dibujantes y tres peones, cuyas tareas consistirían en los trabajos de triangulación y registro catastral de la ciudad.

Sin embargo, todas estas preocupaciones persistirán irresueltas y darán lugar, en 1929, a la decisión del gobierno local de encargar a

los Ingenieros Farengo, Della Paolera y Guido la realización del Plan Regulador ya mencionado. Mientras tanto, en 1931 el intendente Alejandro Carrasco replicará con escasas modificaciones el plano de 1927 y lo convertirá en oficial, mandándolo a imprimir en formato mural (escala 1: 15.000 / medidas aprox.: 118 x 135 cm), legitimado con su firma y la del director del Departamento Municipal de Obras Públicas, Ing. Mario Morgantini (Fig. 2).

Comparado con el Plano oficial de 1915, el nuevo plano presenta la extensión de la planta urbana producto de la fijación de los límites Norte y Oeste del municipio por Ley del 25 de junio de 1924, como resultado de lo cual en el Norte se han incorporado Sarmiento, Alberdi, Nuevo Alberdi y La Florida. Se consignan además en esta área, el loteo de la Vivienda del Trabajador y el completamiento de la traza entre Arroyito y barrio Larrea. Por fuera del límite aparece el trazado de «Nueva España», actualmente en la unión de Ibarlucea y Granadero Baigorria.

Al Oeste aparecen nuevos barrios denominados Godoy, Moderno

(indicados como urbanizaciones no aprobadas) y La Nueva Fisherton. En el Sur la traza del barrio Roque Sáenz Peña alcanza ahora la Av. San Martín, empalmando con Las Delicias (también como urbanización no aprobada) sobre una gran lonja que había sido propiedad de la Sociedad Anónima El Saladillo. Las calles que corren en dirección Norte a Sur se extienden hasta Av. Uriburu y se incluye el trazado de la Isla del Saladillo, cuyo brazo Norte fija el límite de Rosario. En el año 1924 se había establecido en la margen Sur del brazo inferior del arroyo, el Frigorífico Swift que con su enorme demanda de jornaleros, en gran parte inmigrantes de Europa central, había favorecido la radicación de los mismos en la «isla» y en lo que se denominaría Pueblo Nuevo. Por fuera del límite Sur del municipio aparece el trazado de Villa San Diego, mientras que el de Villa Gobernador Gálvez se extiende hacia el Sur y el Este hasta las vías del FC Belgrano.

Se evidencia además en el plano el proceso de completamiento intersticial producto de distintas operaciones inmobiliarias de la que dan cuenta los avisos publicitarios de la época. Las modi-

ficaciones detectadas respecto del plano del '27 se remiten a la incorporación de una trama radial que conecta el barrio Alberdi con el entonces llamado Pueblo Nuevo Alberdi y el cambio de denominación del barrio Sorrento que pasa a llamarse Sarmiento. Las referencias cambian levemente: si bien los datos tales como ubicación, superficie y población del municipio, así como el ancho de calles y avenidas se mantienen invariantes, se omite un pequeño listado que en 1927, cuantificaba los pavimentos según su materialidad. En el listado de «*Establecimientos y Edificios Notables*» -que en 1927 sumaban ochenta y dos-, se incorporan dos nuevos: el Palacio Minetti, construido en 1929 y el Nuevo Matadero Municipal, ubicado al noreste del Barrio Roque Sáenz Peña. Junto a las referencias habituales en estos planos, el nuevo ícono del progreso y la modernidad, el Palacio Minetti, se suma al Palacio Fuentes y la Federación Agraria Argentina entre los emprendimientos privados; mientras que, ya en el de 1927, se habían consignado para orgullo de los rosarinos los edificios de las Facultades de Medicina, de Ciencias Económicas y de Ciencias Exactas.

En cuanto a los recursos gráficos, la factura del plano de 1931, difiere significativamente respecto de los planos oficiales anteriores: ya no aparecen los dibujos como los que acompañaban los planos de Grondona, ni el escudo del municipio, ni el virtuosismo del cartógrafo en la representación de los espacios verdes, ni el uso del color. Prima en esta pieza la lógica de representación científica técnica de la ciudad y el territorio, cuyas características principales serían «*abstracción, uniformidad, repetición, visualidad y cuantificación de los datos*»<sup>27</sup>, intentando quitar de la misma todo aquello que implique una mirada subjetiva o estética.

### **LA COSTA COMO ESPACIO DE DEBATE URBANÍSTICO**

En los años '30, la costa se convierte en el escenario privilegiado del debate protagonizado por distintos sectores que perciben el desarrollo urbano de Rosario como caótico, carente de un ordenamiento razonable que lo condujera y, sobre todo, como espacio de intromisión del capital extranjero sin relación con las demandas locales. Precisamente, la infraestructura portuaria y ferroviaria -factores

primarios del desarrollo económico- se visualiza como un escollo para cualquier cambio, ya que su disposición y ocupación respondía exclusivamente a los intereses de las empresas concesionarias. Los accesos ferroviarios, playas de clasificación y cargas con sus respectivos empalmes al puerto, habían sido emplazados sucesivamente entre los años 1870 y 1913, sin obedecer a ningún plan orgánico con previsión de futuro, sino solamente a propuestas de las empresas concesionarias, según sus propias conveniencias de explotación.

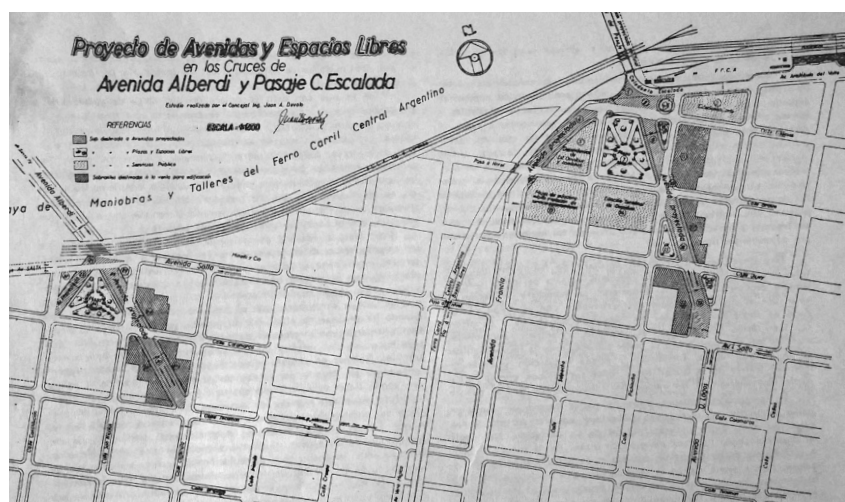
Durante esta década, el borde ribereño concentra el interés de la opinión pública en relación a la necesidad de su transformación y estas controversias irán adquiriendo mayor complejidad acorde con el crecimiento de la ciudad y la demora en la resolución de los problemas.

En 1924, el ingeniero Adolfo Farango había realizado un Plan de organización de los accesos ferroviarios, que aunque no se llevó a la práctica sirvió de base a propuestas posteriores incluyendo el propio Plan Regulador adjudicado por Ordenanza N° 58 de 1929, al men-

cionado profesional junto a Carlos Della Paolera y Angel Guido, y que resultaría aprobado seis años más tarde por un jurado de notables.

Mientras tanto la llegada del urbanista Werner Hegemann en 1931 avivará las polémicas en las que se verán involucrados los personajes que tendrán gran protagonismo en las décadas siguientes: los ya citados autores del Plan Regulador, el agrimensor Alberto Montes, el contador Angel González Theyler -entonces Presidente de la Federación de Fomento Edificio de Rosario y encargado de la edición de las conferencias dictadas por aquel-, entre otros. Las

palabras de Hegemann se instalan como un documento ineludible de análisis por la trascendencia que tuvieron en los sectores vinculados a la temática urbana -profesionales o no-, convirtiéndose en una referencia permanente durante décadas. Hegemann sentará clara posición respecto de la situación urbana de Rosario, basando sus exposiciones en el análisis de los proyectos locales existentes e incorporando las experiencias internacionales. A su juicio, los problemas urbanísticos prioritarios se relacionan con los accesos ferroviarios, con la falta de espacios libres y la realización necesaria de una avenida costanera<sup>28</sup>.



**Fig. 3 |** Proyecto de Avenidas y Espacios Libres en los cruces de Avenida Alberdi y Pasaje C. Escalada Juan A. Devoto. Fuente: Revista Edilicia N°7, 1939.

<sup>27</sup> HARLEY J.B. (2005) *La nueva naturaleza de los mapas*. México: FCE.

<sup>28</sup> Según el especialista, la misma está íntimamente ligada al problema urgente del servicio de tráfico rápido suburbano, Ver: *Problemas urbanos de Rosario*. Conferencias del Urbanista Dr. W. Hegemann. Rosario, Municipalidad de Rosario, 1931.

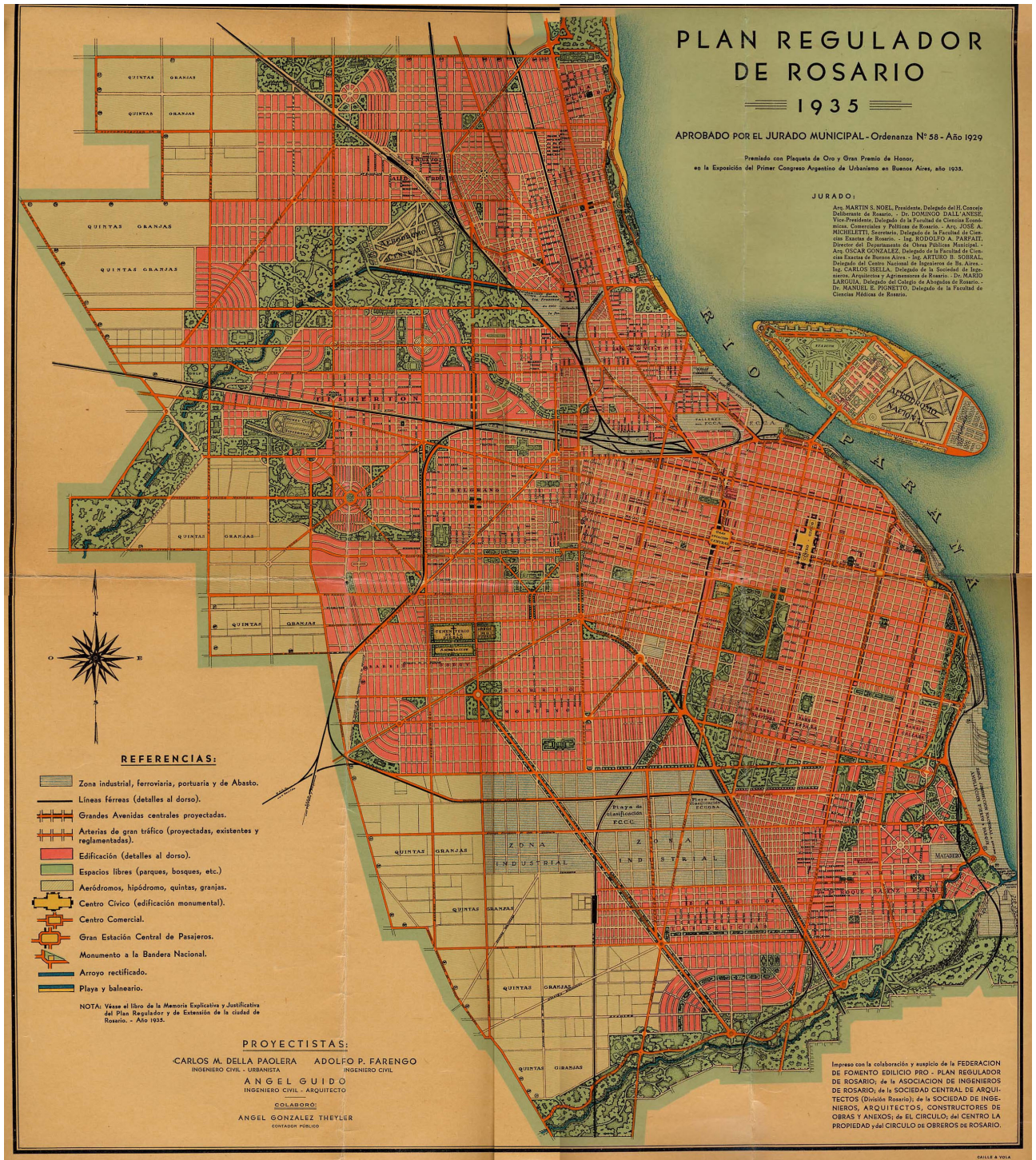


Fig. 4 | Plano Plan Regulador de Rosario (1935). Fuente: C. M. della Paolera, A. Farengo y A. Guido (1935) Plan Regulador y de Ex-tensión. Rosario: Municipalidad de Rosario.

Con relación a esta última, toma como base para la disertación uno de los proyectos perteneciente al ingeniero Devoto (1928) ponderando la construcción de lugares de esparcimiento popular en conexión con la costanera, pero cuestiona la ejecución de la jardinería -en un estilo al que tilda de romántico- y la falta de costanera superior, cuya concreción estaba condicionada al dominio de los terrenos necesarios, en posesión de las empresas ferroviarias o propietarios particulares, «*poco entusiasmados por la belleza cívica de Rosario*» (Fig. 3).

Reconociendo la imperiosa necesidad de la construcción de la costanera, aborda la cuestión desde un punto de vista regional, en tanto alude a «*...un puente que conducirá a las bellas islas rosarinas, [y que] será construido seguramente, antes de que Rosario tenga un millón de habitantes*»<sup>29</sup>, recomendando además la continuación de la avenida hasta la ciudad de Santa Fe, como medio rápido de interconexión con el Norte de la Provincia.

El primer tramo de la costanera central se había realizado a principios de siglo a nivel de los muelles.

<sup>29</sup> Op. Cit., p.34



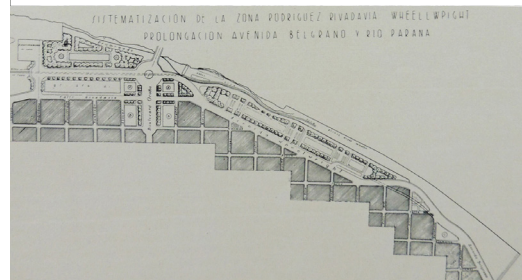
«Maquette» de la Av. Este-Oeste. Vista desde el Oeste.



«Maquette» de la Av. Este-Oeste. Vista desde el Este.



Aerofotografía de la zona central de Rosario (1935)



Sistema de Parques y Zonas Boscosas. Sistematización de la zona Rodríguez / Rivadavia / Wheelwright, Prolongación de Av. Belgrano y río Paraná.

Fuente: C. M. della Paolera, A. Farengo y A. Guido (1935) *Plan Regulator y de Extensión*. Rosario: Municipalidad de Rosario.

En 1932, por Ley Nacional 11.623, se disponen los fondos para la apertura y pavimentación de la Av. Belgrano hasta Avenida Alberdi por el Norte; desde calle Córdoba hacia el Sur hasta el arroyo Saladillo y desde aquí hasta Alvear con un ancho de cien metros; como así también para el saneamiento de los terrenos adyacentes y las obras de embellecimiento edilicio sobre la barranca, tendiendo a integrar, como reserva paisajística, las márgenes de ambos arroyos. Recién en 1940 se completa el tramo Córdoba-27 de Febrero y la zona norte de la costanera se inaugura en 1942, incorporándose para esos años algunas obras de embellecimiento como el friso del Sembrador y las escaleras en el encuentro con la Avenida Pellegrini. Respecto a ese punto

de intersección de las dos Avenidas ya Hegemann había expuesto diez años antes sus críticas frente al proyecto planteado por Guido para el mismo, valorando los aspectos funcionales por sobre la resolución formal monumental<sup>30</sup>.

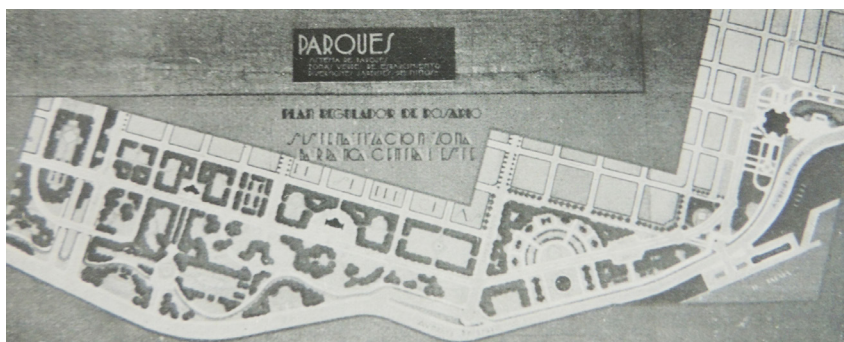
En 1935 se aprueba el Plan Regulador y de Extensión de Rosario (Fig. 4) La atención puesta en los «parques y zonas boscosas», manifiesta claramente esta voluntad paisajística respecto del tratamiento de la costa y la desembocadura de los arroyos, incluyendo además el territorio de las islas (Fig. 5).

Dos años más tarde, Ángel González Theyler escribirá un entusiasta artículo en la *Revista Edilicia* sobre las bondades del Plan, exigiendo que las autoridades mantengan

sus lineamientos generales. Considera allí que el primer logro del Plan Regulador fue la sanción de la Ley de Parques de la Provincia, N° 2466, resultado de la cual es el Parque Balneario Ludueña -al momento en plena ejecución-, aumentando en forma considerable los espacios libres de Rosario.

El Plan del 35 preveía el emplazamiento del Monumento a la Bandera, aunque no en el sitio donde se erigiría finalmente. Ésta será la obra de mayor trascendencia realizada sobre la costa en las dos décadas posteriores. Las palabras de González Theyler resultan de gran significación en tanto se reconoce en ellas el tono fastuoso con que en general se hacía referencia al tema: «*El monumento a la Bandera -de cien metros de altura, con su gran faro proyector de los colores patrios- irá centrado en la unión de los ejes de la Avenida Este Oeste*», proyectada entre las calles Mendoza y San Juan, partiendo de las «*históricas barrancas de las Baterías de Belgrano*»<sup>31</sup>.

El Plan contempla, además, la inclusión de proyectos anteriores tales como el Balneario Municipal del Arroyito y el Parque Belgrano e incorpora una temática novedo-



**Fig. 5** | Sistema de Parques y Zonas Boscosas. Sistemización del parque Este y Avda. Costanera Superior. Fuente: C. M. della Paolera, A. Farengo y A. Guido (1935) *Plan Regulador y de Extensión*. Rosario: Municipalidad de Rosario.

sa, que será motivo de debate los años siguientes: la Ciudad Universitaria, ubicada en el norte cercana a la Florida, rodeada de un gran parque a la manera de los *campus* tradicionales y las características de la ciudad jardín.

Sobre el proyecto de estos conjuntos abiertos de amplias perspectivas sobre el río, a los que se suman en las décadas siguientes el Parque Nacional a la Bandera y el Monumento al Combate de San Lorenzo, se centrarán las expectativas públicas, dada la capacidad de los mismos para emblematicar, en el orden político y cultural, el progreso urbano y la representación del Estado.

### CONTINUIDADES Y RUPTURAS. La Vivienda del Trabajador en el Parque de la Independencia

El Parque de la Independencia se constituye dentro del imaginario colectivo como naturaleza introducida en la ciudad, un espacio cívico que homogeniza socialmente y que organiza espacialmente monumentos e instituciones. No se ofrecía a principios de siglo como el antídoto natural contra los males de la gran ciudad, sino

<sup>30</sup> Al respecto señala que «El proyecto del Ing. Arq. Ángel Guido que da término a la Avenida Pellegrini con un puente bajo el cual pueden pasar los ferrocarriles, tranvías y automóviles rápidos, sin encontrar cruces peligrosos es una solución acertada para el tráfico». Sin embargo, no aprueba la torre que, a manera de faro, propusiera Guido como remate de la Avenida. Op. Cit., p.37

<sup>31</sup> Gonzalez Theyler A., «El Plan Regulador en su segundo aniversario», en *Revista Edilicia N°10*, Rosario, octubre 1937, p. 20



1895



1900



1908



1931

El Parque de la Independencia en los planos

más bien como la última frontera de la ciudad consolidada, el escudo modernizador contra el resto del sistema urbano tradicional que permanecía fuera. Dos décadas más tarde, cuando la expansión había superado cualquier idea de borde, el Parque se convertiría en el corazón público que resignificaría todo el sector (Fig. 6).

A partir del análisis cartográfico de los planos de Rosario, durante el período que van de 1905-1927, se evidencia la consolidación del Parque como tal, así como el inno-

vador trazado del sector urbano correspondiente al Barrio Parque que rompe la continuidad de la cuadrícula. En la serie se advierte la persistencia del trazado de las lonjas que subyacen por debajo de la trama y el vacío urbano del sector correspondiente al futuro barrio. El mismo estará ubicado, hacia el oeste y hacia el sur, en el área que comprendía lo que fuera la segunda ronda de la ciudad, lindando al Norte con el cementerio El Salvador y al Este con el Parque. Estas tierras estaban originalmente destinadas al futuro crecimiento

de aquel, pero acciones y gestiones público-privadas posibilitaron que sus antiguos propietarios -la familia Tiscornia, entre otros-, las transfirieran para la creación del Barrio de la Vivienda del Trabajador (Fig. 7).

Esta institución -La Vivienda del Trabajador-, surge impulsada por dos concejales del Partido Demócrata Progresista, formando parte de una oficina dependiente del Banco Municipal de Préstamos de Rosario. El municipio facilitaría el crédito, el aparato administrativo y los recursos jurídicos para posibilitar un ensayo que sirviera «*de estímulo moral a iniciativas públicas y privadas*». Nada se concreta hasta marzo de 1926, cuando los propios autores del proyecto reabren el tema con un proyecto modificatorio en el que sextuplican el monto de los bonos a emitirse y se restringen las funciones de la nueva institución a la construcción directa o a través de terceros. En la licitación, sustanciada en agosto, sólo un oferente, la firma Rossi e hijos, cumplía con los requisitos y a pesar de las críticas de la Dirección de Obras Públicas, su propuesta para construir cuatro tipos de viviendas, en cuatro barrios si-



**Fig. 6** | Parque de la Independencia, vista aérea 1940. Fuente: Secretaría de Planeamiento, Municipalidad de Rosario. Autor desconocido.

tuados en distintos extremos de la expansión periférica, es aprobada en noviembre de 1926.

Si bien esta iniciativa aparece en el marco de un creciente consenso sobre la necesidad de que el Estado se haga cargo de resolver el problema de la vivienda social mediante la construcción directa administrada por instituciones especiales, resulta innovadora en el ámbito de la administración local, cuyas responsabilidades se restringían al ornato, la higiene y la vialidad, más aún cuando suponía el compromiso de una suma equivalente a casi el doble de la renta anual del municipio.

El 9 de abril de 1928 se entregaron las primeras casas que se resolvían con una organización funcional

derivada en gran parte del tipo propuesto en 1913 por la Compañía de Construcciones Modernas para Buenos Aires, que proveía un esquema que combinaba racionalidad constructiva y distribución innovadora respecto de los modos tradicionales de edificar. El loteo, intenso y sistemático, introduce cortadas o calles menores, logrando un mejor aprovechamiento de cada una de las unidades, al tiempo que una escala urbana acorde con el perfil de una o dos plantas y de entrantes y salientes de los volúmenes compositivos. Asimismo, el profuso arbolado y la dimensión de aceras y calzadas contribuyen a generar un paisaje urbano acogedor y singular.

Dentro de los conjuntos realizados por la Vivienda del Trabajador

se encuentran, además del Barrio Parque, el Barrio Sarmiento en la zona Norte y el Barrio Azcuénaga hacia el Oeste, llegando a sumar en conjunto 598 viviendas.

La historia de las tierras propuestas para la construcción de cuatro barrios, por parte de la empresa Rossi e Hijos, resulta un campo óptimo para visualizar los confusos límites entre los intereses privados y el manejo de la cosa pública que rodearon la gestión de La Vivienda del Trabajador, pero que pareciera haber sido un lugar común en esos momentos en que el Concejo Municipal oficiaba como un campo de extensión del poder económico local. También ilustra sobre la complejidad que suponía la puesta en uso urbano de la periferia y, consecuentemente, de la importancia de un emprendimiento público como éste en su promoción.

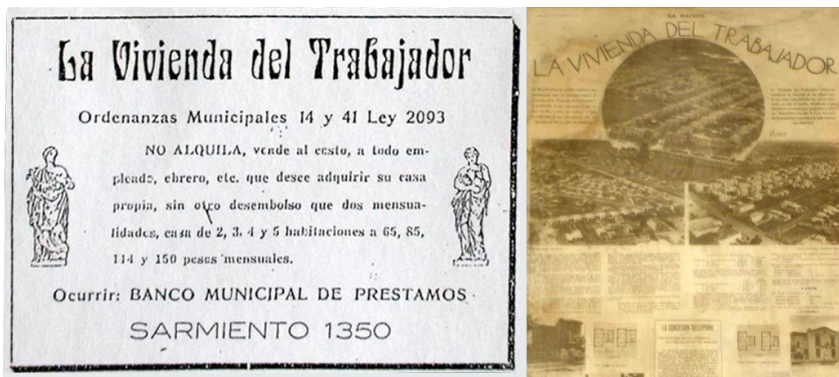


Fig. 7 | Publicación *Diario La Nación* 1928 y Afiche publicitario. Fuente: Biblioteca del Concejo Deliberante de Rosario.





# CAPÍTULO 4

## EL IMAGINARIO DESARROLLISTA Y EL ROSARIO DE LOS AÑOS 50 Y 60

Hacia fines de los años '40, Rosario se encuentra en una situación complicada respecto de la trayectoria de progreso que la caracterizaba. Su base económica, derivada a la renta inmobiliaria, quedará inmovilizada, dependiente de una estructura administrativa inestable y asfixiada por la política centralizadora del gobierno provincial y nacional. De por sí, la Segunda Guerra paraliza el movimiento portuario en 1939, que tímidamente se reactivará en años posteriores. Al comienzo de la siguiente década, finaliza la concesión de explotación privada del puerto y la consecuente nacionalización de los servicios, que si bien había generado muchas expectativas, magros resultaron los efectos al menos en forma inmediata. En este período la inversión se verificará en trabajos de renovación y completamiento urbanos; serán los esce-

narios monumentales, vinculados al paisaje de la costa, los que asmirán la representación simbólica del Estado y desde los cuales se forjará una idea de ciudad pujante, a la altura de las grandes capitales del mundo.

La idea de la ciudad como dispositivo modernizador, donde la planificación juega un papel fundamental, viene instalándose paulatinamente. El desarrollismo económico centrado en el rol protagónico del estado conforma el marco general para la urbanística. En ese contexto la planificación resume el perfil técnico moderno, lo que se traduce en la formación de especialistas y la integración de equipos interdisciplinarios en todas las áreas administrativas. Al mismo tiempo, se evidencia en los medios gráficos una política clara para impulsar este imaginario desarrollista a fines de los '50.

Ya en la década del '30 el «Movimiento Moderno» había reformulado el urbanismo fundamentalmente a partir de la zonificación funcional de la ciudad. La Carta de Atenas redactada en 1933 y publicada por Le Corbusier 10 años después, va a influenciar considerablemente en la reconstrucción de las ciudades europeas después de la segunda guerra. Pero a lo largo de los años '50 van a aparecer una serie de posturas críticas con respecto al *zoning* que, sin embargo no implican una renuncia a la disciplina.

En las décadas de 1950 y 1960 el urbanismo se convierte en un lenguaje abarcativo que pretende sintetizar la diversidad de criterios y miradas existentes sobre la ciudad. El técnico, el especialista, se desempeña como asesor del político en proyectos normativos, basado en la racionalidad -que

por su propia definición se torna indiscutible y homogeneizadora, impulsando un orden artificial de alcances universales. Estas condiciones no son ajenas al escenario político de la Argentina que, durante la Segunda Postguerra, no dispone del control del transporte ferroviario, almacenaje y exportación de granos, por entonces en concesiones monopólicas inglesas y francesas, que imponen la necesidad de reformar los sistemas de las principales ciudades-puerto.

Por iniciativa local del Dr. Calixto Lassaga, presidente del Consejo Municipal, en 1939 la ciudad solicita fondos al Gobierno Nacional del Dr. Roberto Ortiz, destinándose finalmente, en 1947, dos millones de pesos para el estudio definitivo de la reestructuración de los accesos ferroviarios y camineros a la ciudad y puerto de Rosario y obras urbanísticas complementarias. En la propuesta, la red vial cobra una importancia geopolítica y comercial decisiva, sumada a la nacionalización de los ferrocarriles efectuada en 1948, que posibilitó la intervención estatal en la reestructuración circulatoria y productiva del país, previendo el crecimiento del transporte automotor y aéreo

y la consecuente explotación de los recursos petroleros, e incorporando aceleradamente nuevas áreas productivas. En la segunda posguerra se conforma una economía mixta agregando a la regional agropecuaria, la industria petroquímica y metalmeccánica metropolitana, instalada en un *Cordón Industrial* frente al río desde Puerto San Martín a San Nicolás.

### **EL FUTURO PLANEADO DE LA CIUDAD**

El «Plan Rosario» (Fig. 1), cuya ejecución se extiende entre 1939 y 1961, fue concebido por el Agrimensor Alberto Montes como «*instrumento de conducción política*»<sup>32</sup>. Encuadra a los agentes públicos y privados, estableciendo una estructura interdepartamental entre los organismos oficiales tendientes a unificar criterios respecto de la planificación urbana y controlar la especulación inmobiliaria, con el objetivo de racionalizar las fuerzas en juego para promover el bienestar social. Presenta la idea neo-humanista del hombre en la convergencia del mundo natural, sociológico y tecnológico y un equilibrio cartesiano entre el *hombre espiritual* y el *hombre econó-*

*mico*, sobreentendiendo las tareas propias y comunes del arquitecto y del ingeniero. Sin referencias al CIAM pero sí a la urbanística alemana y a la soviética, analiza el devenir histórico de la gestión urbana municipal y todos los planes anteriores, hasta llegar al Plan Regulador de Rosario de 1935. De esta manera, el territorio urbano y rural es considerado como proceso y proyecto a lo largo de su historia, desde el mapa (realidad y planificación) y el paisaje (contemplación y misticismo) hasta la ideología de cada movimiento, orientando la «reescritura» de la ciudad hacia el territorio industrial y sus carreteras -proto-autopistas- liberadas de los tendidos ferroviarios.

Acorde con el «espíritu de la época», el punto central del Plan es la sustitución y complemento del ferrocarril por un sistema automotor y carretero, por su velocidad, flexibilidad e impacto en el imaginario colectivo. Reconstruye el damero original (Plano de Grondona), parquiza y embellece (Plan Bouvard), recupera el paisaje ribereño (W. Heggeman) y sectoriza y sanea (A. Guido) dando lugar a los nuevos dispositivos del progreso: la industria y la universidad.

El Plan para Rosario se inscribe en la idea de *Cordón Industrial*<sup>33</sup> considerando los asentamientos rur-urbanos y productivos costeros, desde Puerto Gaboto hasta San Nicolás y presentándose por primera vez, como un instrumento de desarrollo urbano vinculado a una estrategia nacional y regional.

Si bien el mencionado Plan Regu-

lador de 1935 había acertado en el diagnóstico del problema ocasionado por el irracional tendido de vías férreas, sólo a partir del Plan Rosario se comenzó a dimensionar adecuadamente el impacto de la irrupción del transporte carretero y la circulación automotor. Al respecto señala Montes que en el mismo «[...] el problema ferroviario se resuelve sin evaluar el portentoso

<sup>32</sup> MONTES, A. (1964) *Plan Rosario*, Rosario: Molachino, p.7.

<sup>33</sup> Se advierten en Montes referencias directas sobre la planificación urbana y regional, en las obras del Valle del Tennessee (New Deal, Franklin D. Roosevelt, 1933); en la reconstrucción durante la segunda posguerra de las ciudades europeas, en especial el proyecto New Towns inglesas; y la propuesta argentina para el Lago Nahuel Huapi; detalladas en PASTOR, J. (1950) *Curso básico de planeamiento urbano y rural*, La Plata, Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires.

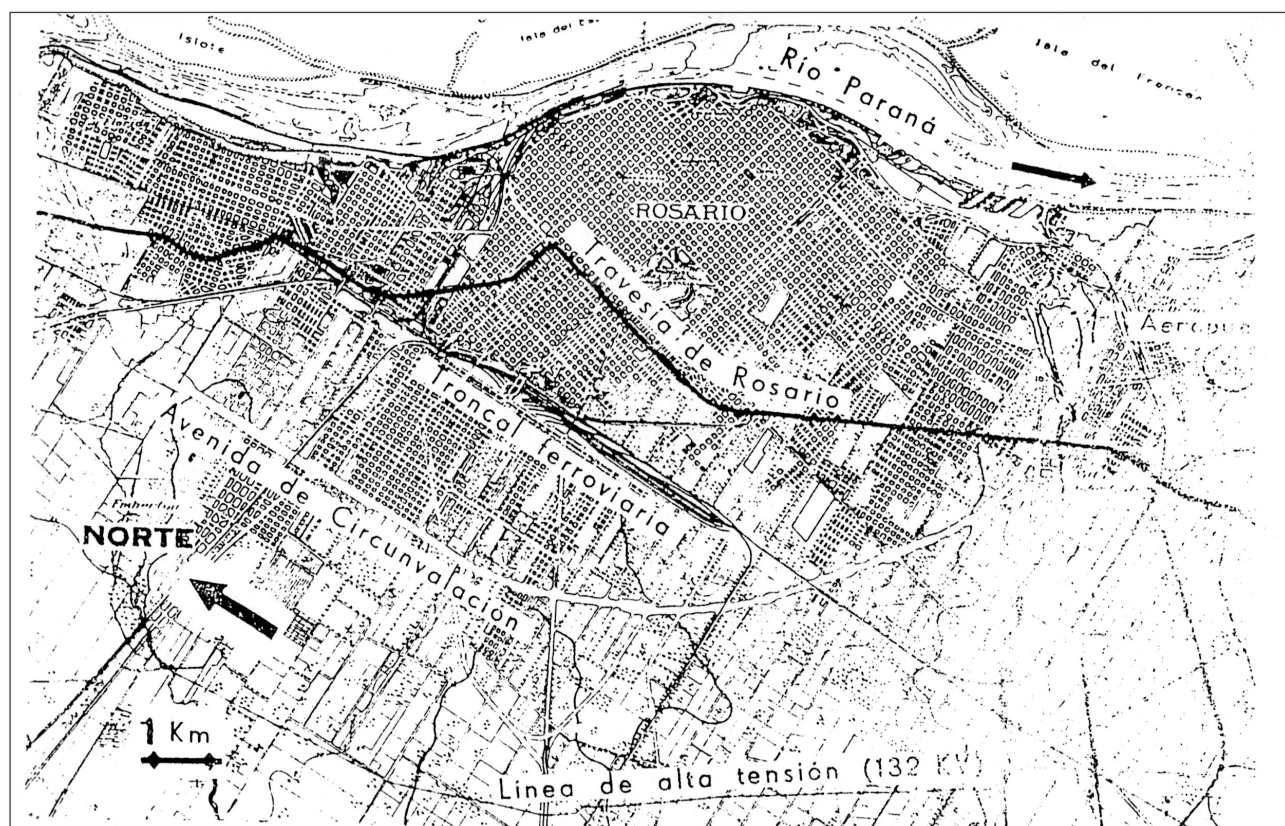


Fig. 1 | Plan Rosario, A. Montes. Fuente: Montes A. (1964) *Plan Rosario*. Rosario: Molachino.

desarrollo del transporte automotor que se insinuaba en esos años»<sup>34</sup>.

Posteriormente también Mongsfeld, asignará importancia vital al fenómeno automotriz: «La construcción de los primeros caminos pavimentados provocaron una notoria transformación en las poblaciones que progresivamente eran alcanzadas. [...] Surge así el comienzo de la decadencia del sistema ferroviario, imponiéndose el servicio automotor, por la ventaja de un servicio de puerta a puerta, sin trasbordos y operable en cualquier momento»<sup>35</sup>. Evidencia de esta concepción es el reciclaje del que fuera objeto la Estación Francesa de ferrocarriles, transformada en 1950 en Estación Central de Automotores<sup>36</sup>, crucial operación técnica y política, íntegramente realizada al tiempo que se gestaba el Plan Rosario, antes de su efectiva aprobación. Si bien las comunicaciones siguen siendo primordiales, ahora son de otro tipo: en todo caso los puertos ya no son fluviales sino terrestres y aéreos. Autopistas y carreteras de acceso desde localidades principales y vecinas respectivamente, se abren en abanico; aeropuertos se emplazan en las tres direcciones, norte, oeste, sur<sup>37</sup>. Pero, también autopistas con cruces a distinto

nivel, de ronda o circunvalación y de travesía o atravesamiento. Al respecto destaca Montes que: «La Travesía de Rosario, moderna autopista destinada a recibir y distribuir dentro de la ciudad el gran caudal de vehículos que ha de utilizar la Carretera Panamericana, en construcción»<sup>38</sup> (Fig. 2). Es evidente la preponderancia que da Montes a la circulación automotor en el Plan y así lo destaca en el plano publicado, rotulando las vías principales. Se incluyen también los trazados de gasoductos y línea de alta tensión, que resultarían imperceptibles de dibujarlos a escala, pero que acudiendo a una norma abstracta, destacan claramente en su rodeo de la ciudad. De ningún

modo podían estas infraestructuras correspondientes a servicios públicos de carácter estratégico, quedar marginadas en un plano formulado en el marco político de una nación poderosa.

Años de trabajo y negociaciones llevaría el Plan Rosario<sup>39</sup> hasta su aprobación, iniciándose más tarde lo que el arq. Oscar Mongsfeld describió como «un período de trámites desgastante» que desembocaría en la constitución de la «Comisión Coordinadora Urbánística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para la Ciudad de Rosario», organismo multisectorial que redactaría el Plan Regulador, cuya supervisión estará a cargo de la

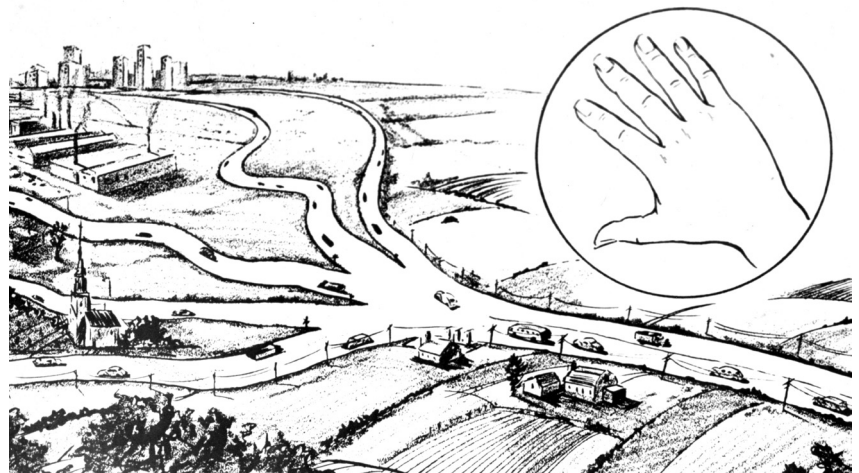


Fig. 2 | Grabado «El transporte de puerta a puerta». Fuente: Fuente: Montes A. (1964) Plan Rosario.

Prefectura del Gran Rosario, presidida por Mongsfeld, entre los años 1969-76, que extendería el área de planificación a la región conurbana de Rosario, asesorando y coordinando las temáticas referidas a la misma.

En esta perspectiva, el nuevo Plan Regulador Rosario de 1968<sup>40</sup> se estructura en base a un sistema portuario que implica el desmantelamiento de las instalaciones portuarias de la zona norte y su traslado al sur; un sistema ferroviario -con la construcción de una troncal ferroviaria- y una estación única de pasajeros; un sistema vial estructurado a través de distintos tipos de arterias; centros urbanos para renovar y descentralizar la estructura urbana; centros de recreación para promover el desarrollo de espacios públicos existentes y de nuevos proyectos; y un sistema de desagüe acorde a las cuencas naturales. El Código Urbano elaborado a partir de la aprobación del Plan va a regular el desarrollo urbano por medio de la zonificación de la ciudad en sus aspectos físico y funcional.

Se podría, en última instancia, entender al Plan Regulador como la

posterior evolución y adecuación lógica del Plan Rosario. El arquitecto Mongsfeld relata que «*el Plan Regulador fue aprobado [...] respondiendo a una adecuación del anterior Plan Rosario en cuanto a la sistematización ferro-portuaria, la estructura vial, sistema de desagües y principios del ordenamiento urbano y recreación*»<sup>41</sup>. Tanto es así cuando se sabe que Mongsfeld tuvo participación en el diseño de algunos aspectos puntuales del Plan Rosario. Por ejemplo, bajo la autoridad del Agrimensor Montes, hacia 1951 el joven Mongsfeld presentaba en reunión de trabajo de esa Comisión, el anteproyecto para la Ciudad Universitaria a emplazarse sobre la Av. Belgrano desde Av. Pellegrini hasta Bv. 27 de Febrero. Asimismo, Mongsfeld había sido el encargado de proyectar el detalle del sistema vial urbano de Rosario que sería sancionado por medio de la Ordenanza N° 1.030/52.

Tanto Alberto Montes como Oscar Mongsfeld, ambos miembros de número de la Sociedad de Historia de Rosario, técnicos reconocidos por los organismos oficiales, recurren a planos y otros testimonios del pasado para comprender la evolu-

<sup>34</sup> MONTES, A. (1964) *Plan Rosario. Ley Nacional No 16.052 y sus antecedentes. Proyecto de Decreto reglamentario*, CEN Centro de Estudios Nacionales, Provinciales y Municipales, Filial Rosario, p.35.

<sup>35</sup> MONGSFELD, O. (1994) *El Área Metropolitana de Rosario y Pago de los Arroyos*, Centro de Estudios Urbanos de Rosario, p.19.

<sup>36</sup> Se conservan en el Archivo Montes en la Biblioteca de la FAPyD pequeños dibujos a tinta sobre vegetal, y las correspondientes heliocopias, en los que se sustituyen los andenes ferroviarios por plataformas de estacionamiento para los ómnibus.

<sup>37</sup> En rigor de verdad, se trata de pequeños aeródromos preexistentes cuyo redimensionamiento se proyectó en el plan. El de Rosario fue inaugurado oficialmente en 1940 como aeroclub y en 1957 se estableció una pequeña terminal con muy pocos servicios regulares. Recién a principios de la década de 1970 se habilitaría la nueva torre de control y la pista de 1000 metros.

<sup>38</sup> MONTES, A. op.cit., 1964, p.47. Entre los numerosos recortes, fotos y dibujos del Archivo Montes de la Biblioteca de la FAPyD UNR, se pueden encontrar algunos que pueden entenderse como referentes directos de algunas de las obras propuestas, como en el caso de 'la autoestrada central de Dallas'.

<sup>39</sup> El 20 de abril de 1954 el Poder Ejecutivo Nacional decretó el ajuste de la afectación inmobiliaria a los lineamientos aprobados por la Comisión Nacional y por la Ordenanza municipal N° 1.030, resultando de esta manera en vigencia el plan.

<sup>40</sup> El Plan Regulador fue aprobado por Ordenanza Municipal No 34.318 del año 1967 y decreto provincial 4.188 de 1968.

<sup>41</sup> MONGSFELD, O. (1994) *El Área Metropolitana de Rosario y Pago de los Arroyos*, Centro de Estudios Urbanos de Rosario, p.24.

ción de Rosario y su región. Montes incluye el plano de Grondona de 1875 y el del Plan Regulador de 1935 en su relato de las contingencias que terminaron con la aprobación de un número de disposiciones que harían entrar en vigencia el Plan Rosario. Mongsfeld, por su parte, en los *Cuadernos de Prefectura del Gran Rosario*, se interesa por observar el proceso demográfico total desde 1710, «para extraer conclusiones de interés hasta el presente y proyecciones futuras»<sup>42</sup>. Y acompaña cual viñeta, con un pequeño mapa, seguramente de su autoría, en el que se reproduce la región.

### LA PRÁCTICA CARTOGRÁFICA

En las presentaciones de ambos Planes se evidencia una comunicación gráfica diferente a la práctica cartográfica de la época, al tiempo que incorporan numerosas imágenes que exponen con orgullo el presente de la ciudad. Paulatinamente se han ido modificando los recursos expresivos y van a ser distintos tipos de esquemas y gráficos los que muestren la articulación del sistema ferroviario, del sistema vial y de las áreas verdes planificados para

configurar ese espacio urbano del futuro, donde el imaginario de la modernidad está estrechamente vinculado a la velocidad de las comunicaciones.

Tanto los planos formulados por Alberto Montes como los de Oscar Mongsfeld presentan un alto grado de simplificación y síntesis; sin dejar de tener en cuenta consideraciones de tipo estadístico o demográfico, expresados en cuadros y diagramas que se intercalan copiosamente en los textos pero no en las piezas cartográficas.

En cuanto al dibujo en sí de los planos, podemos observar que Montes no se limita al aséptico relevamiento en ocasión de presentar la «*cartografía rosarina contemporánea*», que desarrolla con su equipo. Por el contrario, producto de analizar la discontinua y heterogénea estructura urbana, asigna a ese conjunto el despectivo mote de «*planos centonados*» haciendo alusión a lo heterogéneo de su estructura urbana<sup>43</sup>.

En el caso de los planos de Rosario, editados en el volumen de 1964 en el que Montes refiere la historia de la formulación del Plan

Rosario<sup>44</sup>, acude a pequeñas piezas de proporciones rectangulares ubicadas horizontalmente en la página apaisada y con el río hacia arriba. Obviamente, no se ha atendido a las orientaciones cardinales sino a la proporción de la planta urbana, por debajo del río (Fig. 3).

Una gran cantidad de borradores a lápiz y fotos pertenecientes al archivo particular del Agrimensor Montes (seguramente muchos de ellos obra de algunos de sus colaboradores) analizan en planta y perspectivas axonométricas, diversos detalles de cruces a distinto nivel, entre arterias vehiculares y vías férreas (Fig. 4). Ciertamente no es un dato menor que uno de los cartógrafos del equipo de Montes fuera el conocido artista plástico Leónidas Gambartes<sup>45</sup>.

Oscar Mongsfeld, excelente dibujante, empleó su habilidad tanto en el campo de la arquitectura como en el plano de la estadística, ambos al servicio del planeamiento de la ciudad. Ejemplo de ello son, por un lado, las axonométricas a partir de las cuales aborda la problemática del sector del Monumento a la Bandera<sup>46</sup> (Fig. 6) y por el otro, sus imaginativos diagramas demostrativos

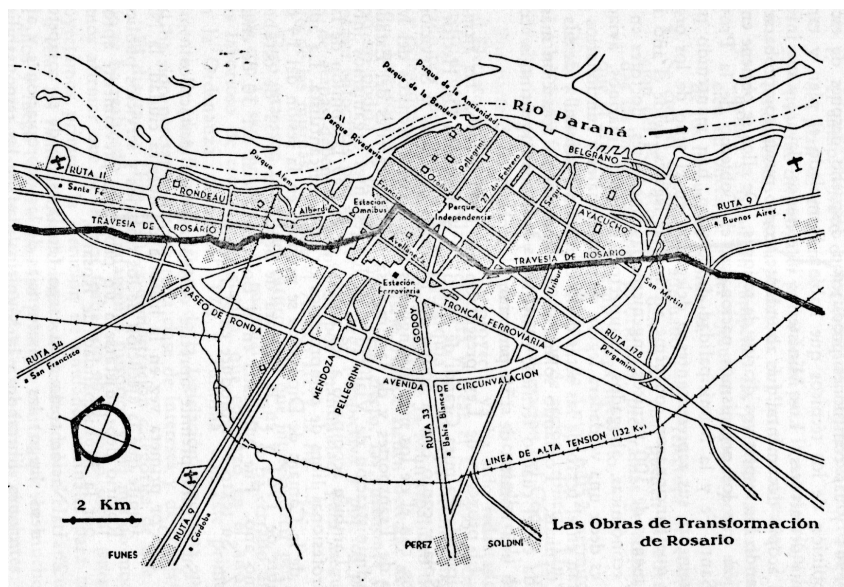


Fig. 3 | La obras de transformación de Rosario. A. Montes. Fuente: Montes A. (1964) *Plan Rosario*. Rosario: Molachino.

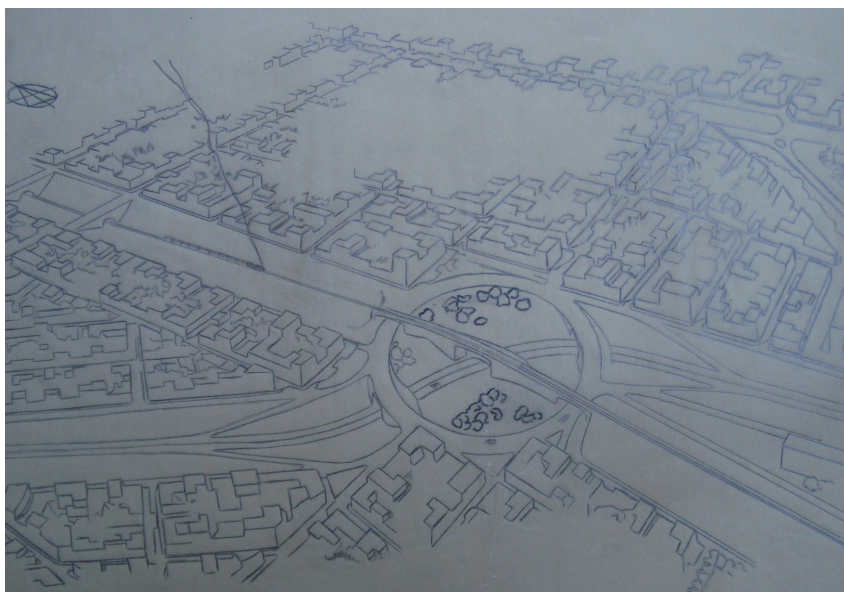


Fig. 4 | Encrucijada ferroviaria vial, a distinto nivel (lápiz sobre vegetal). Fuente: Archivo Montes, Biblioteca FAPyD, UNR.

<sup>42</sup> Prefectura del Gran Rosario, 1971, p.2.

<sup>43</sup> «Centonar, según la Academia, es amontonar cosas o trozos de ellas sin el orden debido que es -ni más, ni menos- lo que se viene haciendo con el trazado de nuestras ciudades en estos últimos años, como consecuencia del libre juego de los intereses mercantiles a que más arriba nos hemos referido». MONTES, A. (1963) «Cartografía Rosarina Contemporánea. El mapa del Pago de los Arroyos y el plano de la ciudad y alrededores», en *Revista de Historia de Rosario*, Año I. No 2, Rosario, p.10.

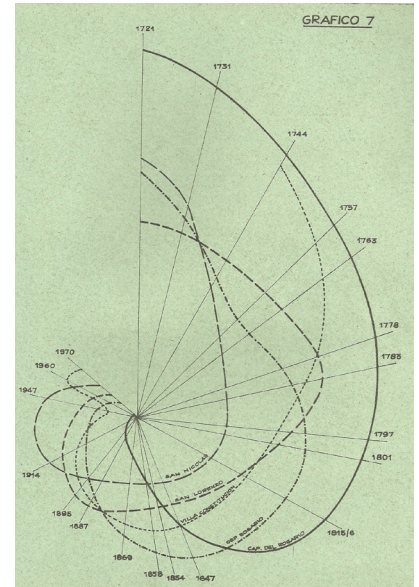
<sup>44</sup> MONTES, A. (1934) op.cit.

<sup>45</sup> Leónidas Gambartes (1907-1963). Cartógrafo de planta del Ministerio de Obras Públicas, cargo que desempeñó hasta 1965 en que, aquejado por un mal en la vista, se acogió a su jubilación un año antes de su fallecimiento. Huelga detallar su carrera artística que desempeñó en forma paralela.

<sup>46</sup> MONGSFELD, O.: «Monumento y Parque Nacional a la Bandera en Rosario. El sitio de su emplazamiento a través del tiempo y visiones sobre distintos proyectos del futuro», ilustraciones del Arq. Oscar E. Mongsfeld, en *Revista Historia de Rosario*. Año II. No 7-8, 1964, p.25 a 31.

de proyecciones demográficas<sup>47</sup> que usualmente rubrica con su sintética y curvilínea firma (Fig. 5).

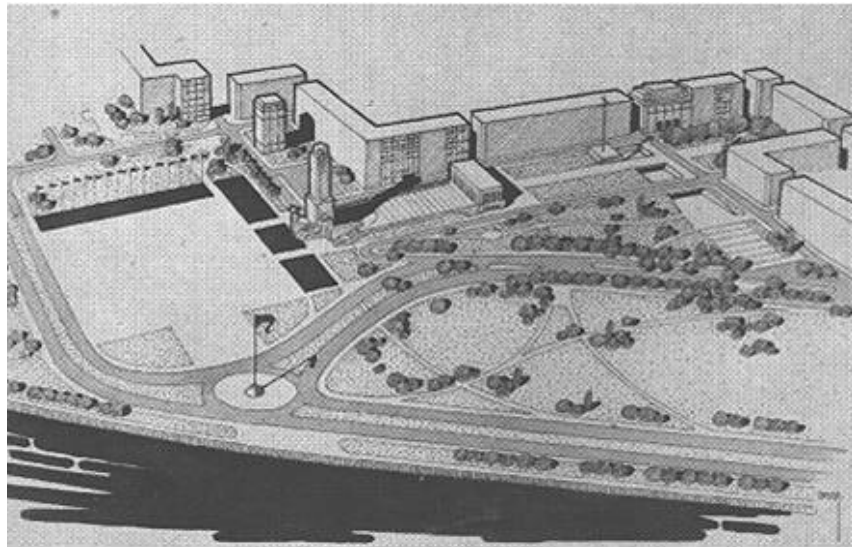
En algunos documentos de trabajo del Plan Rosario como asimismo en la edición del Plan Regulador Rosario, se recurre a «despiezar» el plano según lo que hoy se denominan layers o capas en las que se representan diversos sistemas, de modo de hacerlos más analíticos y explicativos.



**Fig. 5 |** Gráfico 7. Fuente: Prefectura del Gran Rosario, 1971.

<sup>47</sup> «Observando el diagrama expuesto en el Gráfico 7, se pueden resumir las conclusiones expuestas con mayor claridad de exposición. El diagrama es de tipo 'espiral', dividido en sectores o tiempos entre radios que responden a fechas determinadas y dispuestos sucesivamente siguiendo el sentido de las agujas del reloj. El centro de la figura define el máximo de población alcanzable: el ritmo de crecimiento demográfico es dable observar por la menor o mayor distancia al centro y por la figura que describe al girar según las agujas del reloj». Prefectura del Gran Rosario, 1971, p. 14 y 15).

<sup>48</sup> Nos referimos, entre otros, al titulado «Transformación de Rosario. Plan Director. Conforme al proyecto aprobado por S.D. 5.601/49 y disposiciones complementarias. Incorporado al Primer Plan Quinquenal (Ley 12.966), por S.D. 13.441/49, e incorporado a la traza oficial del Municipio de Rosario por Ordenanza 1.030. 12/1953».



**Fig. 6 |** Propuesta para la zona del Monumento a la Bandera. O. Mongsfeld. Fuente: Mongsfeld O. (1964) «Monumento y Parque nacional a la Bandera en Rosario. El sirio de su emplazamiento a través del tiempo y visiones sobre distintos proyectos del futuro», en *Revista Historia de Rosario*, año II, N° 7-8.

En el caso del Plan Montes, se parte para ello de un plano base titulado Las Obras de Transformación de Rosario, posteriormente incluido en su publicación de 1964. Sobre el mismo destaca con distintos colores, alternativamente, «la sistematización y reconstrucción ferroviaria», el «sistema arterial de tránsito diferenciado», los «pavimentos», distintos servicios de infraestructura, etc.

De modo análogo, en el Plan Regulador Rosario, los planos destacan alternativamente y con una síntesis extrema los «Centros Urbanos», los «Centros de Recreación», el «Sistema Ferroviario», el «Sistema Portuario y Aeropuer-

to», el «Sistema Vial» y el «Sistema de Desagües» (Fig. 7). Más que como planos, éstos podrían catalogarse como esquemas o diagramas, en tanto se trata de despojados dibujos para representar cada problema; aunque sin relación entre todos ellos, ya que en cada uno no se dibuja más que lo correspondiente al título, el río y la «mancha» de lo edificado. Así, en los de «Centros Urbanos», «Centros de Recreación» y «Sistema Portuario y Aeropuerto» apenas se adivinan, al interrumpirse el agrisado de la trama urbana, las avenidas de Travesía y de Circunvalación y, entre aquellas dos, el tramo correspondiente de Pellegrini.

Ciertamente, se trata de un conjunto de planos ubicados en las antípodas de los que confeccionarían los cartógrafos «del rigor de la ciencia». No son planos de detalle sino de grandes definiciones, en ese sentido afirmaba Montes que *«cada día se hace más evidente que lo primero que necesitan las ciudades es saber dónde no se debe construir»*<sup>48</sup>.

Lo que realmente resulta significativo es que en todos los casos el plano sigue al texto escrito asumiendo quizás un rol subordinado, como ilustrándolo, como aclarando lo que ya está taxativamente determinado por medio de las palabras.

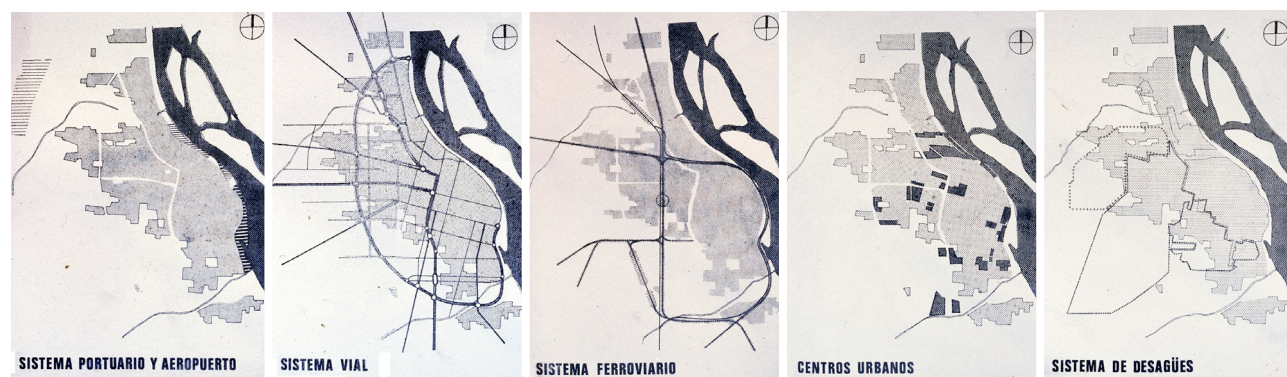


Fig. 7 | Plan Regulador Rosario 1967, componentes principales. Fuente: Decretos municipales N° 34.318/67 y 34.983/67. Decreto Provincial 4.188/68



# EPÍLOGO

## DESAFÍOS CONTEMPORÁNEOS, NUEVOS RECURSOS CARTOGRÁFICOS

**E**n el año 1976 se produce el último golpe militar en Argentina. Durante su curso se anulan y suspenden los procesos de planificación y los lineamientos propuestos en la década anterior y se realizan acciones contrarias a las indicadas en los planos del Plan Regulador de 1967 y del Organismo de Prefectura del Gran Rosario. Sin embargo, con el retorno democrático en 1983 se posibilita un nuevo marco de ac-

ción gracias a la concurrencia de diversos factores; produciéndose un cambio en el proceso de planificación local a través del accionar de una nueva perspectiva. La misma queda registrada a través de diversos planos que ya no proponen representar una ciudad modelo a la cual hay que llegar, sino que reconocen el estado de situación de la ciudad real junto a la propuesta de nuevas directrices de transformación y de revisión continua.

Es de destacar la confección de nuevas cartografías producidas mediante el trabajo colectivo del equipo técnico de la Dirección General del Plan Director -a diferencia de los «planes de autor» de las décadas pasadas-. Los primeros planos de análisis urbano-territoriales realizados en la democracia se difunden a través de las *Jornadas de Divulgación sobre Ordenamiento Urbano y Aspectos Ferroportuarios* de la ciudad de Rosario en 1987.



**Fig. 1** | Estudios del sistema ferroviario de Rosario presentados en las Jornadas de Divulgación de 1987. Dirección Gral. del Plan Director MCR. Fuente: Jornadas de Divulgación sobre ordenamiento urbano y aspectos ferroportuarios de la ciudad de Rosario (1987).

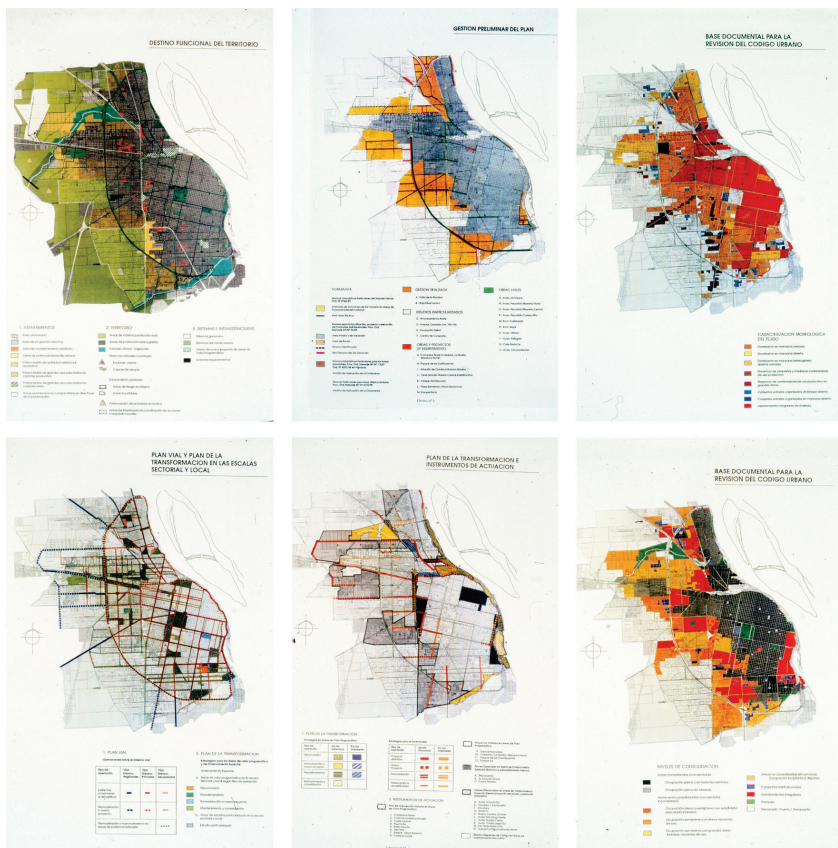
Posteriormente, estas investigaciones decantan en la *Actualización del Plan Regulador y bases documentales para la revisión del Código Urbano*, comúnmente conocido como *Plan Director de 1991*. Los planos del mismo registran el análisis de los asentamientos, el territorio y los sistemas de infraestructuras, los niveles de

consolidación urbana, la caracterización morfológica del tejido, el plan vial y su transformación en distintas escalas, la transformación de los instrumentos de actuación y las directrices principales de acción de la estructura general del plan (Fig. 1 y 2).

De este modo, a partir de la década

de 1980, se construye un gran aporte a los avances de la redefinición del campo de lo popular, de los nuevos roles del Estado, del creciente potencial público de accionar privado, como también de las demandas características de la función pública del urbanismo. A partir de este cambio de mirada, se emprende el desafío de saldar la deuda acumulada del pasado, a través de la recuperación de tierras ferro-portuarias para usos urbanos, la provisión de equipamiento, infraestructura, espacios públicos -tanto de escala barrial como urbana-, entre otros.

El espíritu de revisión permanente, a fin de dar respuesta a las dinámicas de transformación de la ciudad, conduce a mediados de la década de 1990 a la actualización del mencionado Plan Director. De este modo, en 1999 se presenta el *Nuevo Plan Director 1999 - Bases para el acuerdo*. El mismo, frente a los cambios políticos-económicos que acontecen tanto a nivel internacional como nacional -y continuando con los lineamientos iniciados en la década anterior-, fortalece las bases de la planificación estratégica y focaliza en el carácter metropolitano de la ciudad.



**Fig. 2 |** Planos de la Actualización del Plan Regulador y Bases Documentales para la Revisión del Código Urbano. Fuente: Municipalidad de Rosario (1991).

A través de una sucesión de cartografías, se desarrollan los temas recurrentes de transformación urbana mediante una mirada regional. A su vez, es importante remarcar que por primera vez los planos del plan se confeccionan a través de medios digitales, incorporando nuevos recursos y herramientas informáticas para la elaboración cartográfica de análisis y proyecto urbano ( ).

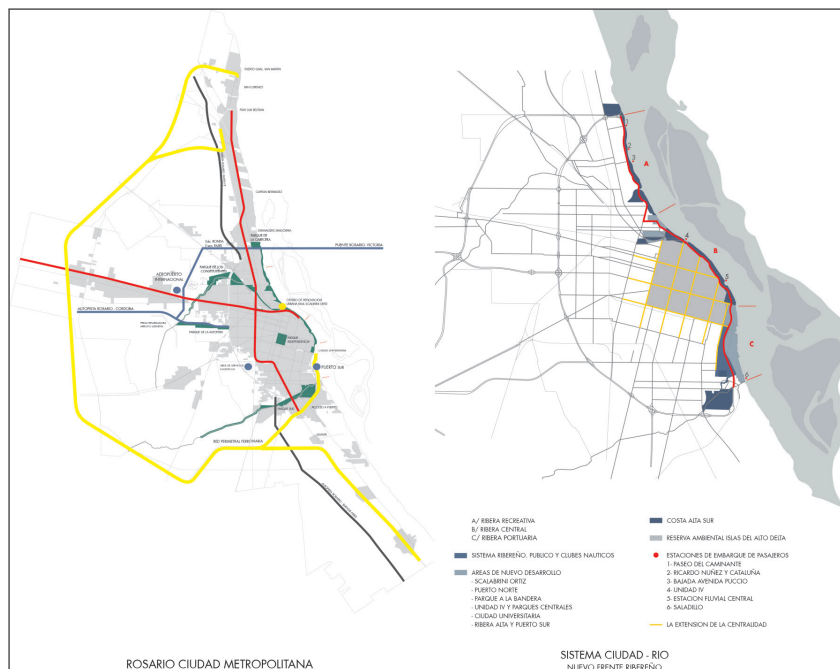
Los lineamientos de revisión continua, dinámica y programática

conllevar a una nueva elaboración del plan urbano, que se realiza en los primeros años de la década del 2000. Continuando con la importancia de la perspectiva metropolitana y los grandes temas estructurales para la ciudad y su región, se desarrollan nuevos instrumentos normativos de gestión e intervención que se materializan a través de diversos proyectos urbanos. Es así que se producen numerosos planos y materiales gráficos para dar cuenta del estado de situación de la

ciudad y las propuestas para su transformación (Fig. 4).

Las innovaciones tecnológicas continúan aportando nuevos medios para las actualizaciones cartográficas, ya sean fotos satelitales o aéreas como diversos programas informáticos. Se posibilita así la generación de nuevos planos a través de sistemas geo-referenciados que permiten la interrelación de información diversa. Asimismo, el uso extensivo de los recursos y medios de comunicación -como internet, redes sociales, Google Earth, Google Maps, GPS, SIG, entre otros-, viabiliza una mayor difusión y acceso a la sociedad de las cartografías generadas -incluso posibilitando a los ciudadanos a generar nuevas cartografías y mapear temáticas diversas-.

En la actualidad se evidencia una aceleración de los procesos de cambio económico, social, cultural, tecnológico y material que plantea nuevos desafíos. Ante un creciente marco de incertidumbre resulta necesario desarrollar nuevos instrumentos y estrategias de actuación, para lo cual el rol de la cartografía -a través de nuevas herramientas e innovaciones- con-



**Fig. 3 |** Rosario Ciudad Metropolitana y el Sistema Ciudad-Río. Fuente: *Plan Director de Rosario. Bases para el acuerdo*. Municipalidad de Rosario (1999).



**Fig. 4 |** Perspectiva metropolitana del PUR 2007-2017: Los proyectos metropolitanos de carácter estratégico. Fuente: *Plan Urbano Rosario 2007-2017*.

tinúa siendo clave para el análisis, planeamiento y difusión de las transformaciones de la ciudad y el territorio. La cartografía no consiste en un simple recurso de representación, sino que permite generar nuevos conocimientos y crear nuevas realidades.

**BIBLIOGRAFÍA**

- ÁLVAREZ, J. (1998) *Historia de Rosario (1689-1939)*. Rosario: UNR Editora-Edit. Municipal de Rosario.
- ANDERSON, B. (1993). *Comunidades Imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. México: FCE.
- ASOREY, G.; CIGNACCO, A. (2012) «La grilla y el parque. La vivienda del trabajador en el Parque de la Independencia», en Cicutti, B. (Comp.) *La cartografía como objeto de cultura*. Buenos Aires: Nobuko /A&P.
- AUMONT, J. (1992) «El papel del dispositivo», en *La imagen*. Barcelona: Paidós.
- BACZKO, B. 1984 (1999) *Los imaginarios sociales: memorias y esperanzas colectivas*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión.
- BASSO, A. (2012) «Medios gráficos y cartografías de la década de 1960 en Rosario», en Cicutti, B (Comp.) *La cartografía como objeto de cultura*. Buenos Aires: Nobuko /A&P.
- BASSO, A. y ESPAÑOL J. (2003) «Sorrento y Swift: sobre su localización con relación a los arroyos y el río y las urbanizaciones preexistentes», en *ARQUISUR 2003: Las ciudades y el agua*. Rosario: FAPyD, UNR.
- BASSO, A. y ESPAÑOL J. (2007) «Lo oficial y lo privado en la construcción del plano de Rosario. Pueblos Saladillo, Sorrento y Fisherton» en *Actas IV Jornadas Nacionales Espacio, Memoria e Identidad*. Rosario: CEEMI y UNR Editora.
- BASSO, A.; ESPAÑOL, J.; y PONZINI, B. (2014) «Cartografía e imaginarios sociales en Rosario 1858 - 1915. Del plano ilustrado a la abstracción de raíz científica», en *V Simposio Ibero-Americano de Historia de la Cartografía*, Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia.
- BEMBO, S. et. al. (1991) «Barrio Saladillo: pasado y presente», en *Revista Rosario. Historias de aquí a la vuelta*. N°. 15. Rosario: Edit. De aquí a la vuelta.
- BENVENISTE, E. (1978) «El aparato formal de la enunciación», en *Problemas de lingüística general*, México: SXXI.
- BERNIA DE CORDOBA LUTGES, M. A. (1959) «Planos de Rosario», en *Diario La Capital*, 08 10 59; 9-11 11 09, Rosario.

- BERGNIA DE CÓRDOBA LUTGES, M. A. (1963) «Alumbrado público de Rosario», en *Revista Historia de Rosario* N. 3. Rosario: Edit. De aquí a la vuelta.
- CAMPAZAS, A. (1997) *Historia de los barrios de Rosario*. Rosario: Edit. Homo Sapiens.
- CARRASCO G. (1886) *Descripción geográfica y estadística de la Provincia de Santa Fe*. 4° edición. Buenos Aires: Imprenta, Litografía y Encuadernación de Stiller&Laas.
- CICUTTI, B.; PONZINI, B. (2002) «La construcción del imaginario social hacia fines del siglo XIX. La propuesta de J. Canals para el puerto de Rosario», en *VVAA, Espacio, Memoria e Identidad*. Rosario: UNR Editora.
- CICUTTI, B.; PONZINI, B. (2004) «Retrato de ciudad. Indagaciones sobre el imaginario colectivo en diálogo con Mateo Booz», en: Bisman H. y Robles, C. (comp.) *Rosario 1998- 2003. Arquitectura con identidad*. Buenos Aires: Bisman & Robles ediciones.
- CICUTTI, B.; PONZINI, B. (2012) «Crisis del campo letrado y producción cartográfica. Notas sobre los planos de la ciudad de Rosario en la obra de Gabriel Carrasco», en Cicutti, B. (Comp.) *Conocimiento del Territorio y Cartografía Urbana-Reflexiones sobre el mapa como producto cultural*, FAPYD-UNR, Ediciones Nobuko/ A&P.
- CICUTTI, B.; PONZINI, B. (2009) «Territorio, política y modernización. Reflexiones sobre el mapa panorámico del intendente Lamas», en *V Jornadas nacional Espacio, Memoria e identidad*. Rosario: CEEMI y UNR Editora.
- CICUTTI, B. (2007) *Registros urbanos de una modernidad periférica. Representaciones y transformaciones materiales en el frente costero de Rosario*. Buenos Aires: Nobuko / A&P.
- CICUTTI, B. (2008) *Conocimiento del Territorio y Cartografía Urbana-Reflexiones sobre el mapa como producto cultural*, FAPYD-UNR. Buenos Aires: Nobuko / A&P.
- CICUTTI, B. comp. (2012). *La cartografía como objeto de cultura*. Buenos Aires: Nobuko /A&P.
- CIGNOLI, F. (1981): *Fundación y formación del Pueblo Alberdi*. Rosario.
- CORBOZ, A. 1983 (2004) «El territorio como palimpsesto», en Ramos, A.M. (ed.) *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, Barcelona: UPC.
- CUTOLO, V.O. (1969) *Nuevo diccionario biográfico argentino (1750-1930)*. Buenos Aires: Ed. Elche.
- DE CERTEAU, M. (1994) *La cultura en plural*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- DE MARCO, M. A. (1992) *Historia de Santa Fe*. Rosario: Apis.
- DE MARCO, M. A. (1996) *Rosario, desde sus orígenes hasta nuestros días. Síntesis histórica*. Rosario: Editorial Fundación Ross.
- DE MARCO, M. A. (h) (2009) «Hace 50 años se creaba en Santa Fe el Consejo Federal de Inversiones», en *Rosario, su historia y región N° 77*. Rosario: CEHDRE.
- ESPAÑOL, J. y BASSO, A. (2010) «Prefiguración y expectativa en los planos del Rosario por Grondona», en *III Jornadas de Ciencia y Tecnología, CyT 2009*. Rosario: UNR Editora.
- ESPAÑOL, J. (2012) «Planos de sistemas viales. Los planes para Rosario en las décadas de 1950 y 1960», en Cicutti, B. (Comp.) *Conocimiento del Territorio y Cartografía*

*Urbana-Reflexiones sobre el mapa como producto cultural*, FAPyD-UNR, Ediciones Nobuko/ A&P.

FAVELUKES, G. (2003) «La cartografía urbana en la modernización temprana de Buenos Aires», en *Interescuelas Departamentos de Historia.*, ed. CD. Córdoba: UNC.

FLORIANI, H. et al (2002) «Forma urbana y normativa», en *Revista A&P*, N° 16. Rosario: FAPyD UNR.

GALIMBERTI, C. (2012) «El rol de la democracia en la planificación urbana. Caso ciudad de Rosario (1983-1993)», en *Revista Proyección*, CIFOT, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo.

GALIMBERTI, C. (2015) *La reinvención del río. Procesos de transformación en la ribera de la Región Metropolitana de Rosario*. Rosario: UNR Editora.

GARROFE, M. (2012) «El futuro planeado de la ciudad. Palimpsesto y metamorfosis del Plan Rosario», en Cicutti, B (Comp.) *La cartografía como objeto de cultura*. Buenos Aires: Nobuko /A&P.

GORELIK, A. (1998) *La grilla y el Par-*

*que. Espacio Público y Cultura en Buenos Aires 1887-1937*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.

HARLEY, J.B. (2005) *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*. México: FCE.

INFANTE J.D. (s/f) «Avenida Central, Explicación que acompaña a los planos de las tres secciones». MIMEO.

LAMAS, L. (1901) *Memoria presentada al Honorable Concejo Deliberante por el intendente municipal Luis Lamas. Del 15 de Febrero de 1898 al 15 de Febrero de 1901*. Rosario: Imprenta, Litografía y Encuadernación «LA CAPITAL».

LOCATELLI, D. (1974) *Historia de la propiedad territorial en el municipio de Rosario*. Municipalidad de Rosario. Dirección General de Topografía y Catastro. Rosario.

MARTINEZ DE SAN VICENTE, I. (1985): *La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario*. Cuadernos del CURDIUR N° 7. Rosario: FAPyD, UNR.

MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, I. (1986) *Los instrumentos del Proyecto Público en la Construcción*

*de la ciudad. El Plan Regulador de 1968*, Cuadernos del CURDIUR N° 16. Rosario: FAPyD, UNR.

MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, I. (2012) «¿El territorio precede al mapa o el mapa precede al territorio?», en Cicutti, B (Comp.) *La cartografía como objeto de cultura*. Buenos Aires: Nobuko /A&P.

MITCHELL, W.J.T. (2009) *Teoría de la imagen. Ensayos sobre representación verbal y visual*. Madrid: Akal.

MONGSFELD, O. (1982) *Origen del trazado urbano del Rosario*, Primer Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Santa Fe. Rosario.

MONGSFELD, O. (1994) *El Área Metropolitana de Rosario y Pago de los Arroyos*, Centro de Estudios Urbanos de Rosario.

MONTES, A. (1963) «Cartografía Rosarina Contemporánea. El mapa del Pago de los Arroyos y el plano de la ciudad y alrededores», en *Revista de Historia de Rosario*, Año I. No 2, Rosario.

MONTES, A. (1964) «Plan Rosario», en *Revista Historia de Rosario*, Año II, N° 5-6, Rosario.

MONTES, A. (1964) *Plan Rosario. Ley Nacional No 16.052 y sus antecedentes. Proyecto de Decreto reglamentario*, CEN Centro de Estudios Nacionales, Provinciales y Municipales, Filial Rosario.

MONTES, A. (1981) «Estación Mariano Moreno», en *Revista de Historia de Rosario N° 33*, Rosario: Amalevi.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1902) *Primer Censo Municipal de Población de la ciudad del Rosario de Santa Fe*. Bs. As.: Guillermo Kraft.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1908) *Segundo Censo Municipal de la ciudad del Rosario de Santa Fe*. Rosario: La Capital.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1910) *Tercer Censo Municipal del Rosario de Santa Fe*. Rosario: Talleres de la República.

MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1926) *Cuarto censo municipal de Rosario de Santa Fe*. Rosario: Talleres de la República: UNR Editora.

res de la República: UNR Editora.

PIGNETTO, M. E. (1926). *Memoria presentada al Honorable Concejo Deliberante por el Intendente Municipal Dr. Manuel E. Pignetto. Desde el 2 de Abril al 31 de Diciembre de 1925*. Rosario: Papelería y Talleres Gráficos La Velocidad.

PONZINI, B. (2009) «La ruptura de la grilla. J. Daniel Infante y el proyecto de avenida central en el Rosario de Santa Fe», en *VVAA, III Jornadas de Ciencia y Tecnología*. Rosario: UNR Editora.

PONZINI, B.; BASSO, A.; ESPAÑOL, J. (2014) «Representaciones urbanas 1920-1935. La ciudad en la cartografía, el censo y la prensa periódica», en *V Simposio Ibero-Americano de Historia de la Cartografía*, Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia, 24 al 27 de Septiembre de 2014.

PREFECTURA DEL GRAN ROSARIO (1971) *Cuadernos de Trabajo No 1*.

Rosario: Depto. Promoción y Desarrollo Prefectura del Gran Rosario.

QUIROGA I. (1911) *Memoria presentada al H.C. Deliberante por el Intendente Municipal correspondiente al año 1910*. Rosario: Talleres de la Biblioteca Argentina.

REGINALD LLOYD dir. (1911) *Impresiones de la República Argentina en el siglo veinte*. Londres: Lloyd GreaterBritain Publishing Co.

ROTONDO, N. (Comp.) 1997 (2000) *CEUR vigésimo aniversario*. Rosario: CEUR.

TRAVERSA, O. (2001) *Aproximaciones a la noción de dispositivo*. Buenos Aires: Signo y Señal, UBA.

URRUTIA, A. (1967) «Influencia de los parques en la expansión de Rosario», en *Revista Historia de Rosario Año V, N° 14*.

*Diario La Capital*, ediciones varias  
*Diario Democracia*, ediciones varias

## ARCHIVOS

Museo Histórico Provincial «Dr. Julio Marc».  
Museo de la Ciudad de Rosario.  
Dirección General de Topografía y

Catastro, Municipalidad de Rosario.  
Dirección General de Vías Navegables.  
ENAPRO