



Entre la ABSTRACCIÓN y la REALIDAD

Ideas y estrategias de ciudad en la construcción de Córdoba y Rosario

Tesis Doctoral

Mariana Debat

Director: Joaquín Sabaté Bel

Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio
Universidad Politécnica de Cataluña





SEGUNDA PARTE

IDEAS, ESTRATEGIAS Y CONSTRUCCIÓN DE CIUDAD

SEGUNDA PARTE

IDEAS, ESTRATEGIAS Y CONSTRUCCIÓN DE CIUDAD

1 IDEAS Y EPISODIOS en la construcción de Córdoba y Rosario

- 1.1 Episodios, ideas, instrumentos y referentes
- 1.2 Delimitación espacial de los episodios

2 IMPRESIÓN Y SOBRE IMPOSICIÓN. La construcción de la ciudad central

- 2.1 Impresión. Córdoba, ciudad colonial hispana
- 2.2 Sobre-imposición. Rosario, la cuadrícula como ordenadora del trazado
- 2.3 Las variaciones morfológicas del modelo.
- 2.4 Dialéctica entre el modelo y sus variaciones. La construcción de la identidad

3 FRAGMENTACIÓN E INTEGRACIÓN. Pueblos nuevos y áreas intermedias

- 3.1 El proceso de construcción de país
- 3.2 Fragmentación
- 3.3 Integración
- 3.4 Entre la fragmentación y las constantes

4 COMPLETAMIENTO Y EXTENSIÓN. De los fragmentos a la ciudad

- 4.1 Un país en proceso de transformación
- 4.2 Continuidad y parques urbanos
 - 4.2.1 Continuidad y extensión. El barrio de Nueva Córdoba
 - 4.2.2 Parque Urbano
- 4.3 Dos planes y una estrategia. Re-colonización del territorio y completamiento de la ciudad
 - 4.3.1 Ejes, diagonales y plazas como proyecto de extensión y vinculación. Joseph Bouvard en Rosario
 - 4.3.2 Suburbios, centros cívicos y parques como modelo de extensión. Carrasco en Córdoba
- 4.4 De los fragmentos a la idea de ciudad
 - 4.4.1 La huella de los parques y la ciudad Nueva
 - 4.4.2 La actualidad de los planes de Bouvard y Carrasco

5 SISTEMATIZACIÓN Y FUNCIONALIZACIÓN. La ciudad por zonas y la movilidad

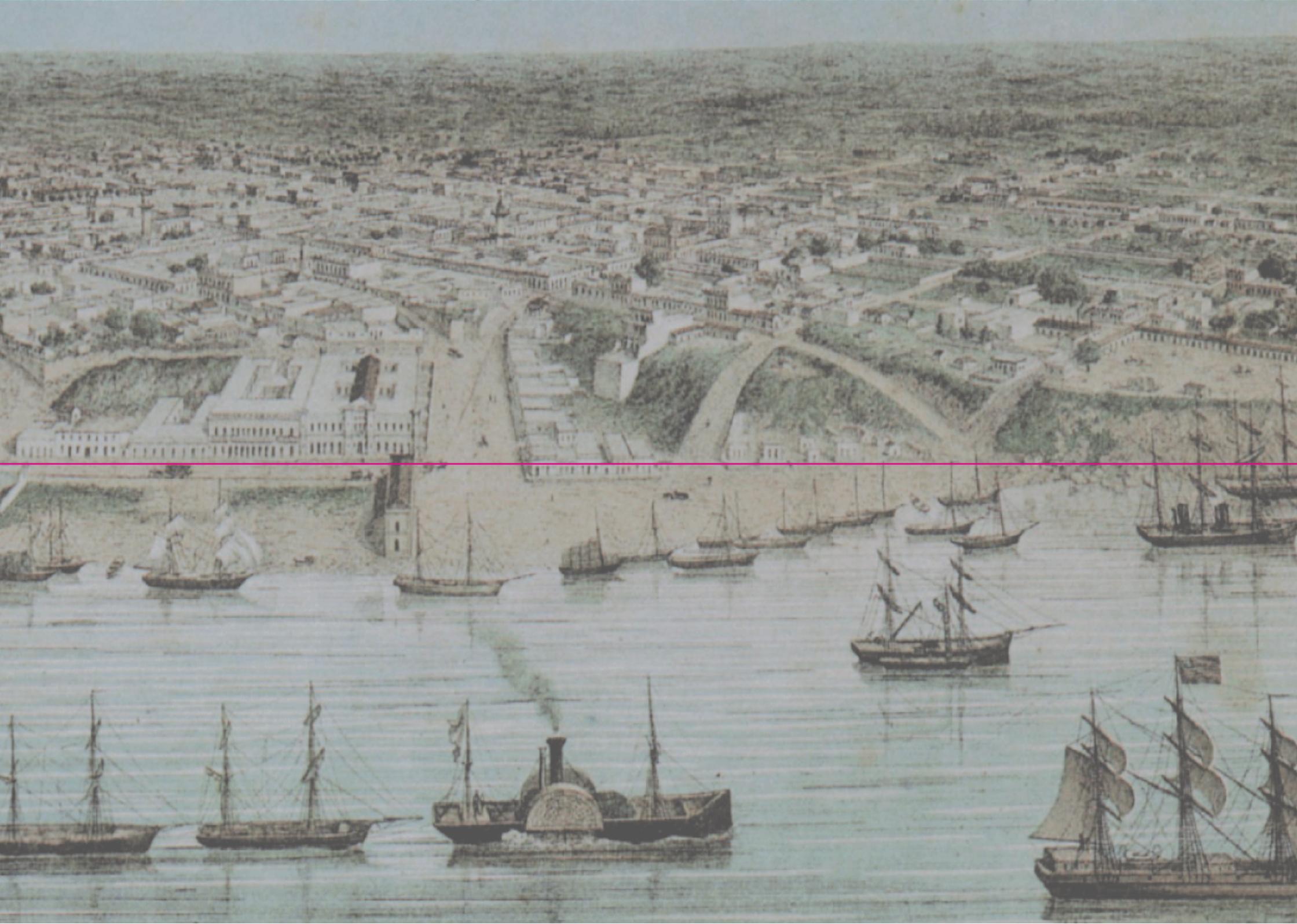
- 5.1 Hacia la ciudad funcional
- 5.2 Sinergias de modelos y laboratorio funcional.
Guido, della Paolera, Farengo en Rosario
- 5.3 La consolidación del zoning y descentralización
La Padula en Córdoba
- 5.4 La herencia, desde el primer plan a su consolidación

6 REVALORIZACIÓN Y CONSERVACIÓN. La recuperación de la ciudad construida

- 6.1 De las operaciones de transformación a la pérdida de valor de las áreas centrales en Córdoba y Rosario
- 6.2 La revalorización del pasado y la búsqueda por construir identidad en Argentina. Algunos apuntes
- 6.3 Las ordenanzas como prefiguradoras del centro histórico
 - 6.3.1 Los primeros estudios para el centro histórico de Córdoba.
 - 6.3.2 Las ordenanzas para el área central: Enrico Tedeschi
- 6.4 De ayer a hoy.... Un trabajo inconcluso

7 RE-DIMENSIÓN Y METROPOLIZACIÓN. La ciudad metropolitana

- 7.1 El modelo territorial y las transformaciones en las relaciones de la ciudad territorio
- 7.2 Notas sobre antecedentes de planificación territorial en Argentina
- 7.3 Ideas para un espacio metropolitano en Córdoba y Rosario
 - 7.3.1 Rosario. Concentración lineal y movilidad
 - 7.3.2 Córdoba. Modelo descentralizado vs. modelo centralizado
- 7.4 Metropolización treinta años después





IDEAS Y EPISODIOS
en la construcción de Córdoba y Rosario



Rosario. El Bajo. Litografía de Fleuty. Fuente: Museo Histórico Provincial.

1. IDEAS Y EPISODIOS en la construcción de Córdoba y Rosario

Las ciudades de Córdoba y Rosario han transitado por un largo camino que arranca en momentos diferentes, aunque hoy reconocemos en ambas diversas similitudes. Dichas similitudes surgen, entre otras cosas, por haber afrontado ideas comunes.

Este capítulo selecciona y pone de relieve algunos *episodios urbanos* relevantes, que han conformado la estructura física de ambas ciudades a lo largo de la historia y, al mismo tiempo, reivindica la importancia de las ideas de ciudad en su construcción. No se intenta con ello explicar con detalle su historia urbana, sino destacar diferentes hechos (no necesariamente con una secuencia cronológica), que han incidido en su estructura actual, con el fin de poder detectar ciertas constantes que se repiten, ya sea en el tiempo, o entre una ciudad y otra.

Los principales episodios analizados se refieren a los siguientes temas:

1. La construcción del área central
2. El surgimiento de las áreas intermedias y los barrios tradicionales
3. Parque urbano, extensión y completamiento
4. Las arterias viarias y la organización funcional de la ciudad
5. La preservación del núcleo antiguo y la preocupación por los centros históricos
6. La incorporación y la consolidación de un espacio metropolitano

1.1 EPISODIOS, IDEAS, INSTRUMENTOS Y REFERENTES

En términos generales, se podrían agrupar en dos categorías los principales episodios que se analizan. Un primer grupo, conformado por aquellas ideas que han construido o modificado la ciudad de forma directa en el momento en que se proponen y un segundo, que corresponde a aquellas otras que, aunque dejan su impronta física solo en forma parcial, son la base de otras nuevas y que décadas más tarde afectan de igual manera a la construcción de la ciudad.

El análisis de las ideas y estrategias que dominan la construcción de la ciudad en cada uno de los episodios se ha realizado a través de diferentes instrumentos, ya sean planos, planes u ordenanzas. Esta selección se ha realizado en base a buscar aquellos que mejor representaban la estrategia de construcción que domina el periodo. Es por ello, que se hay omisiones intencionadas de algunos instrumentos o momentos en cada ciudad.

Cabe aclarar también, que el objetivo principal no es un análisis exhaustivo de los planes, procesos y/o proyectos, sino la puesta en común de ellos en ambas ciudades y de sus influencias directas o indirectas en la imagen de la ciudad actual.

Al hablar de idea¹ hemos definido tres elementos inherentes a ella: la ciudad real (en un momento determinado), el actor (persona o grupo de personas ligadas a una forma de entender la ciudad y a una cultura propia) y finalmente, la idea propiamente dicha, donde confluyen los dos primeros y la ciudad futura o imagen deseada. Tres son, entonces, los elementos sobre los cuales indagamos en cada instrumento para descifrar *la* o *las* ideas subyacentes, definir los principales conceptos y proyectos y “descubrir” las huellas urbanas que han dejado.

1 “Las ideas y la construcción de la ciudad” en “Bases conceptuales” de la Primera Parte del trabajo

Por lo tanto, se describe en primer lugar, la ciudad sobre la que se pretende operar. En segundo lugar, se introduce los actores y finalmente, las principales ideas y proyectos que esconde la forma propuesta. Es decir, el estudio de la mediación entre *ciudad real y la imaginada*.

A continuación se presenta un cuadro donde se ponen en contexto los episodios, los instrumentos seleccionados y las ideas y sus referentes. No se pretende realizar un cuadro exhaustivo de todas las ideas en boga en el momento. Por ello, nos hemos centrado en aquellas que los propios autores de los planes y proyectos analizados reconocen como referentes, que se recogen en la memoria de los planes o en los escritos de los personajes que los han propuesto.

1492 Descubrimiento América

Revolución de mayo 1810
Independencia Argentina

Declaración de libre 1852
navegación de los ríos interiores
Alberdi "Bases y puntos de 1852
partida para la organización política
de la República Argentina"

CONTEXTO

Primera fundación de 1536
Buenos Aires

Fundación de Córdoba 1573

1500

30

60

1600

30

60

1700

30

60

1800

10

20

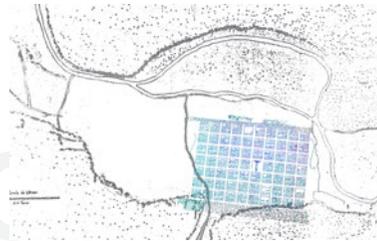
30

40

50

IMPRESIÓN Y SOBRE-IMPOSICIÓN
La construcción de la ciudad central

IDEAS e INSTRUMENTOS



Plano L. Suarez de Figueroa. 1577
Primer plano de la ciudad

Cuadrícula ordenadora de 1853
Rosario. Plano de Timoteo Guillóm

CÓRDOBA
ROSARIO

Ideas y REFERENTES

1850 - 1914 (aprox)
Nuevas ciudades rivadavianas

ARGENTINA - LATINO AMERICA
INTERNACIONAL

1850 - 1870
Reformas de París de Haussmann
Parques de París. Bois 1852 - 1872
de Boulogne y Bois de Vincennes



1900

FRAGMENTACIÓN E INTEGRACIÓN. Pueblos nuevos y áreas intermedias

COMPLETAMIENTO Y EXTENSIÓN. De los fragmentos a la ciudad

SISTEMATIZACIÓN Y FUNCIONALIZACIÓN. La ciudad por zonas y la movilidad

REVALORIZACIÓN Y CONSERVACIÓN. La recuperación de la ciudad construida

RE-DIMENSIÓN Y METROPOLIZACIÓN. La ciudad



ARGENTINA LATINO AMERICA INTERNACIONAL

1.2 DELIMITACIÓN ESPACIAL DE LOS EPISODIOS

La delimitación espacial para cada episodio se elabora a partir de cada plan, propuesta o idea estudiada y de su área de actuación sobre la ciudad.

Se toman como referencia los siguientes planos y/o planes

Episodio 1

Córdoba: Plano de Lorenzo Suarez de Figueroa de 1577

Rosario: Plano de Timoteo Guillón de 1853

Plano de Nicolás Grondona 1858

Episodio 2

Para ambos casos se toma la zona que ocuparon en el territorio los nuevos barrios

Episodio 3

Córdoba: Plan Regulador y de Extensión de B. Carrasco de 1927

Rosario: Plan Bouvard de 1909

Episodio 4

Córdoba: Plan Regulador de La Padula de 1957

Rosario: Plan de Guido – Farengo y della Paolera de 1935

Episodio 5

Córdoba: Ordenanza de Enrico Tedeschi de 1967

Episodio 6

Córdoba: PLANDEMET y EDOMS, 1980

Rosario: Prefectura del Gran Rosario 1969



IMPRESIÓN Y SOBRE-IMPOSICIÓN
La construcción de la ciudad central



Córdoba. Iglesia de la Compañía de Jesús. Fuente: autor desconocido

2. IMPRESIÓN Y SOBRE-IMPOSICIÓN

La construcción de la ciudad central

A escala territorial, como ha sido ampliamente estudiado, las fundaciones de las ciudades españolas en América cumplieron un rol estratégico en la colonización del territorio. Las ciudades que se fundan no responden a hechos aislados, o a una estrategia estrictamente mercantil, como las ciudades portuguesas,¹ sino a un objetivo bien definido de avanzada y apropiación del nuevo territorio. España, como afirma Romero, imagina su imperio colonial como una red de ciudades, donde las fundaciones constituyen un hecho decisivo, organizándose como una red urbana².

¹ Las ciudades portuguesas fueron durante mucho tiempo “factorías” que se limitaban a dar paso a la riqueza que se embarcaba hacia Europa.

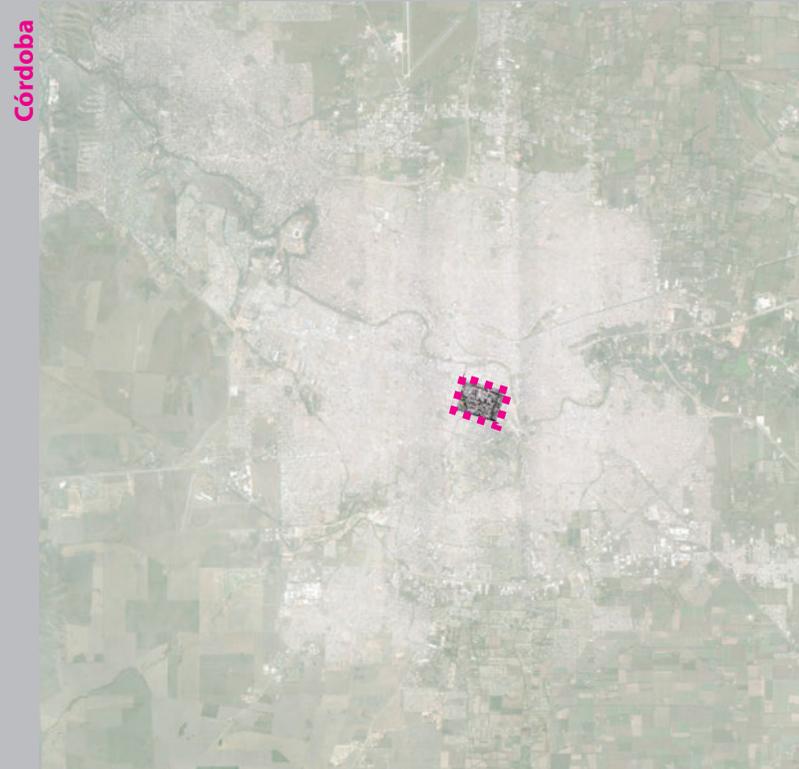
² ROMERO, J. L. (1976). Latinoamérica: las ciudades y las ideas.

Los orígenes de las ciudades protagonistas de esta tesis se engloban en esta idea, aunque datan de épocas muy diferentes. Córdoba pertenece al grupo de ciudades fundadas por la colonización española proveniente desde Perú, en el año 1573, bajo los preceptos de las Leyes de Indias. Rosario, en cambio, no posee acta de fundación. Su origen se remonta a la apropiación de tierras deshabitadas por parte de los conquistadores con el objetivo final de controlar el territorio. No es hasta 1814 cuando se realiza el “trazado de la aldea” y es recién en 1823, cuando se la reconoce como villa. Del acta de fundación de Córdoba hasta que el grupo de caseríos de Rosario se convierta en “aldea”, hay una diferencia de prácticamente 250 años. No obstante esta gran diferencia, la imagen actual de ambas ciudades está fuertemente marcada por la primera idea de ciudad contenida en su origen.

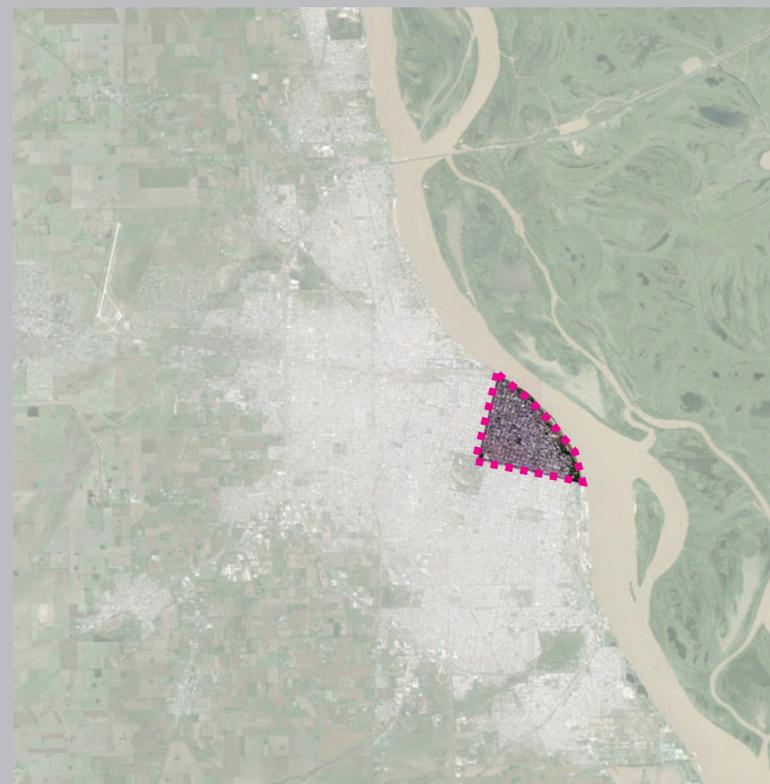
En este capítulo nos proponemos explorar las ideas y rasgos que definen la identidad de las áreas centrales de Córdoba y Rosario que, al igual que la mayoría de las ciudades latinoamericanas, tienen su origen en la concepción española de apropiación del territorio. La primera, como fundación y la segunda, como idea de ocupación de tierras para reclamarlas como dominio de la corona española. Ambas parten de un mismo modelo geométrico, la primera **impresa** sobre un territorio natural y la segunda **sobre-impuesta** no solo al territorio natural, sino también a fuertes pre-existencias artificiales. La aplicación de este modelo ha llevado, en los estudios más extendidos, a la simplificación de englobar en un mismo grupo a todas las ciudades de origen español, afirmando que las áreas centrales son bastantes similares. No obstante, aunque reconocemos un denominador común, las reflexiones que se suceden para la aplicación de este modelo juegan un papel igual de determinante en su configuración, poniendo de relieve una identidad propia, producto de las sinergias entre el modelo “impuesto,” sus variaciones y adaptaciones.



En el caso del actual territorio argentino, las campañas de urbanización se originan en tres corrientes colonizadoras: las del Norte, que parten desde Lima por Salta y Jujuy; la del Este, que penetra por el Río de la Plata; y la del Oeste que penetra a través de la cordillera de Los Andes desde Chile. Fuente: FOGLIA et. alts. (1994). La cuadrícula en el Desarrollo de la ciudad Hispanoamericana. Es Caso de Córdoba. Tomo I y II.



Córdoba



Rosario

Delimitación espacial

2.1 IMPRESIÓN

Córdoba: ciudad colonial hispana

El Modelo genérico

En un primer momento la mayoría de las ciudades fundadas nacen como un fuerte, siendo este el primer acto fundacional, y existen solamente en un plano, cuyo trazado solo revela la ambición del grupo fundador.³ Este acto constituye un hecho político de ocupación y afirmación de los derechos de los conquistadores sobre ese territorio. Desde 1573, fecha de fundación, hasta el traslado efectivo en julio de 1577, Córdoba es apenas un fuerte inicial, un asentamiento temporal que ya prevé la posibilidad de ser trasladada, al igual que sucede con muchas de las ciudades fundadas. La ciudad, por lo tanto, es un proyecto que debe construirse con el tiempo.

Este largo proceso de transformación del territorio natural en “ciudad” se lleva a cabo a través de la idea de impresión de un **modelo geométrico artificial**, que en principio se propone genérico y repetitivo, sobre un territorio que se concibe plano e indiferente a las pre-existencias.

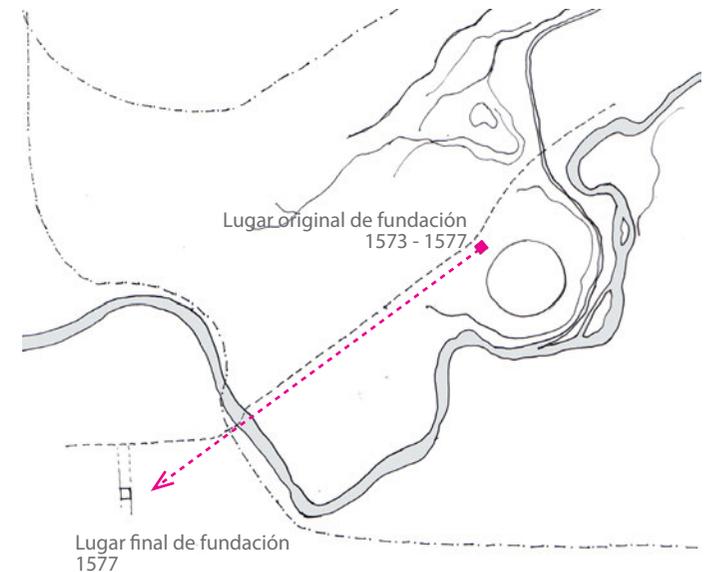
La estructura base del área central de Córdoba responde a lo que algunos autores denominan “tipo urbano consagrado”, es decir el trazado en cuadrícula anterior a las leyes de Felipe II.⁴ Si bien este modelo no está establecido en ninguna ordenanza, la repetición de ciertas reglas en su aplicación derivan en un patrón que le da origen. La plaza se ubica en el centro de la composición y desde allí se realiza el trazado, en casi todos los casos, a “cordel y regla”, de forma geométrica, donde las calles se cruzan originando una retícula o cuadrícula, para los casos en que las distancias entre los cruces son siempre iguales.⁵ Las calles, por lo general, tienen una medida de seis metros de ancho y las manzanas unos 100m por 100m.

3 Las ciudades más grandes: como Buenos Aires, Lima o México, sobrepasan las cien manzanas; mientras que la mayoría se encuentra sobre las veinticinco. Córdoba tiene en su origen setenta manzanas.

4 FOGLIA, et. alts. (1994). La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad Hispanoamericana. El Caso de Córdoba. Tomos I y II.

5 Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (1989). La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden.

Se fundaba sobre la nada. Sobre una naturaleza que se desconocía, sobre una sociedad que se aniquilaba, sobre una cultura que se daba por inexistente. La ciudad era un reducto europeo en medio de la nada. Dentro de ella debían conservarse celosamente las formas de la vida social de los países de origen, la cultura y la religión cristiana y, sobre todo, los designios para los cuales los europeos cruzaban el mar. Una idea resumió aquella tendencia: crear sobre la nada una nueva Europa. ROMERO, José Luis (1976) Latinoamérica. Las ciudades y las ideas.

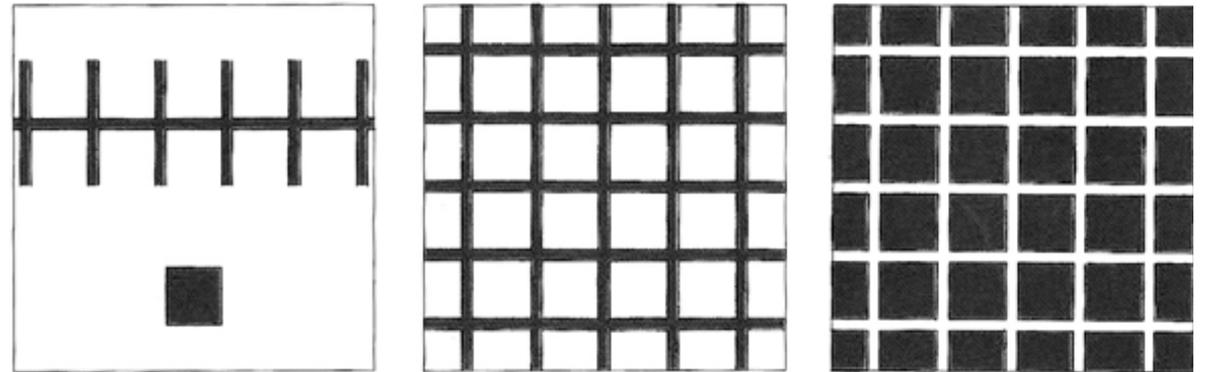


Esquema sobre plano de J.P. Grenon, donde el investigador estudia el traslado de la ciudad desde el Fuerte al sitio actual. Fuente RETTAROLI, J. M. y MARTINEZ, J. (1993) La evolución de la planta urbana de la ciudad de Córdoba. Tomo I

“...la plaza empezó a ser el centro de comunicación social de la ciudad, tan modesta como fuera su edificación, tan elementales como fueran los servicios públicos.... De la plaza salían las calles principales, cuya línea de edificación se conservó cuidadosamente casi siempre. Allí, cerca de la plaza, se afincaron los vecinos más pudientes y levantaron sus casas. Y más lejos se fueron distribuyendo los de menos recursos....”ROMERO, José Luis (1976) Latinoamérica. Las ciudades y las ideas.

Este trazado, denominado clásico⁶ por Jorge E. Hardoy, lleva implícito la idea de centralidad, que queda reflejada en varios aspectos. El primero, la forma en cómo se diseña la ciudad, partiendo de un hipotético centro que sirve de referencia para la delineación y trazado de las calles y que luego ocupará la Plaza Mayor. Así, el único espacio público de la ciudad colonial se ubica en el centro geométrico y al mismo tiempo se constituye en el centro social y representativo de la nueva sociedad.⁷ Simultáneamente, con el trazado, se establecen cuáles son los solares que deben alojar la principal sede civil y religiosa de la ciudad colonial (el cabildo y la catedral) y la ubicación de los principales equipamientos. Todos ellos frente o próximos a la Plaza Mayor, este es el segundo aspecto que refuerza esta idea.

“ La Corona española había enunciado desde 1573 las ventajas de hacer un trazado ordenando de calles y plaza antes de iniciar la construcción de una nueva ciudad. Varias Instrucciones (...) trataban el tema en términos muy generales. De ninguna manera se puede deducir de ellas la existencia de un modelo concreto. Lo mismo ocurre con las numerosas Leyes y Ordenanzas que se fueron enviando posteriormente desde España con el paso del tiempo. Hay que llegar a 1573 para encontrar, en las Ordenanzas de Descubrimiento y Población dadas por Felipe II, claras precisiones sobre la forma de la ciudad, el trazado de las calles y de la plaza, la localización de la iglesia y los edificios de gobierno y sobre el diseño de las casas. Pero este famoso texto apreció cuando la mayor parte de las principales ciudades ya estaban fundadas y, en parte, lo que hace es recoger el resultado de una experiencia ya realizada” Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas (1989). La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden.



Esquema de calles, manzanas y plaza

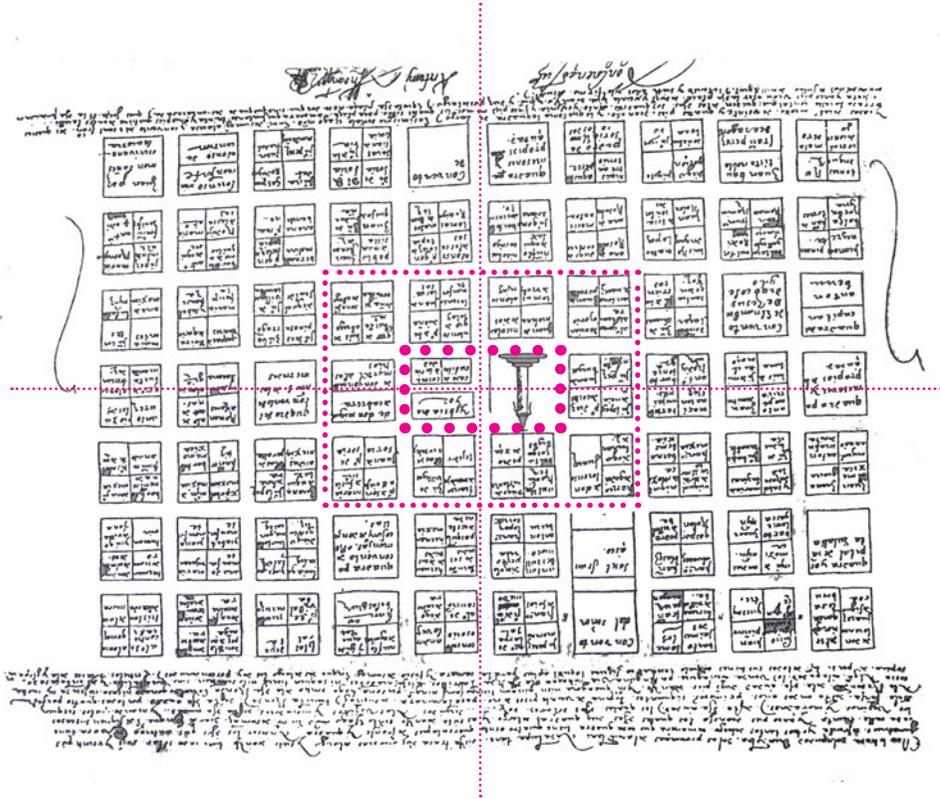
Fuente: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo(1989). La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden.

6 HARDOY, Jorge E. (1968) Dos mil años de urbanización en América Latina en HARDOY, J y TOBAR, C; editores (1968). El proceso de urbanización en América Latina

7 Vale aclarar que algunas ciudades contaron con más de una plaza desde su inicio. Este es el caso por ejemplo del plano de la ciudad de Guatemala de 1776 o de 1778

... y el modelo aplicado en Córdoba

En el primer plano conocido de la ciudad (plano de Lorenzo Suarez de Figueroa de 1577)⁸ el modelo teórico adquiere el primer grado de ajuste a la realidad, al determinar dimensiones concretas y definir su extensión. El trazado base está constituido por un damero de calles rectilíneas que definen un total de setenta manzanas cuadradas de 440 pies de lado (122,6 m), prácticamente iguales, y calles de treinta y cinco pies (10,67 m).



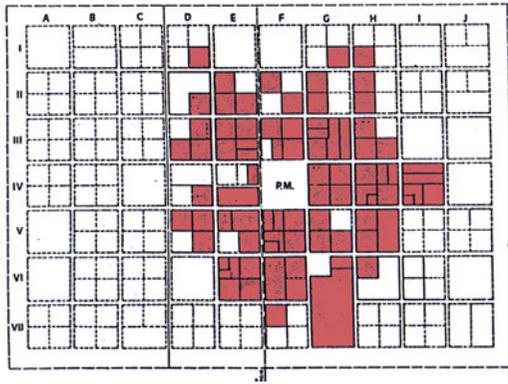
Planta de Córdoba. Plano de Suarez de Figueroa de 1577. Primer plano conocido. Es la primera operación de ajuste del modelo. Primer grado de ajuste: el modelo toma sus propias medidas
Fuente: Archivo Municipal de Córdoba.



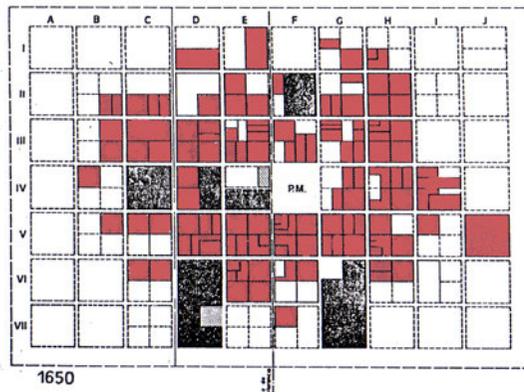
Fotografía de la Plaza San Martín (antigua Plaza Mayor) al fondo la Catedral y el Cabildo)
Fuente: PAGE, Carlos A (1987) Propuestas e intervenciones urbanas en Córdoba 1880-1930

8 Se estima que al realizar el traslado de la fundación de la ciudad desde el primer punto al definitivo, el primer plano confeccionado por Jerónimo Luis de Cabrera es reemplazado por el de Lorenzo Suarez de Figueroa en 1577, que es el documento gráfico más antiguo que se conserva.

La subdivisión predominante de las manzanas está formada por cuatro lotes de 220 x 220 pies (61,3m x 61,3m).⁹ Pero además, divide las manzanas y otorga los solares a sus futuros dueños, constituyendo así también, una transacción legal de adjudicación de tierras. La adjudicación de solares se realiza siguiendo un orden de jerarquía decreciente con respecto a la Plaza, reforzando, de esta manera, la idea de centralidad del modelo. Esto se verá refrendado en las primeras décadas de ocupación, ya que se ocupan y densifican primero las áreas próximas a la plaza, inclusive antes que se ocupe la totalidad del trazado.

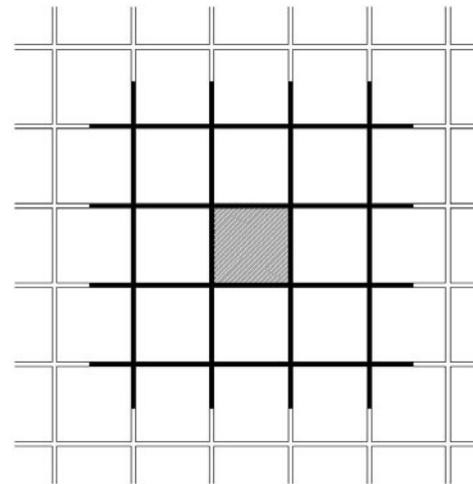


01 Ocupación de la planta urbana, año 1600.

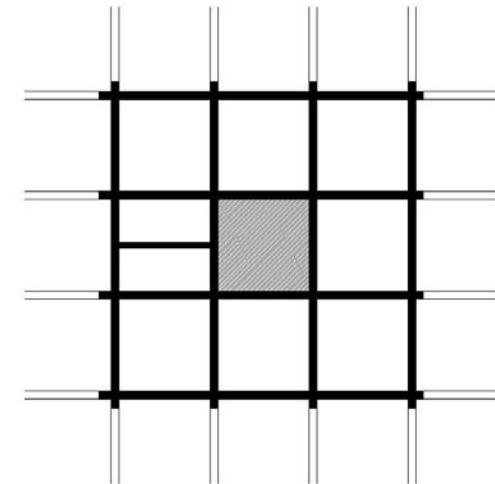


02 Ocupación de la planta urbana, año 1650

01 02 Fuente: FOGLIA, et. alts.(1994). La cuadrícula en el Desarrollo de la ciudad Hispanoamericana. El Caso de Córdoba.



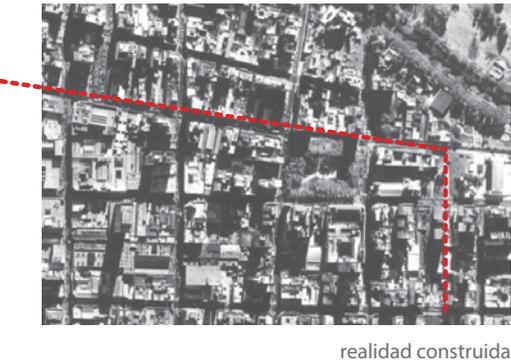
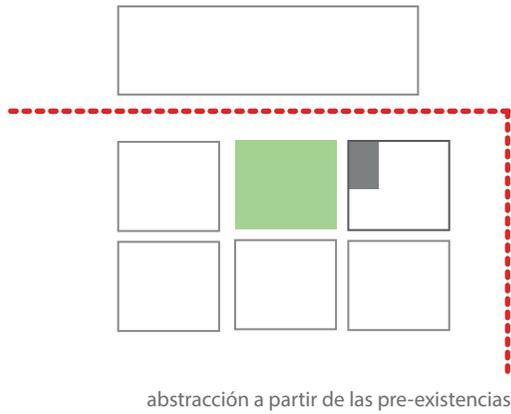
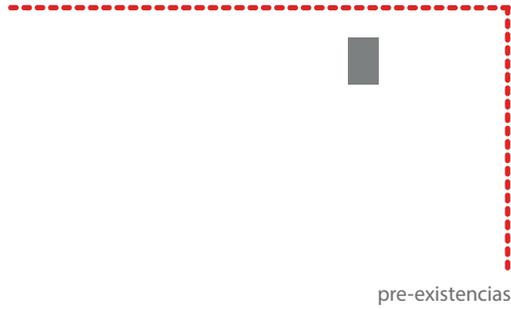
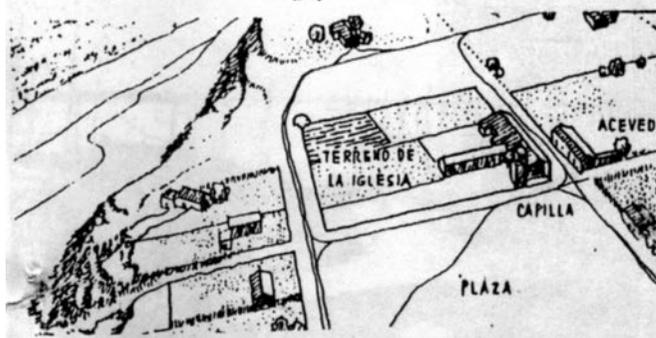
Modelo de referencia



Aplicación en Córdoba

Comparación de las medidas entre el modelo y su aplicación en Córdoba
Fuente: elaboración propia

9 FOGLIA, et. alts. (1994). La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad Hispanoamericana. El Caso de Córdoba. Tomos I y II.



La subdivisión propuesta por Montenegro consiste en generar unas manzanas organizadas en torno a una plaza que se ubica al frente de la capilla existente, como se realiza en las ciudades de colonización española.
 01 O. Mongsfeld (1977). Reconstrucción del área de la actual Plaza 25 de Mayo (origen de Rosario). Imágenes cedidas por el CURDIUR
 02 Foto aérea 1994. Municipalidad de Rosario.



Ubicación de la Capilla del Rosario, junto al Río Paraná.
Fuente: imagen cedida por el CURDIUR



Carta geográfica de las Provincias de la Gobernación del Río de la Plata, año 1685. Autor: "Don Juan Ramón". En él se destaca el sistema fluvial sobre el cual se ubica la Capilla del Rosario.
Fuente: RETTAROLI, J. M.; MARTINEZ, J (1993)

2.2 SOBRE IMPOSICIÓN

La cuadrícula ordenadora, el trazado de Rosario

La "regularización" de la Capilla del Pago de los Arroyos

Rosario no es una ciudad nacida de la colonización española. Sin embargo, si lo es en el significado territorial de la conquista, en la apropiación y ocupación de tierras descubiertas. Ramón Gutiérrez denomina *ciudades espontáneas* a aquellas que nacen sin acta explícita de fundación, que son el resultado de un proceso evolutivo a partir de un núcleo y que con el tiempo recogen, en su mayoría, la experiencia indiana.¹⁰

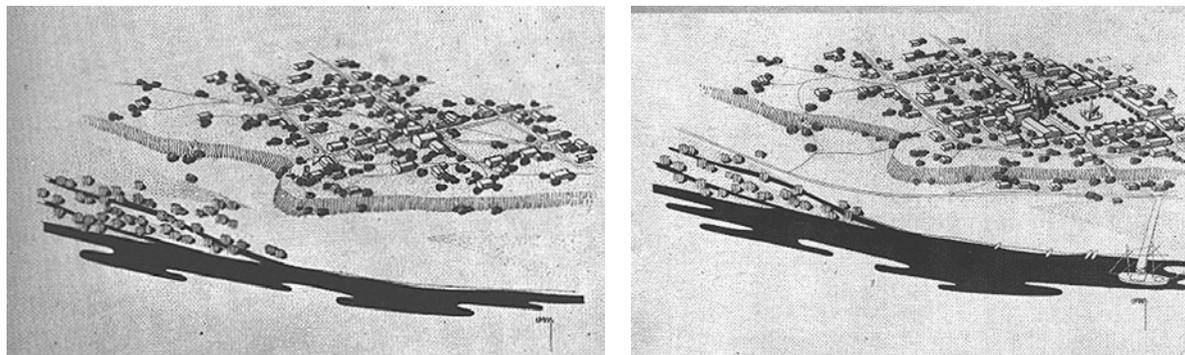
Cuando los españoles llegan a esta región, la pampa está deshabitada, oportunidad que es aprovechada para establecer posesión de estas tierras para la Corona española (realengos), con un concepto formal de la propiedad, con registros y planos. En 1689 parte de las tierras son dadas en propiedad al capitán Luis Romero de Pineda. En los años siguientes, la superficie es fraccionada sucesivas veces por sus herederos directos y finalmente entregada por deudas. Una parte es adquirida por Nicasio José de Suero, quien la subdivide y vende entre los vecinos, entre ellos a Santiago Montenegro, que adquiere la lonja donde se emplaza la Capilla del Rosario (que fuera parroquia del Curato del Pago de los Arroyos desde el año 1730).

Con su casa y pulpería cercana a la Capilla, Montenegro planea la organización del espacio urbano al proyectar en su lonja el trazado de lotes que va vendiendo, acción que configura indiscutiblemente la génesis urbana de la Ciudad de Rosario.¹¹ La figura propuesta toma como referencia el camino real y la antigua capilla del Rosario, en cuyo frente delimita lo que será la plaza central. En función a este núcleo "central" la subdivisión se compone de manzanas aproximadamente regulares. Junto a esta operación y a la venta de los lotes, dona el terreno donde se encuentra la capilla, mediante la cesión de un solar de 94 por 74 varas, ubicado entre el camino real y el deslinde Sur de su propiedad; la plaza y las calles circundantes.

10 Gutiérrez identifica por lo menos cinco variedades de ciudades que nacen en territorio americano, además de la típica ciudad regular que responde al modelo teórico indiano. A saber: ciudades irregulares, aquellas anteriores a las ordenanzas; ciudades semi-irregulares, aquellas que constituyeron ejemplos precursores de las ordenanzas; ciudades superpuestas, donde se realiza la superposición de la nueva ciudad sobre antiguas, los ejemplos clásicos son Cuzco y México; ciudades fortificadas, altamente condicionadas por sus características defensivas aunque pueden ser regulares y ciudades espontáneas, que nacieron sin acta explícita de fundación. GUTIERREZ, R. (1983) Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica

11 MONGSFELD, O. (1982). Origen del trazado urbano del Rosario. Documento cedido por el CURDIUR

Esta organización repite, de alguna forma, la idea de núcleo representativo formado por plaza principal e iglesia de las ciudades de fundación española. El fraccionamiento de la propiedad de Montenegro constituye una acción fundacional, que plantea algunos elementos urbanos que se mantienen hasta el día de hoy: (la plaza pública,¹² actual plaza 25 de mayo; la parcela para la capilla, donde se ubica la Catedral; el camino real, actualmente calles 25 de Diciembre y Santa Fe y la calle al sur, actual calle Córdoba). Transcurren algunos años más, hasta que Rosario realiza su trazado definitivo. Sin embargo este primer intento introduce la idea de regulación y orden.



Secuencia de crecimiento de la ciudad de Rosario. Las viviendas se asientan en las manzanas de la ordenación de Montenegro. (Imagen cedida por el CURDIUR. Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales)

12 La plaza mide aproximadamente 335 por 437 pies, dimensionado intermedio entre mínimos y máximos dispuestos por la Ley de Indias para una Plaza Mayor. MONGSFELD, O. (1982). Origen del trazado urbano del Rosario

Los planos sucesivos y la imposición del modelo

El crecimiento del poblado se da en forma paulatina y lenta. El padrón del “Pueblo de Rosario de los Arroyos” arroja en 1814 un total de 132 viviendas agrupadas en 15 manzanas. Pero, “a pesar de la inexistencia de documentación cartográfica, algunos historiadores coinciden en que a principios del siglo XIX Rosario no formaba un poblado sino solo un agrupamiento de casas dispersas”.¹³

Es en 1814 cuando se propone una nueva subdivisión, que es la definitiva. Para ello, se recurre a la **sobre-imposición** de un modelo aprendido. El trazado utilizado se asemeja mucho a los de las ciudades de fundación española. Se fijan los puntos de centralidad, la ya citada capilla y la plaza de la subdivisión de Santiago de Montenegro, y desde allí se delinea el sistema de calles. Casi doscientos años más tarde, el proceso de organización de Rosario repite las características de los trazados de la conquista. Martínez de San Vicente, citando a Begnia de Córdoba Lutges, explica el proceso: “que las medidas de las suertes partiera del centro de la plaza del mismo pueblo, punto que se tendría como mojonaría común que deberá señalarse con un pilar u otro monumento semejante, cuya diligencia se practicaría, asimismo, en los cuatro ángulos del terreno indicado.”¹⁴

En el plano de Rosario de Timoteo Guillón de 1853, reconocido como el primer documento cartográfico, aparecen representadas por primera vez las manzanas regulares, en una superficie que abarca un cuadrado de aproximadamente siete por siete manzanas, acotadas por la línea de la barranca del Paraná. No obstante, deja inconclusa la serie del Este en previsión, probablemente de su posible continuidad.

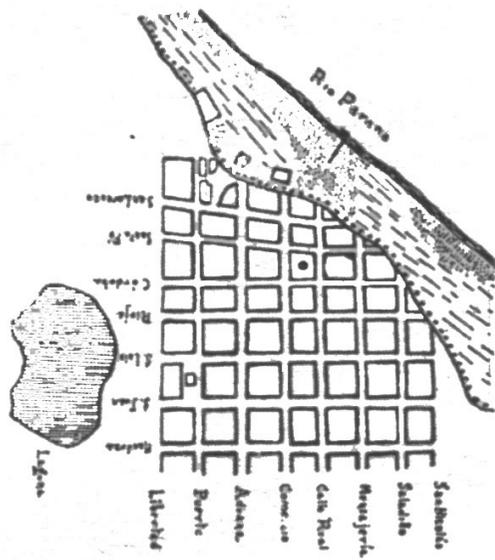
En 1858, solo cinco años más tarde, se publica el primer plano oficial de la ciudad de Rosario, confeccionado por el ingeniero Nicolás Grondona. El área grafiada supera ampliamente la anterior.

13 MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, I. (1985). La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario.

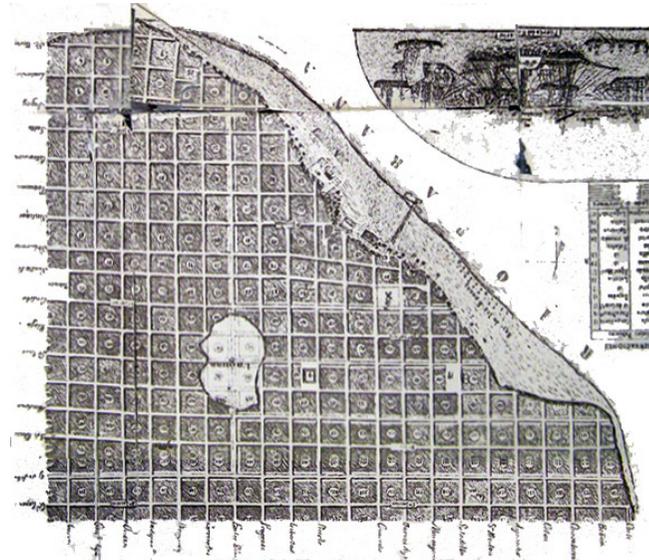
Los historiadores a los que hace referencia son: Fernández Díaz, Augusto en Rosario desde lo más remoto de su historia; Montes, Alberto (1977) en Santiago Montenegro. Fundador de la ciudad de Rosario, y Mongsfeld, Oscar (1983) en El área Metropolitana de Rosario y el Pago de los Arroyos.

14 En MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, I. (1985). La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario. cita a BEGNIA DE CÓRDOBA LUTGES, M. en “Planos de Rosario” en Diario La Capital 8/10/59 9/10/59 10/10/59 22/10/59

La cuadrícula, con manzanas de ciento cincuenta varas, encuentra su límite en las barrancas del río y se extiende hasta alcanzar las actuales calles Dorrego y Estanislao Zeballos, aunque, deja los otros límites abiertos, con lo cual apuesta por la idea de que las calles se internen hacia la pampa.



Plano de Timoteo Guillón 1853.
Fuente: Museo Histórico Provincial.



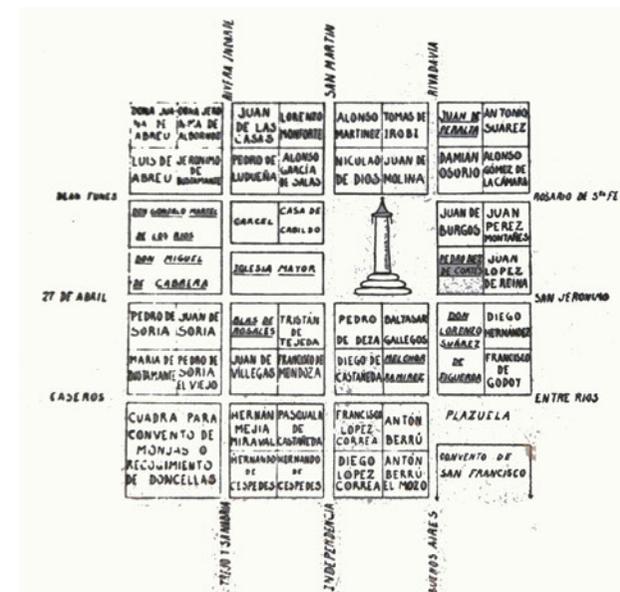
Plano de Nicolás Grondona 1858.
Fuente: Museo de la Ciudad de Rosario.

2.3 LAS VARIACIONES MORFOLÓGICAS DEL MODELO

La formación de la identidad

El ideario de un territorio monolítico de la conquista que se desea construir a base de fundar ciudades que reproducen un mismo modelo solo puede alcanzarse en parte. La geometría perfecta impuesta solo se construye parcialmente, cosa que sucede en la mayoría de las ciudades, ya que el modelo teórico sufre variaciones. Éstas responden a diferentes causas, dar solución a requerimientos funcionales de cada ciudad, adaptarse a la realidad del territorio natural o a pre-existencias construidas para el caso de aplicación sobre parajes establecidos como en Rosario. Aparecen así los rasgos que hacen única a cada ciudad.

Las primeras variaciones que sufre el modelo en el caso de **Córdoba** son las adaptaciones a los requerimientos funcionales específicos, que se producen en el momento mismo de trazar el primer plano (además de los arreglos dimensionales de las calles y las manzanas que ya comentamos). Estos ajustes se dan en dos casos: el primero, la subdivisión de una manzana regular en dos más estrechas, por medio de un pasaje que separa el Cabildo y la Iglesia Mayor. En el segundo caso se agrupan dos manzanas, que alojan el Convento de San Francisco y que dejan una plazoleta en un uno de sus extremos.



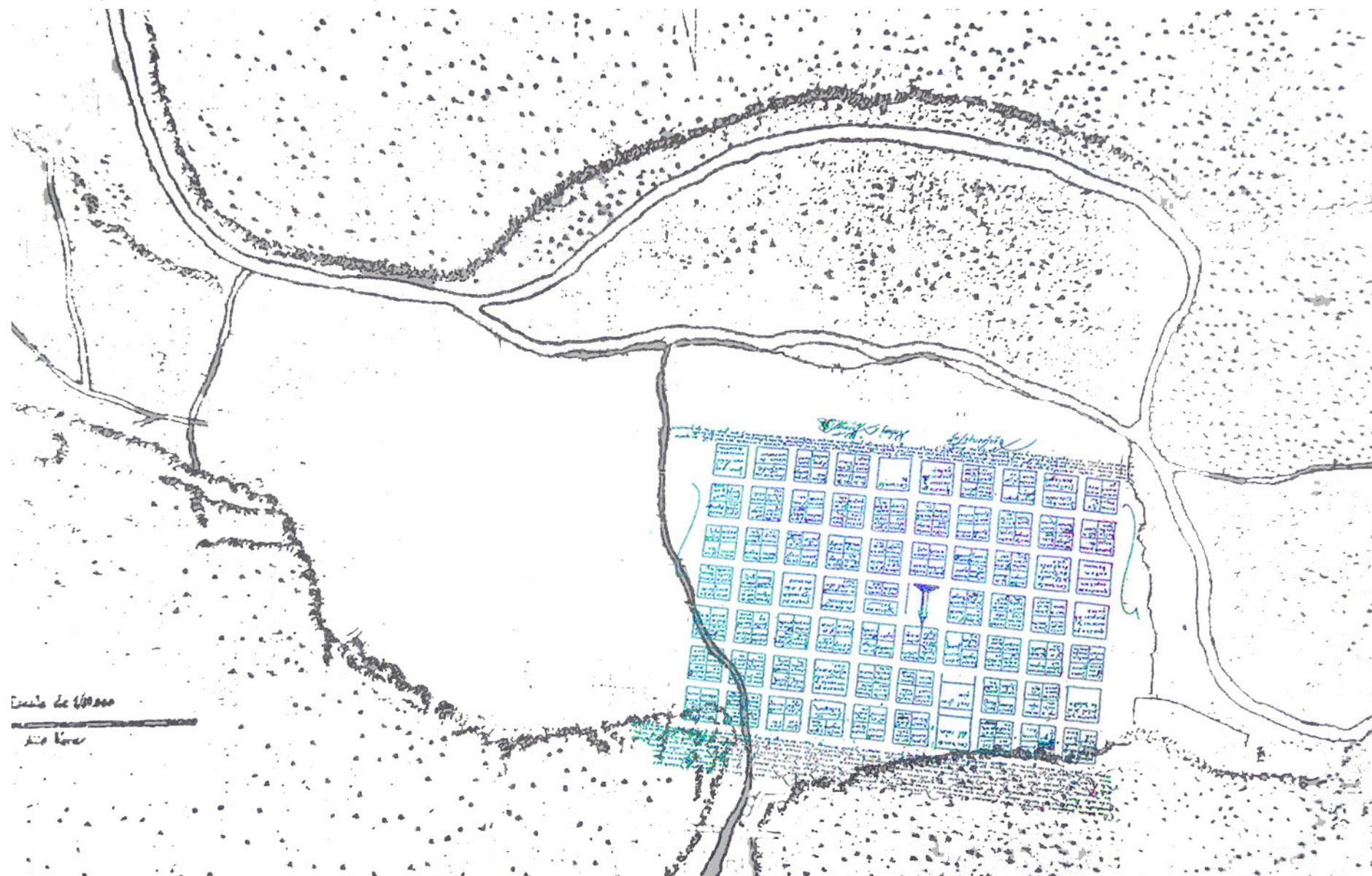
Detalle de la ocupación próxima a la Plaza Mayor. En el plano se puede apreciar la subdivisión de la manzana del Cabildo y Catedral y la plazoleta del Convento de San Francisco.

Fuente: RETTAROLI, J. M. y MARTINEZ, J (1993). La evolución de la planta urbana de la ciudad de Córdoba.

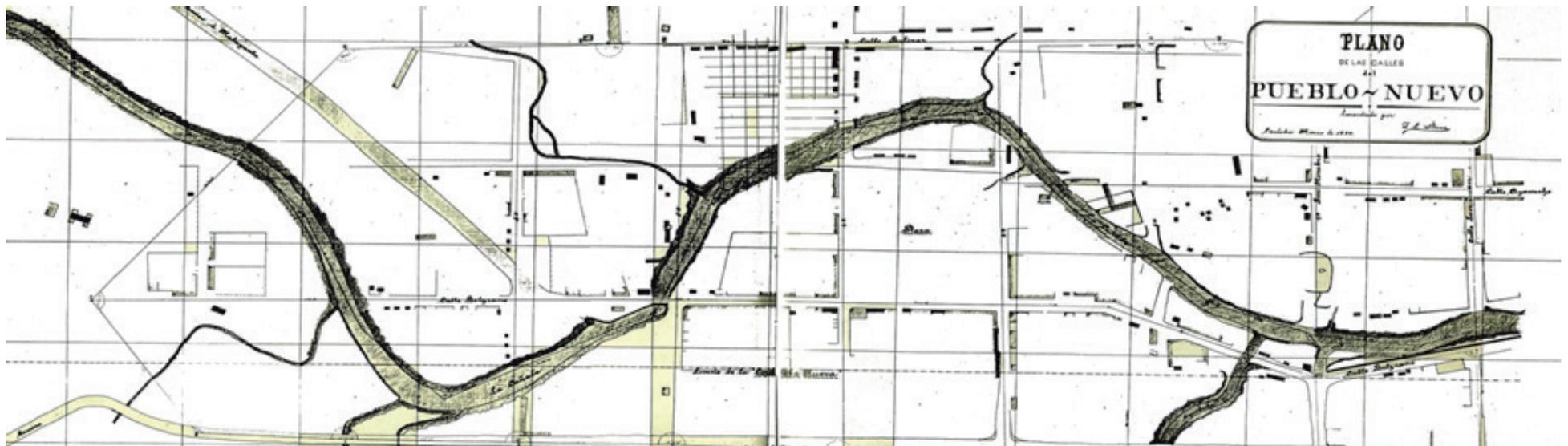
Montaje del modelo teórico geométrico para la ciudad de Córdoba sobre el territorio natural. El origen del trazado (la plaza) se asienta sobre una topografía llana y desde allí se procede al trazado; lo cual lleva muchas veces (como es el caso) a encontrarse con accidentes topográficos que el modelo no resuelve.

Fuente: elaboración propia. Superposición a partir del plano de Lorenzo Suarez de Figueroa de 1577 y el plano de "Labergue" de 1860, donde se grafía la hidrografía y la topografía.

Fuente de los planos utilizados: Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Córdoba.



La segunda variación morfológica está relacionada con la geografía del lugar, que es ignorada en un primer momento, pero que con el tiempo termina por imponer sus reglas. Es así que, cuando las setenta manzanas de la fundación comienzan a construirse, las que se ubican próximas al cauce del arroyo, hoy conocido como La Cañada, deben variar su geometría para adaptarse a su borde. Estos lugares de difícil asentamiento se van completando con lentitud y los continuos desbordes que sufre el arroyo hacen que la ocupación sufra innumerables mutaciones. Se genera un ámbito donde el tipo de manzana no es el previsto en la planta fundacional.

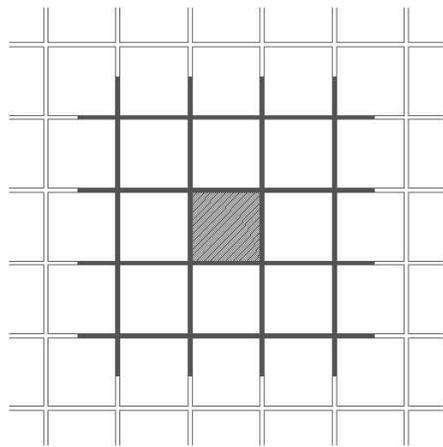


El trazado propuesto se encuentra con el curso irregular de La Cañada.

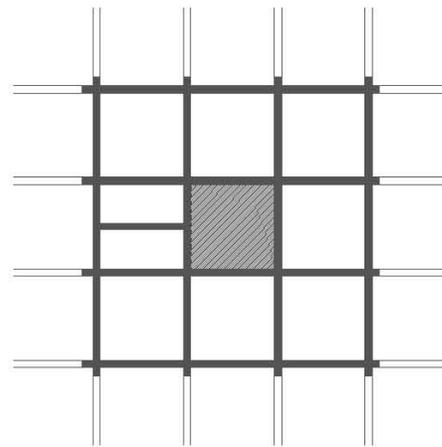
Fuente.: Plano de J. E. Stutz de 1889 en : BARBIERI, S y BOIXADÓS, C (2005). El cauce viejo de La Cañada. Fotografías 1885-1945.

En el caso de Rosario las diferencias con el modelo de partida son mucho más marcadas, en principio por la distancia temporal en su aplicación. Si bien la subdivisión propuesta por Montenegro intenta realizar una regularización en manzanas rectangulares, los caseríos existentes y el suelo de su propiedad, no se podría considerar esto como un intento de aplicación del modelo indiano. Su utilización se realiza de forma intencionada recién, a partir de la subdivisión definitiva en 1814, y sus variaciones son evidentes ya en el primer plano de Timoteo Guillón. En este plano las manzanas no son todas de igual medida, ni todas las calles son rectilíneas, es decir que ya se advierte la fuerte influencia de las pre-existencias.

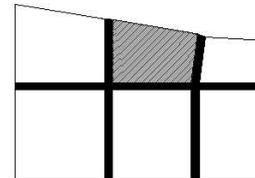
La primera adaptación que se advierte en el plano, y es confirmada en el segundo plano de la ciudad, el de Grondona de 1858, es el respeto de la subdivisión de Montenegro. El origen de esta subdivisión marca el centro de la aldea, que a diferencia del modelo original, ya no coincide con el centro geográfico (como si sucede en el caso de Córdoba), sino que está condicionado por las construcciones existentes. El centro se conforma alrededor de la plaza 25 de mayo y de la Iglesia Matriz, que se construye en el solar de la antigua capilla del Rosario y donde se instalan los principales comercios, situado próximo al río; aunque, en este momento la ciudad da la espalda al río.



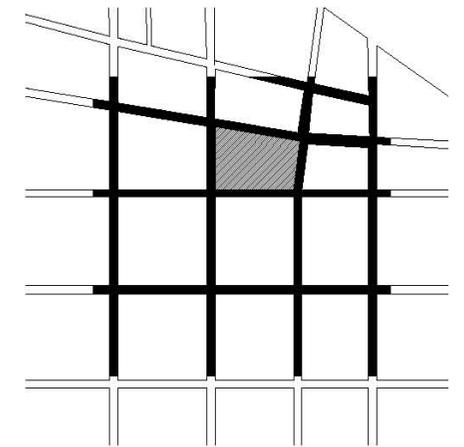
Modelo teórico



Modelo aplicado en Córdoba



Trazado de Montenegro en Rosario



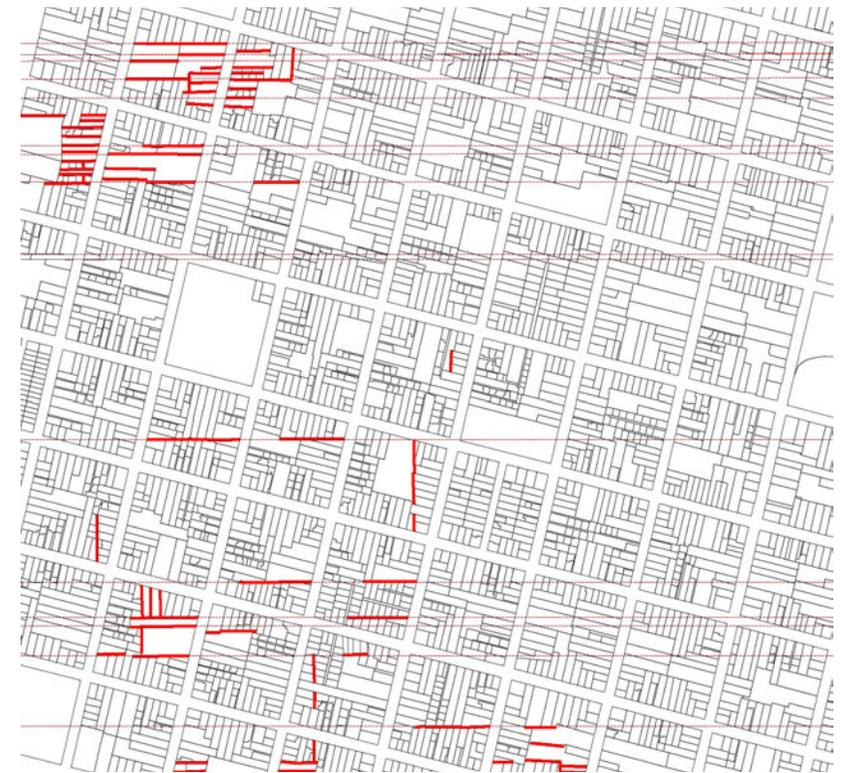
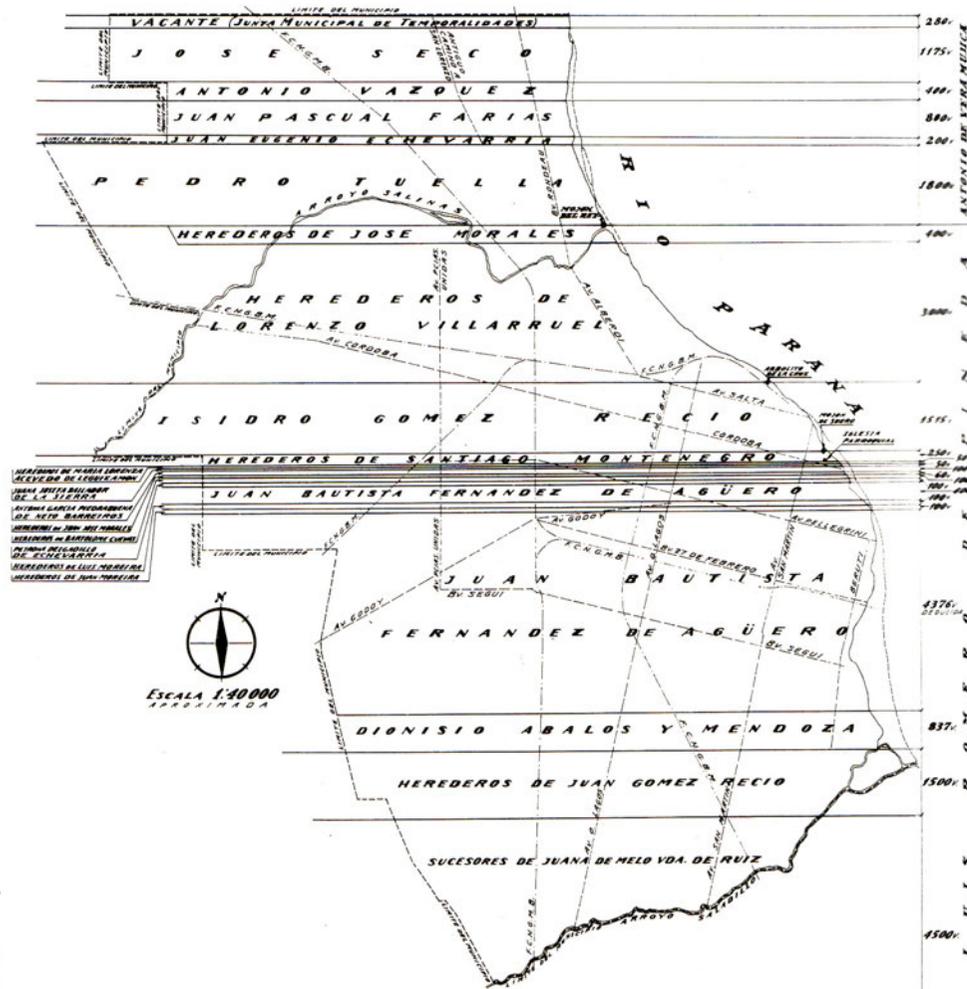
Trazado sobre-impuesto en los planos de Guillón y Grondona para Rosario

La segunda adaptación corresponde a las formas no rectangulares de muchas manzanas. Ésto se da en dos situaciones. La primera, en la zona de la finca de Montenegro, donde la geometría se adapta para respetar el antiguo camino real. La segunda, de la cual resultan las manzanas más numerosas, es la adaptación al territorio, dominado por las barrancas hacia el río Paraná, que marca el límite natural de la ciudad.



Esta litografía muestra las variaciones de las calles para adaptarse al relieve de las barrancas.
Fuente: El Bajo. Litografía de Fleuty. Museo Histórico Provincial. Rosario.

Es de destacar también, en el caso de Rosario, el papel que juega en la definición de sus rasgos morfológicos la existencia de una subdivisión de loteo rural previo al trazado urbano, que no existe en el caso de Córdoba. Si bien en los planos de Guillón y Grondona no aparece, al observar una foto actual se puede descubrir en la forma del parcelario de algunas zonas, los rastros de este sistema de parcelación.



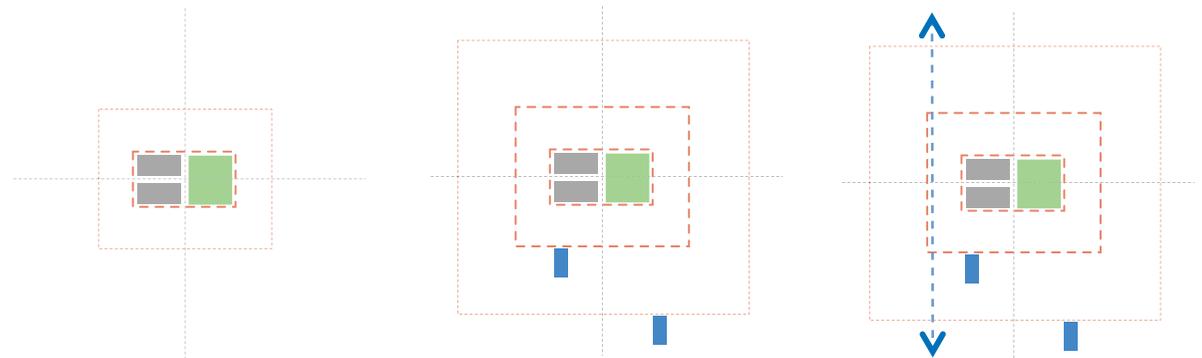
Izquierda: Plano del parcelario rural de Rosario, con la subdivisión en lonjas perpendicular al Río Paraná.

Fuente: LOCATELLI, D. (1974) Historia de la propiedad territorial en el Municipio de Rosario.

Derecha: Huellas del parcelario rural en el parcelario urbano actual.

Fuente: elaboración propia

Pero no solo la geometría y el trazado varían, también el orden central original del modelo. En **Córdoba**, el proceso de crecimiento en las décadas inmediatamente posteriores a la fundación afirma la tendencia a la centralidad, ya que la zona más próxima a la plaza se densifica por subdivisión de los solares originales, antes, incluso, de que se ocupe la totalidad de las setenta manzanas. Sin embargo, esto se va modificando a medida que la ciudad continua creciendo, porque no lo hace de forma homogénea, y porque aparecen otros puntos significativos que actúan como “nuevos centros”, atrayendo la ocupación hacia ellos, como es el caso de la Compañía de Jesús y el convento de San Francisco. Asimismo, la apertura de la Calle Ancha (actual Avenida Velez Sarsfield) y su alameda en 1592, volcada hacia el oeste, disecciona en dos al modelo, en sentido nortesur. Con su ensanchamiento se produce la primera operación intencionada de variación del trazado original. Más tarde le suceden otras operaciones, como el ensanchamiento de la Avenida Maipú y Colón.¹⁵ Estas operaciones terminan por dividir el trazado original en tres sectores diferenciados que crecen en las décadas posteriores con distinta dinámica y que alteran el modelo original, superponiendo una jerarquía viaria a un trazado originalmente indiferenciado.



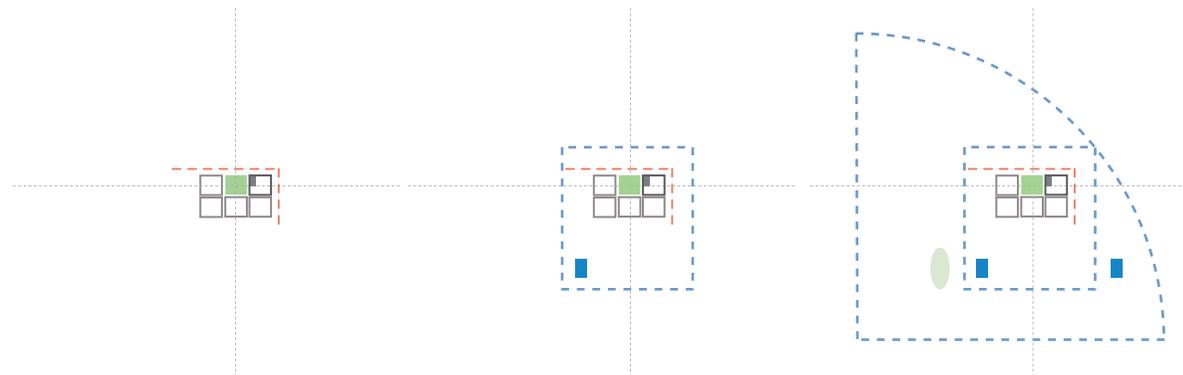
El modelo teórico y su idea de centralidad a partir de la plaza y las principales sedes institucionales (Catedral y Cabildo).

Aparecen otros puntos importantes formados por las sedes religiosas (Compañía de Jesús y Convento de San Francisco).

La apertura de la Calle Ancha en 1592 (actual Avenida General Paz - Vélez Sarsfield) contraponen un eje importante al nodo central, desplazando la centralidad.

¹⁵ A principios del siglo XX las ciudades han comenzado su proceso de modernización y es como parte de este proceso que se realizan, entre 1910 y 1930, dos operaciones de ensanchamiento dentro de los límites del área central. La primera, la actual Avenida Colón, en sentido este-oeste, prácticamente en el límite norte de las setenta manzanas; y la segunda, la actual Avenida Maipú, en sentido nortesur en el lado oeste.

En **Rosario**, el primer hecho que va a modificar el intento inicial de centralidad es el crecimiento mismo de la ciudad, ya que el lugar de origen se encuentra próximo a una zona de relieve de barrancas y al río. Éste hecho se complementa con la aparición de otros puntos de interés que ya se advierten en el plano de Grondona. Al conjunto de la Plaza 25 de Mayo y la Iglesia Matriz, se le agrega una segunda plaza, de menores medidas, en la manzana comprendida entre las calles Sarmiento, San Juan, San Luis y San Martín. Asimismo, aparece representada la laguna (también aparece en el plano de Timoteo Guillón) donde actualmente se ubica la plaza Sarmiento. Este plano va a ser el que establece las reglas para los futuros crecimientos (que además recoge los crecimientos que ya se estaban dando). En él se rompe definitivamente cualquier búsqueda de una centralidad geométrica para la ciudad, tal como se intenta en los modelos originales, principalmente por la presencia del río Paraná como límite infranqueable. Finalmente, en 1868, cuando se establece el “trazado oficial,” a través de una ordenanza que delimita la ciudad con la apertura de dos bulevares, el Santafesino y Argentino (actualmente Bulevar Oroño y Avenida Pellegrini),¹⁶ dejando una plaza de 300 varas de lado en la intersección de las calles, se consolida esta situación.



El trazado de Montenegro intenta imprimir la idea de centralidad con foco en la plaza.

La centralidad se desplaza por la imposibilidad de crecer hacia el Norte.

La centralidad se desplaza por la imposibilidad de crecer hacia el Norte y por la aparición de otros puntos de interés que actúan como focos.

¹⁶ Ambos bulevares en aquel entonces formaban el límite de la ciudad, en la actualidad delimitan lo que es el área central.

2.4 DIALÉCTICA ENTRE EL MODELO Y SUS VARIACIONES

La idea matriz que gesta las ciudades españolas en América, como Córdoba, parte de concebir su implantación como estrategia de colonización y apropiación del territorio, hecho jurídico-legal y como hecho social de conversión de un territorio natural para usos urbanos. Detrás de esta conversión de suelo se encuentra de base la idea de **impresión** de un modelo geométrico artificial como método de apropiación del nuevo territorio incorporado. Rosario comparte la herencia de la cuadrícula española no por apropiación de un espacio natural (éste se ha producido doscientos años antes) sino como **sobre-imposición** de un recurso geométrico y cultural aprendido que es utilizado para ordenar las preexistencias.

Muchos años separan la fundación de una y otra ciudad y sin embargo, los modelos utilizados son similares. Rosario casi doscientos años más tarde repite el modelo geométrico y la distribución funcional e, inclusive, el mismo modo de trazado. En ambos casos, es la geometría el recurso que se utiliza como idea de dominación y control del territorio. Es precisamente la repetición del uso de este modelo, como afirmábamos al principio, que ha llevado a la simplificación, bastante generalizada, de englobar en un mismo grupo a todas las ciudades de origen español. Sin embargo, y sin negar la importancia del damero en la configuración de las ciudades latinoamericanas de origen español, estas difieren notablemente una de otra.

Cabe reconocer que este trazado ha marcado, en gran parte, la identidad del área central de nuestras ciudades. La carga simbólica y su impronta formal son tan potentes que permanecen hasta el día de hoy. Pero, aunque no podamos negar el trazado impuesto como huella imborrable de identidad, también las variaciones, adaptaciones y posteriores reflexiones son tan singulares y únicas como él mismo. El modelo geométrico se superpone y adapta a las preexistencias y es justamente esta sinergia lo que le confiere su identidad.

En un primer estadio, el modelo que se imprime sobre el territorio es genérico y solo admite variantes dimensionales.¹⁷ No obstante no puede obviar las directrices que impone el medio natural, ni los requerimientos específicos de cada grupo fundador. Así aparece, en Córdoba, la traza de La Cañada y los hitos de las manzanas de la Catedral – Cabildo, y el Convento de San Francisco. En Rosario, las marcas que debe aceptar la geometría perfecta son más relevantes, no solo debe adaptarse a una geografía mucho más determinante (con barrancas y el Río Paraná), sino que también debe ser tan flexible como para incorporar las huellas previas del hombre. Así se da el caso, por ejemplo, de variar la linealidad perfecta de las calles para tomar la antigua traza del camino real o modificar las formas de las manzanas para adaptarse al relieve de la bajada al Paraná.



Ejemplo de las variaciones del modelo en Córdoba.
Fuente: elaboración propia

¹⁷ Entre una ciudad y otra el modelo admite algunas variantes como el ancho de las calles o las dimensiones de las manzanas.

También la construcción en el tiempo juega un papel relevante en la configuración de los rasgos singulares. El área central, como lugar representativo, es objeto de continuas reflexiones, desde operaciones de aperturas y adecuaciones viarias, hasta la superposición de diferentes normas que van modelando su imagen y proponiendo nuevas reglas de juego. Es así que el modelo de retícula no jerarquizado, donde solo destaca la plaza central, varía enormemente a partir de operaciones intencionadas, pero también de otras que lo son menos. Es este proceso de adaptación, que dura décadas, el que termina por configurar una realidad muy diferente a aquel modelo que le da origen, pero que, sin embargo, guarda algunas marcas originales que permanecen hasta el día de hoy y que contribuyen a conformar su identidad. En este proceso, el trazado en damero demuestra ser flexible, ya que mantiene en gran parte sus relaciones bi-dimensionales de origen, pero sin embargo admite flexibilidad en su construcción tri-dimensionales.¹⁸

Frente a la universalidad que se supone a los modelos de damero heredados de la fundación hispana, se contraponen la realidad de su construcción en el tiempo. Es en este proceso que cada ciudad va construyendo los elementos de su propia identidad. La suma de la geometría de origen, la combinación de diferentes modificaciones y los proyectos y reflexiones que se producen sobre el modelo original crean los espacios que la identifican y aquellos que la hacen única frente un conjunto de ciudades del mismo patrón.

18 De esta forma compartimos la hipótesis planteada por De Terán que sirve como punto de partida para el trabajo de FOGLIA, et. alts. (1994). La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad Hispanoamericana. El Caso de Córdoba. Tomos I y II. y con DIEZ, Fernando. (1997) Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones urbanas.



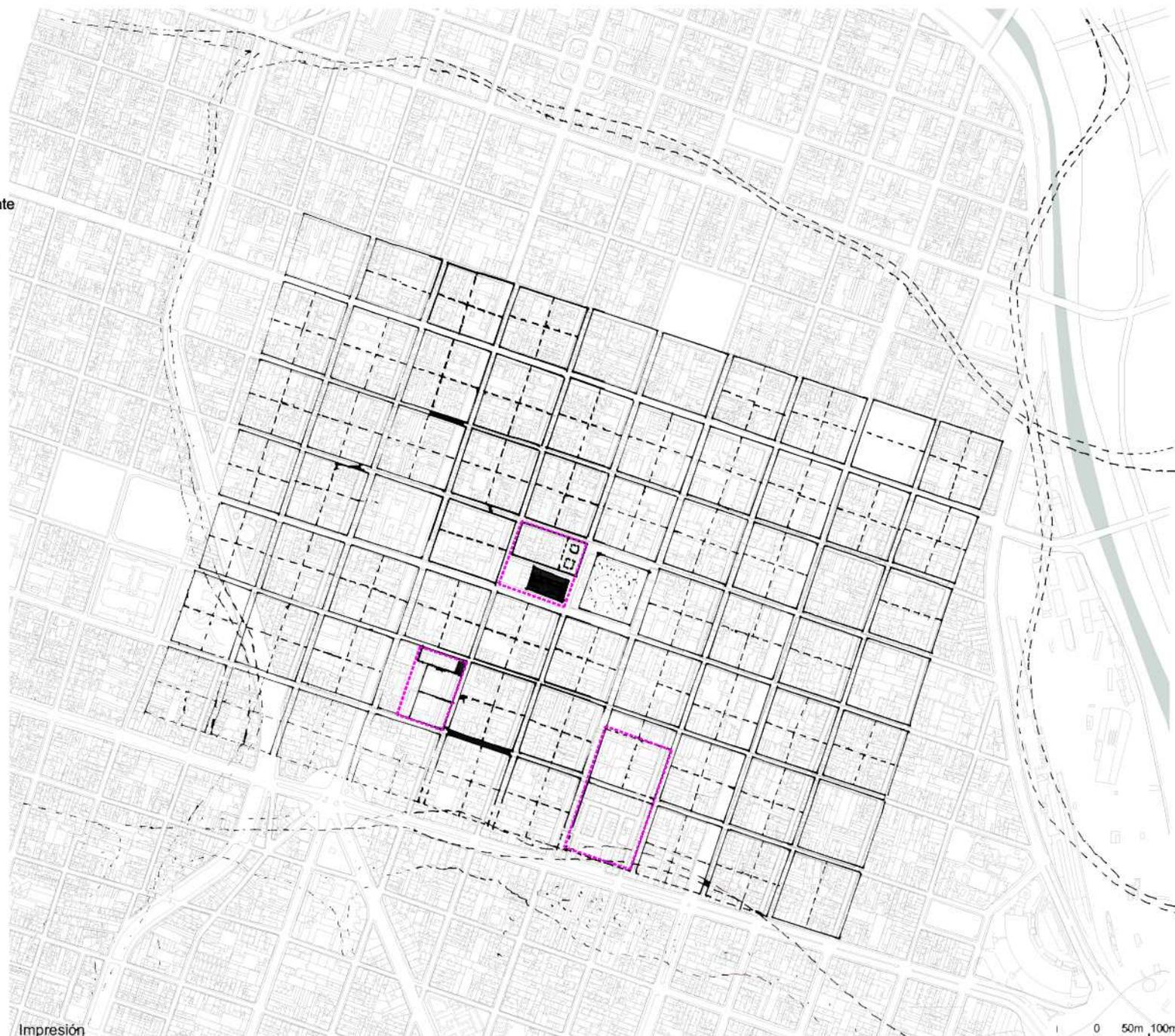
El área central de Córdoba hoy; entre el modelo y las variaciones.
Fuente: google earth



Tres singularidades que superpuestas al modelo general



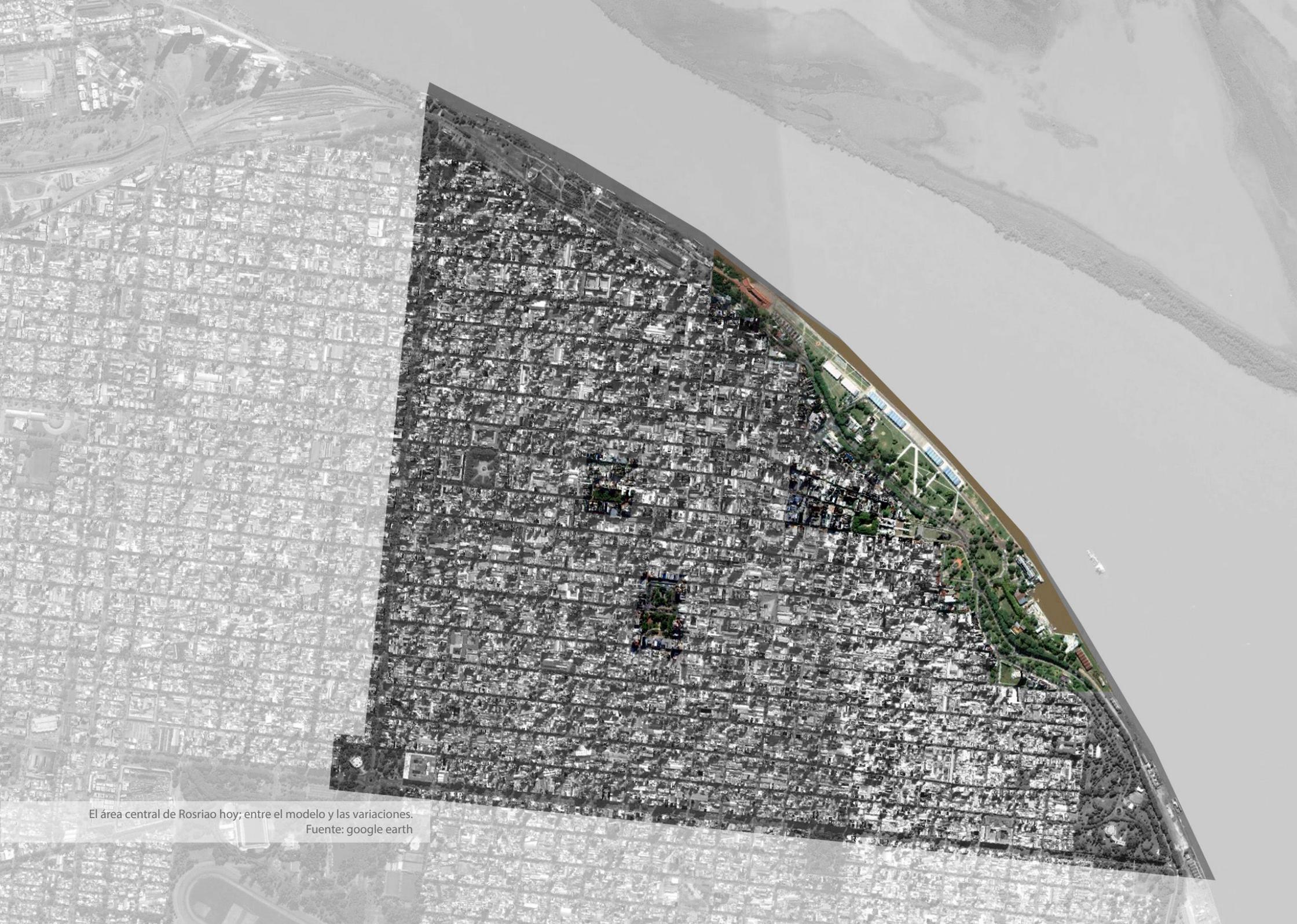
Cauce del arroyo *La Cañada* que más adelante será sistematizado. La adaptación que deben hacer las manzanas en su borde marcarán otras de las singularidades al modelo regular del damero.



Elaboración propia a partir del plano de Figueroa de 1577 (Archivo Municipal de Córdoba) sobre plano de restitución del área central de 2000 (Municipalidad de Córdoba)

Impresión

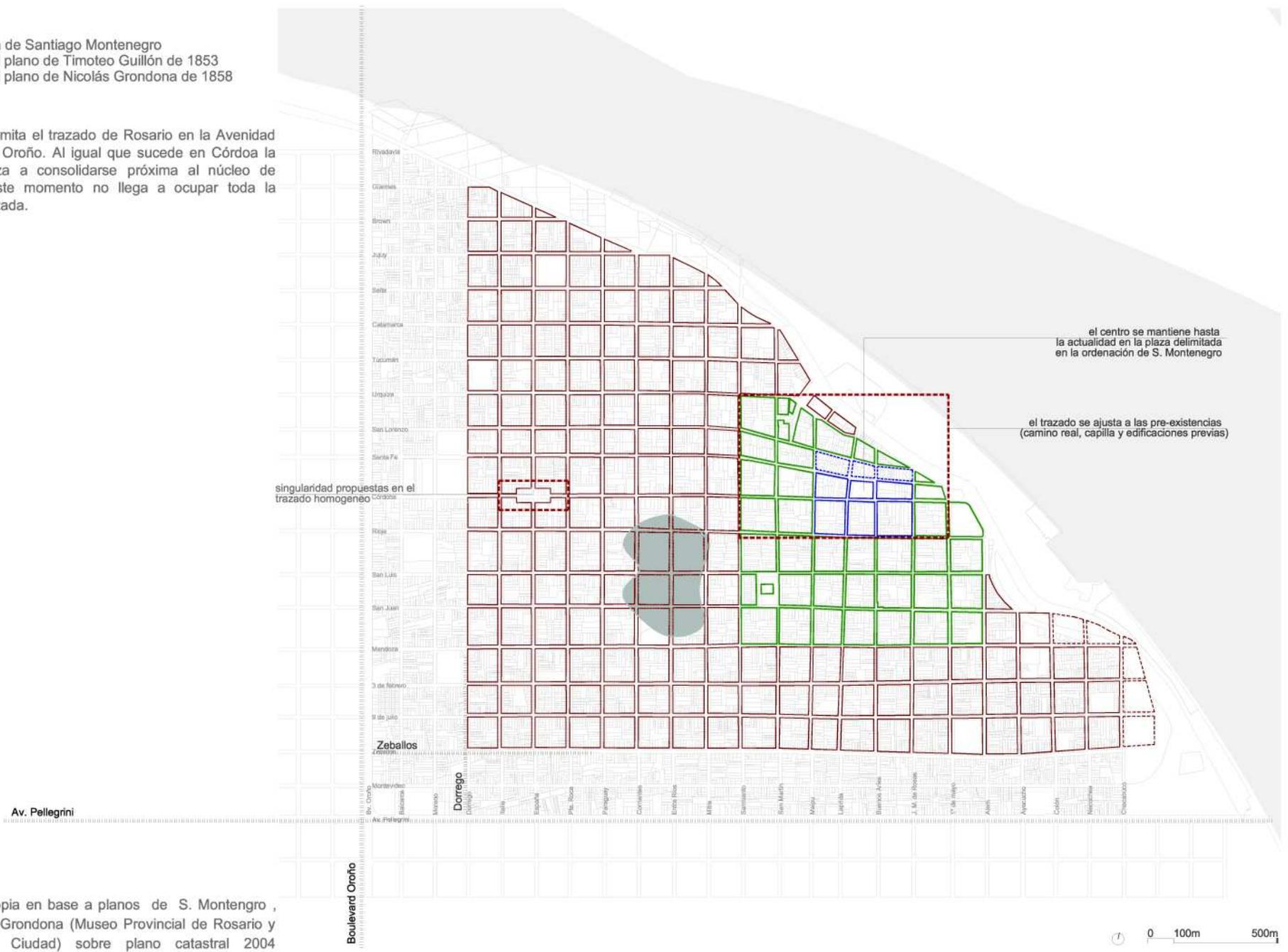
0 50m 100m



El área central de Rosrio hoy; entre el modelo y las variaciones.
Fuente: google earth

- subdivisión de Santiago Montenegro
- trazado del plano de Timoteo Guillón de 1853
- trazado del plano de Nicolás Grondona de 1858

En 1868 se delimita el trazado de Rosario en la Avenida Pellegrini y Bd. Oroño. Al igual que sucede en Córdoba la ciudad comienza a consolidarse próxima al núcleo de origen y en este momento no llega a ocupar toda la superficie delimitada.



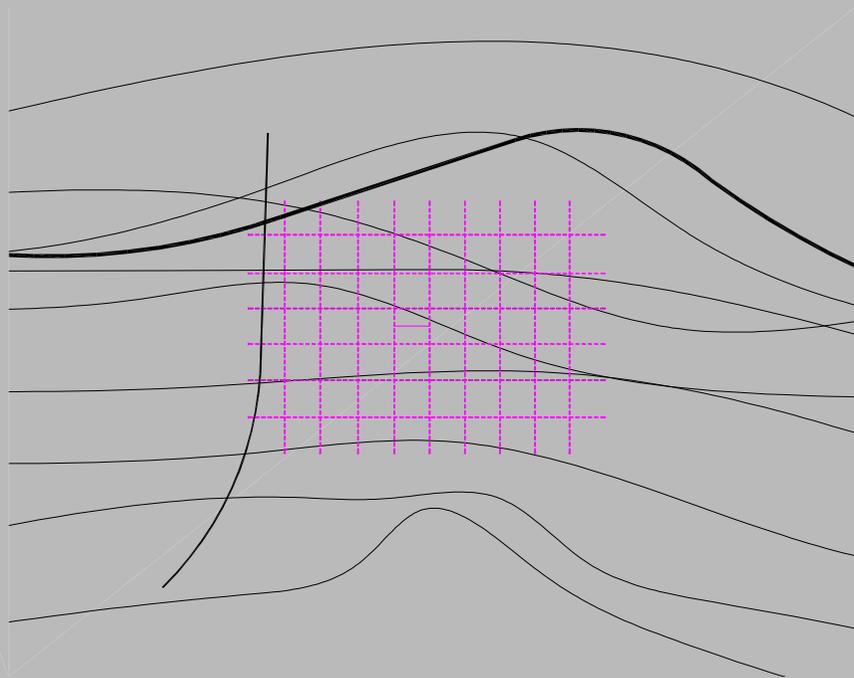
el centro se mantiene hasta la actualidad en la plaza delimitada en la ordenación de S. Montenegro

el trazado se ajusta a las pre-existencias (camino real, capilla y edificaciones previas)

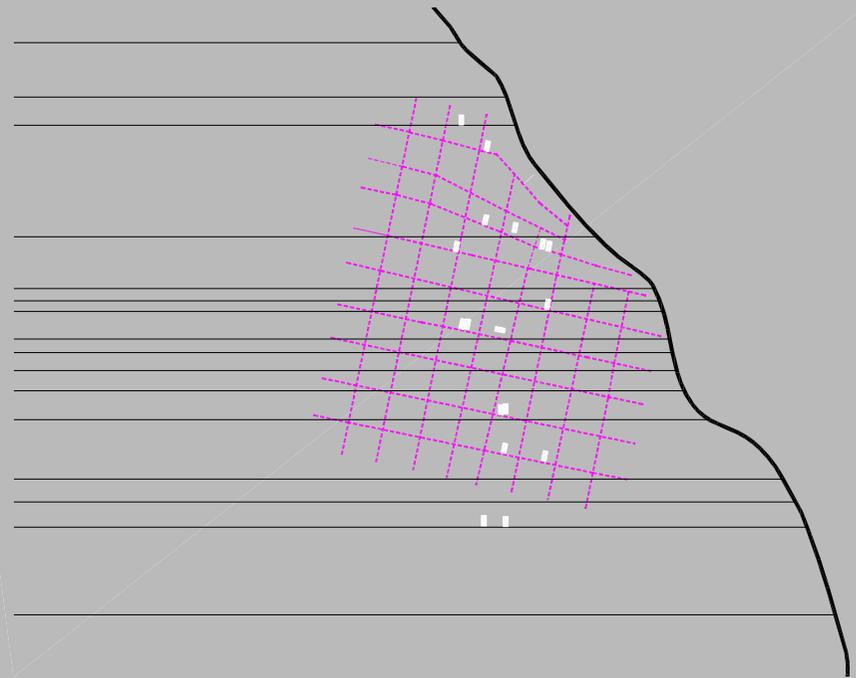
singularidad propuestas en el trazado homogéneo

Elaboración propia en base a planos de S. Montenegro, T. Guillón y N. Grondona (Museo Provincial de Rosario y Museo de la Ciudad) sobre plano catastral 2004 (Municipalidad de Rosario)

Sobre-imposición de las diferentes cuadrículas ordenadoras



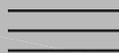
Córdoba - Impresión



Rosario - Sobre-imposición



Modelo teórico impreso y sobre-impuesto

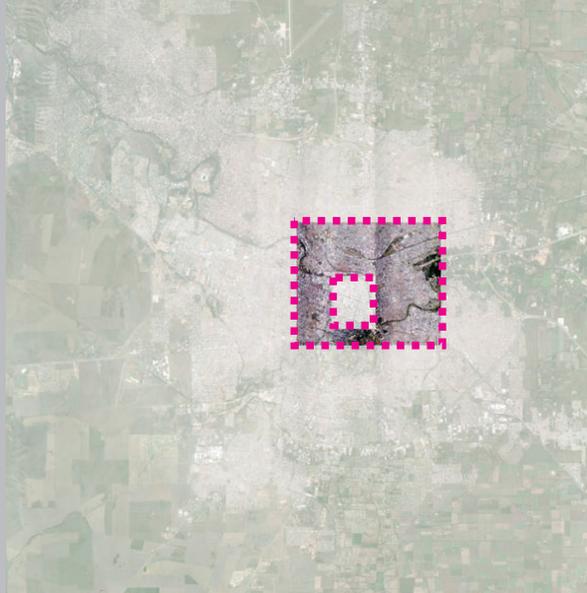
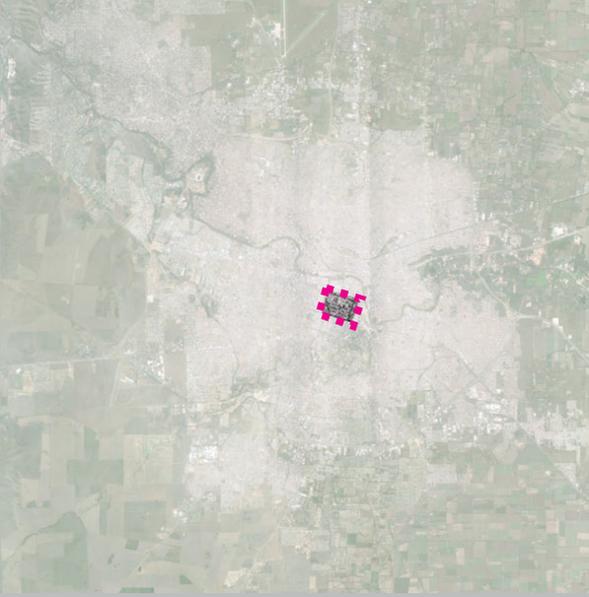


Modelo teórico impreso y sobre-impuesto

La geometría es el recurso que se imprime como idea de dominación. No obstante este modelo teórico debe adaptarse a las singularidades y las condicionantes del paisaje natural y/o a las pre-existencias, construyendo de esta forma un modelo único en cada caso. El orden de partida queda alterado por otras condicionante por las condicionantes que definirán la identidad de cada ciudad.

Entre la **ABSTRACCIÓN** y la **REALIDAD**. Ideas y estrategias de ciudad en la construcción de Córdoba y Rosario.

Córdoba

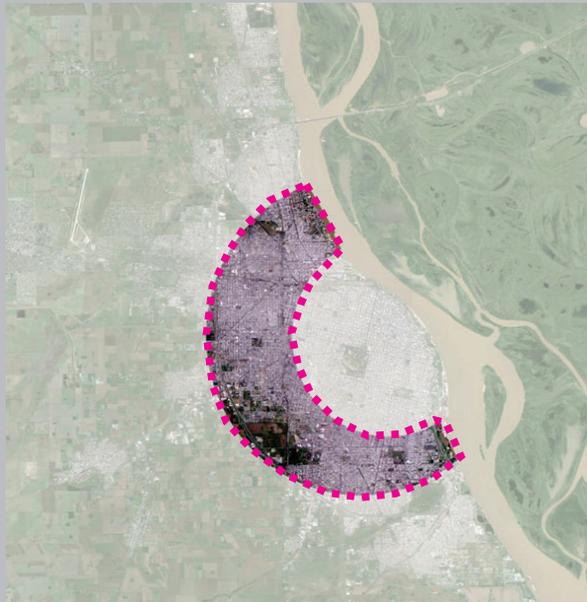
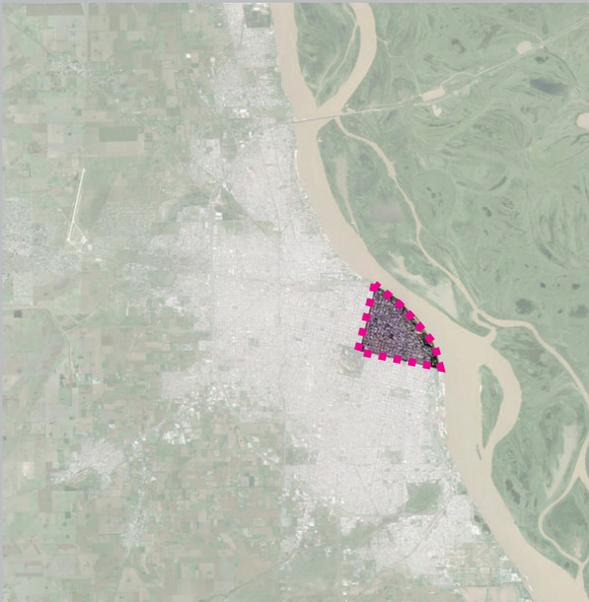


IMPRESIÓN y SOBRE IMPOSICIÓN
La construcción de la ciudad central

FRAGMENTACIÓN e INTEGRACIÓN
Pueblos nuevos y áreas intermedias

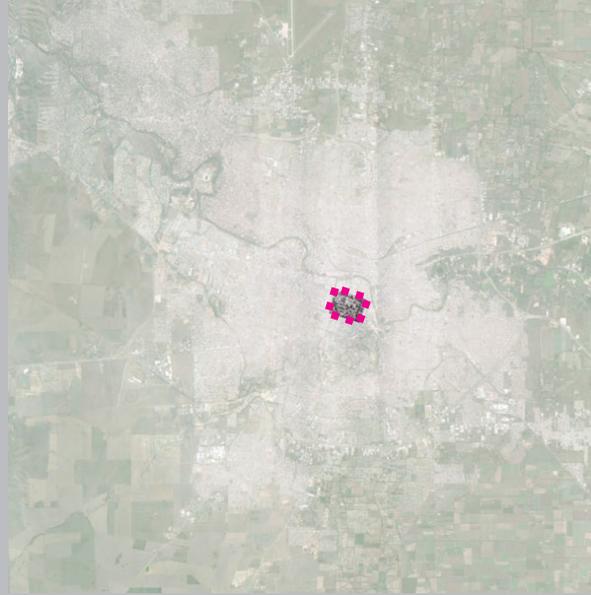
COMPLETAMIENTO y EXTENSIÓN
Áreas intersticiales y parque urbano

Rosario





SISTEMATIZACIÓN y FUNCIONALIZACIÓN
Las vías y la ciudad por zonas

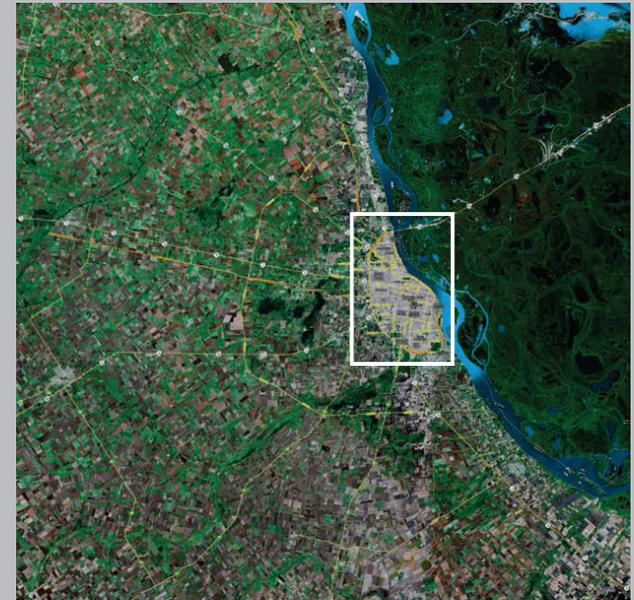


CONSERVACIÓN y REVALORIZACIÓN
La recuperación de la ciudad construida



RE-DIMENSIÓN y METROPOLIZACIÓN
Cambio de escala y ciudad metropolitana

Córdoba



Rosario





FRAGMENTACIÓN E INTEGRACIÓN
Pueblos nuevos y áreas intermedias

3

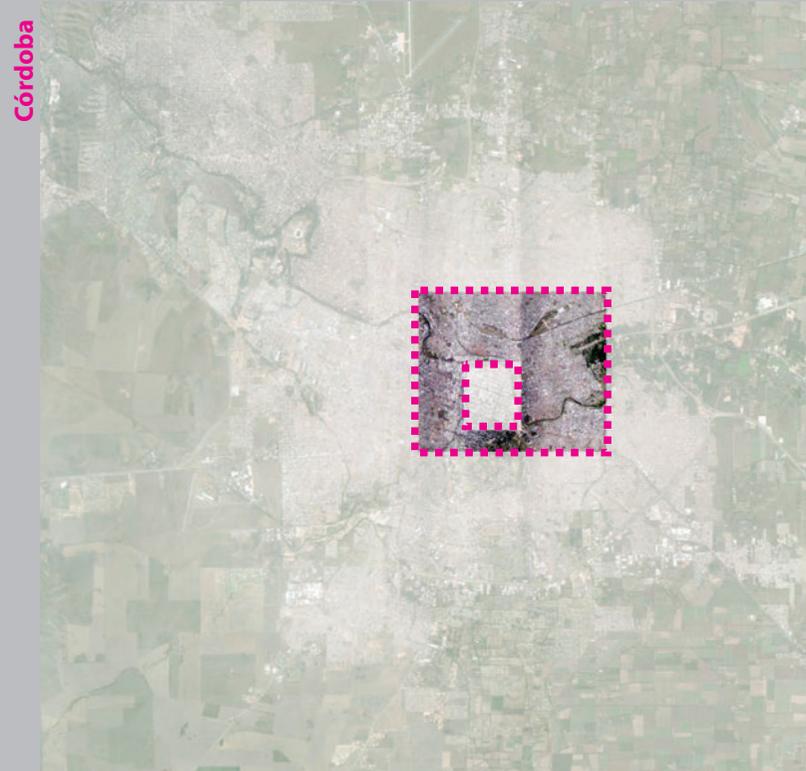
3. FRAGMENTACIÓN E INTEGRACIÓN Pueblos nuevos y áreas intermedias

Con el inicio de la época independiente en Argentina (1810) se experimenta un espíritu de renovación nacional que afecta a todos los ámbitos de la sociedad. Las primeras dos décadas desde 1810 van a estar marcadas por los conflictos y las guerras civiles. Es así que más preocupados por dirimir las diferencias políticas y los conflictos internos de la re-organización del país, el impacto de los cambios y las nuevas ideas es paulatino y en los primeros años apenas influye en la forma de vida y en la fisonomía de las ciudades. En cambio, el momento histórico que se inicia a partir de 1880 aproximadamente, ampliamente estudiado por la historiografía local, se caracteriza por la consolidación de cierta paz nacional, la construcción de un Estado y las transformaciones urbanas de las ciudades. Es en este periodo, que se prolonga hasta bien entradas las primeras décadas del siglo XX, se inicia el proceso de modernización de las principales ciudades argentinas y se experimenta la primera explosión demográfica.

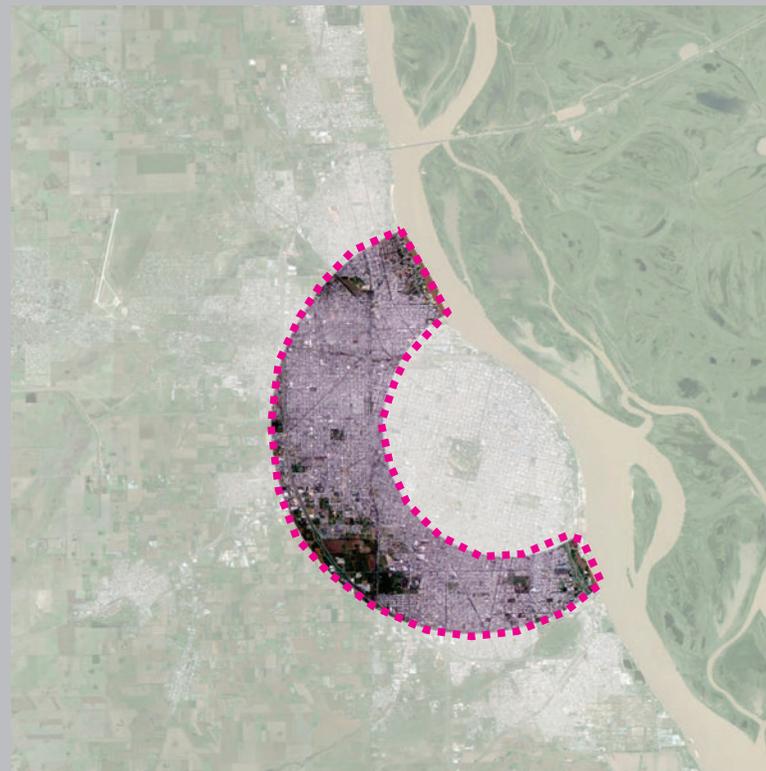
En este capítulo nos proponemos indagar sobre este momento que marca el paso de las estructuras coloniales a una incipiente estructura moderna. Este paso se produce con la modernización de las ciudades (la construcción de nuevas infraestructuras, proyectos de mejoras y servicios e incorporación de nuevos medios de transporte) y con la explosión de la mancha urbana. En este capítulo nos referiremos al segundo de estos cambios, haciendo foco en un episodio urbano que ha marcado la construcción y la identidad de Córdoba y Rosario y ha significado un completo cambio de escala: la creación de nuevos barrios autónomos, los llamados barrios pueblos.

A partir de dos estrategias que podrían considerarse contrapuestas: la fragmentación y la integración, analizamos las formas de construcción que dominan el período y la relación con las ideas urbanas subyacentes. La nueva accesibilidad que posibilita el ferrocarril y el tranvía promueve la formación de nuevos sectores discontinuos a la ciudad existente, generando la explosión y fragmentación de la mancha urbana. Sin embargo, a pesar de esta aparente fragmentación, podemos descubrir la existencia de una homogeneidad producto de la repetición y de las sinergias entre algunos elementos como la cuadrícula aprehendida, las nuevas ideas higienistas y de ornato público. Éstos se combinan de forma flexible y variable de modo que cada barrio construye su propia identidad, a la vez que conjuntamente configuran un nuevo modelo de ciudad.

“Ellas mismas (las ciudades) tuvieron la sensación de la magnitud del cambio que promovían, embriagadas por el vértigo de lo que llamaban progreso, y los viajeros europeos se sorprendían de esas transformaciones que hacían irreconocible una ciudad en veinte años.” ROMERO, J. L. (1976). Latinoamérica. Las ciudades y las ideas



Córdoba



Rosario

Delimitación espacial

3.1 EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE PAÍS

Durante todo el periodo colonial las ciudades experimentan pocos cambios en su fisonomía, su crecimiento es lento y el tiempo solo tiende a consolidar la estructura social sobre una estructura urbana que no ha variado mucho de los planos de fundación¹. Pero luego de la independencia, en poco más de cincuenta años, el país alcanza cierta estabilidad política y a partir de entonces se comienzan a registrar nuevos escenarios.

Las nuevas ideas, la estabilidad política institucional, el auge económico, la apertura del país a la inmigración y la organización territorial apoyada en el ferrocarril van a ser los pilares para la construcción de un estado nacional. La ideología liberal, que caracteriza a la Argentina de fin de siglo, facilita la entrada de empresas y capitales extranjeros que protagonizan la “imagen de progreso” buscada por los gobernantes. El *ferrocarril* fortalece y construye la economía agro-exportadora y se convierte en el principal motor del crecimiento económico. Finalmente la conjunción de estos factores promueve la inmigración necesaria para poblar y urbanizar el país.² La idea de progreso está reflejada en el ferrocarril y el puerto, que dibujan un nuevo territorio en base a las comunicaciones y potencian la economía y se materializa con la inmigración y las políticas liberales de las primeras décadas del siglo XIX, gracias a la incorporación del comercio y la producción al mercado mundial. Como bien expresa Boixadós “la consolidación a partir de 1880 del Estado central permite una mayor adecuación del país al engranaje de la economía agro-exportadora. Las infraestructuras portuaria y ferroviaria constituyen un elemento imprescindible para su funcionamiento, al igual que la organización de un sistema financiero y bancario”³

En la esfera urbana dos son los principales frentes sobre los que opera la construcción del Estado. El primero, el intento por dominar las grandes extensiones sin poblar y extender las fronteras del “mundo civilizado.” Esto significa sangrientas campañas contra el indio para ganar tierras, pero también, al igual que en la época de la colonización, la fundación de nuevas ciudades constituye un eje de primera importancia, siendo el ferrocarril su principal aliado.⁴ El segundo, el que nos ocupa en este capítulo y que se da en las principales ciudades, es el paso de las antiguas estructuras urbanas coloniales a las modernas. Y si bien es en Buenos Aires donde los cambios sociales y urbanos se sienten con más intensidad también se ven en otras ciudades como Córdoba y Rosario.

A partir de 1852 se produce una sustitución de grupos dirigentes, tanto en el nuevo orden nacional restablecido, como en las diferentes provincias. Para la nueva élite el modo de transporte ferroviario constituye la herramienta más eficaz para consolidar la frágil unión nacional y la reafirmación de la autoridad de los gobiernos. También es un instrumento fundamental para llevar adelante la transformación social y económica que consideraban de imperiosa necesidad. Tanto es así, que la instalación de ferrocarriles fue expresamente mencionada en la constitución federal de 1853 como uno de los medios que el nuevo Congreso nacional disponía para “proveer lo conducente a la prosperidad del país”. LOPEZ, M. J. y WADDELL, J. E. –compiladores- (2007) Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria.

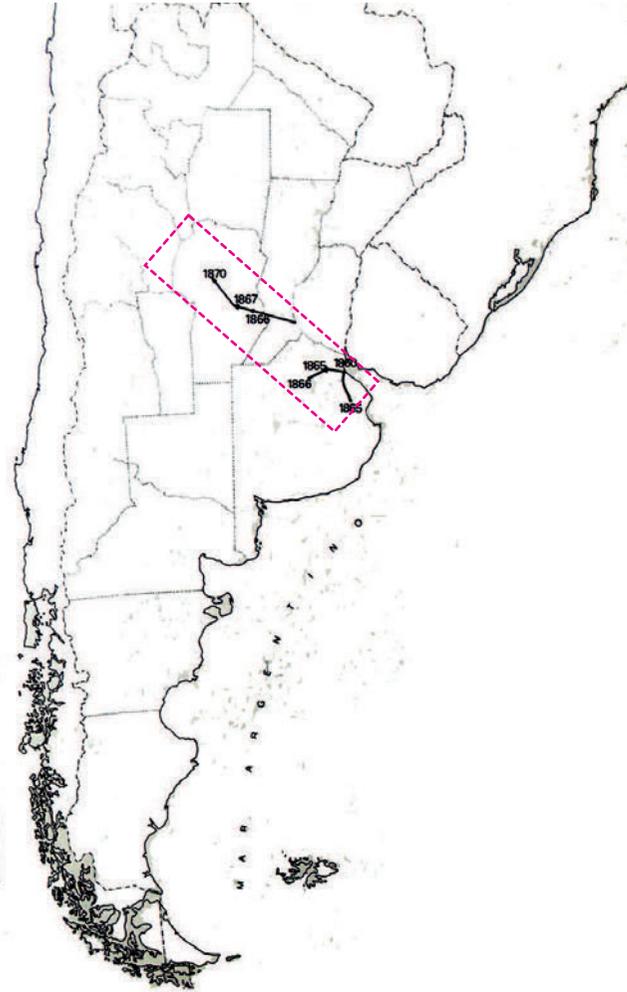
1 ROMERO, José Luís (2001). Latinoamérica, las ciudades y las ideas.. Edición original 1976

2 Los movimientos migratorios se dieron en dos frentes. El primero del campo a las ciudades en busca de mejores condiciones de vida y el segundo, el más significativo, el externo alentadas por políticas inmigratorias.

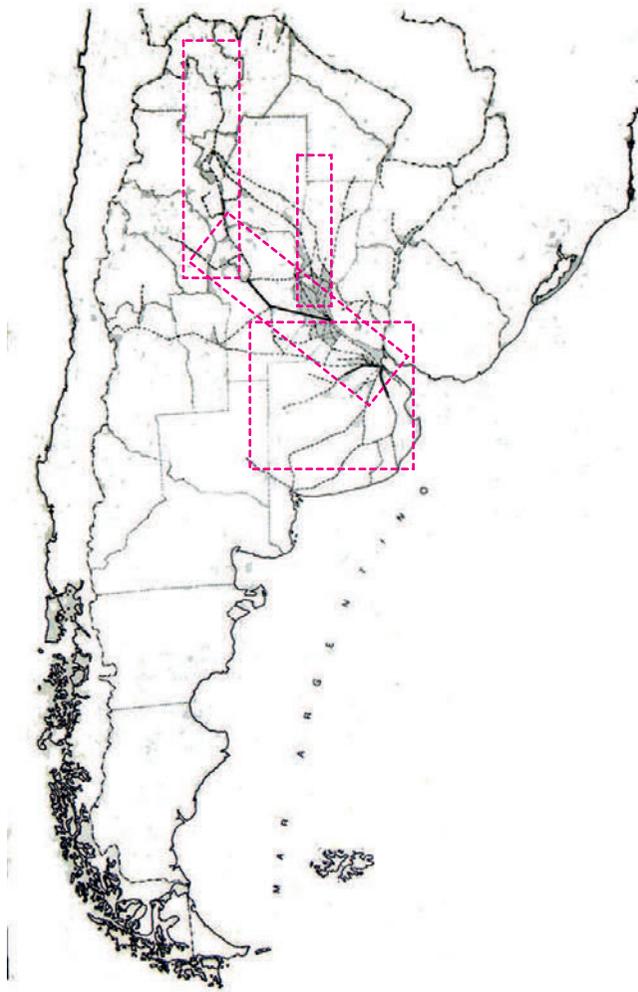
3 BOIXADOS, M. C.(2000) Las tramas de una ciudad, Córdoba entre 1870 y 1895. Élite urbanizadora, infraestructura y poblamiento....

4 Para más información ver Tesis de Máster CARACCILO, R. (2010) Sobre tierras de rieles y MARTINEZ DE SAN VICENTE, I.(1994) La construcción de las colonias del Central Argentine Land Company.

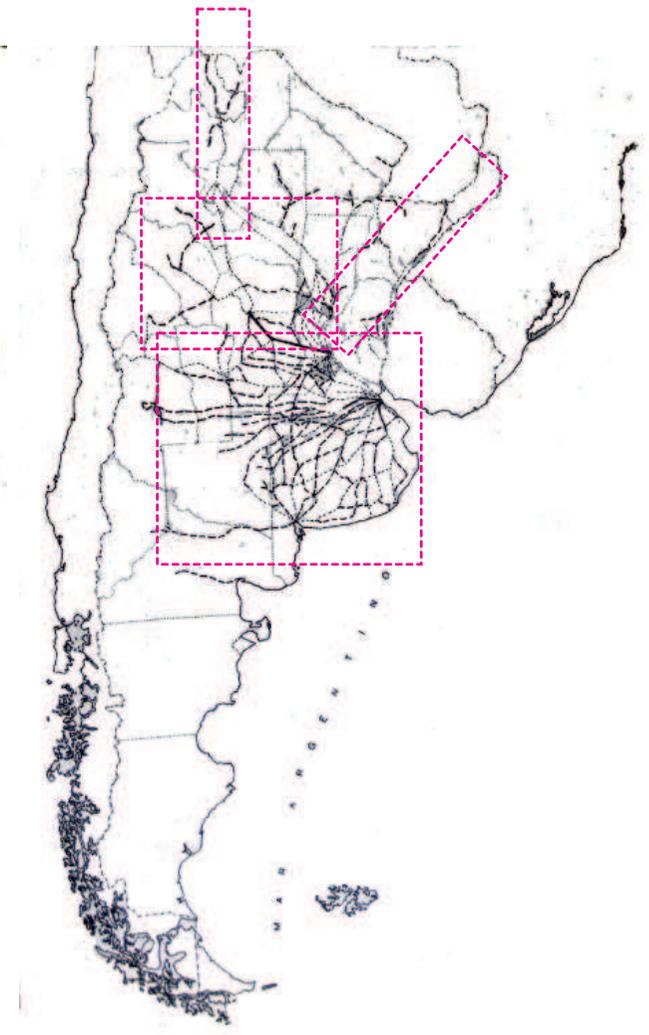
El ferrocarril y la colonización del territorio



Red de ferrocarriles. 1870



Red de ferrocarriles. 1896



Red de ferrocarriles. 1914

Fuente: ROCCATAGLIATA, J.(1987). Los ferrocarriles en Argentina. Un enfoque geográfico.

Dos son, principalmente, los factores que permiten que Rosario y Córdoba se integren al engranaje de la economía mundial y que, como consecuencia, impulsen su notable crecimiento. El primero de ellos es la declaración de la libre navegación de los ríos interiores⁵ que convierte a Rosario en el principal puerto exportador de las provincias de la Confederación Argentina.⁶ El segundo es el dibujo del sistema de comunicaciones que se apoya en el ferrocarril, que fortalece y construye la economía agro-exportadora y que integra a Córdoba en los circuitos comerciales, convirtiéndola nuevamente en intermediadora (como lo había sido en la época colonial) entre el puerto y las provincias del noroeste.

Las sinergias entre estos dos factores, si bien se construyen con el tiempo, son claves en el cambio radical que se produce a partir de 1870-1880. La nueva situación económica y de progreso, acompañada por un crecimiento demográfico inédito⁷ permite pensar en proyectos de mejora para la ciudad e impulsar las aspiraciones de las élites de cambiar la imagen de “aldea” con la mirada en nuevos referentes urbanos.



De izquierda a derecha:

01 Tren en el balneario de Saladillo. Rosario a principios de 1900. IELPI, Rafael y VILA ORTIZ, Gary (2000) Imágenes de la memoria. Rosario 1880-1930.

02 Tren de cargas. FERNANDEZ PRIOTTI, C. A. (2003). Ferrocarriles en Rosario.

03 Puerto de Rosario. FERNANDEZ PRIOTTI, C. A. (2003). Ferrocarriles en Rosario.

5 Esta declaración, firmada en 1852 por Justo José de Urquiza (director provisorio de la Confederación Argentina) abre las principales vías fluviales a barcos extranjeros.

6 Entre 1853 y 1861 el país se dividió en dos: por un lado el estado de las provincias sin Buenos Aires que adoptó el nombre de Confederación Argentina y por otro lado el gobierno de Buenos Aires.

7 Córdoba pasa de 28.523 habitantes en 1869 a 47.609 en 1895 (lo que representa un incremento aproximado al 67%) alcanzando los 134.935 en 1914. En Rosario la población pasa de 28.169 habitantes en 1869 a 91.669 en 1895, hasta llegar a 269.459 en 1914. Datos censales de 1869 y 1895 extraídos de Segundo Censo de la República Argentina, 1895 (1898). Tomo II, población.

3.2 FRAGMENTACIÓN

El ferrocarril, el tranvía, los promotores inmobiliarios y el mercado del suelo

Hacia 1860 ambas ciudades han consolidado su estructura original y el área, central próxima a la plaza de fundación. No obstante la trama urbana consolidada apenas llega a superar las manzanas definidas por el primer trazado y la estructura urbana no presenta cambios sustanciales.

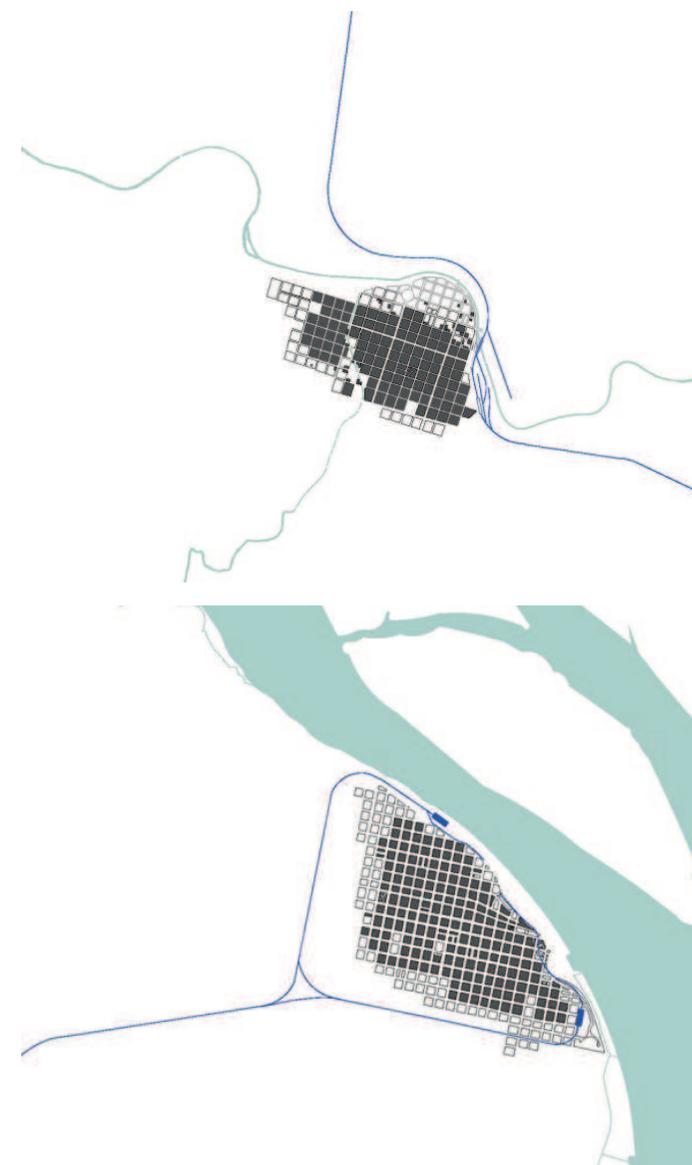
Córdoba aún no ha ocupado en su totalidad las setenta manzanas de la fundación, pero ya aparecen algunas nuevas trazas que atraviesan el desagüe de La Cañada, hacia el Este y una extensión hacia el Norte, aunque de carácter más informal. Rosario, por su parte, aún no ha ocupado todo el trazado de la ciudad delimitada por los bulevares Oroño y Pellegrini. El crecimiento en ambas ciudades, hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XIX, ha sido a base de densificación, ya sea por subdivisión de los solares en las zonas más céntricas o por sustitución de tipologías. Algo similar sucede en muchas ciudades argentinas menos importantes.

En 1870 se concluye la primera línea de ferrocarril que une Córdoba y Rosario. La nueva accesibilidad y los nuevos mercados que genera influyen directamente en el crecimiento económico y demográfico de ambas. Es así que desde finales del siglo XIX y alentadas por este progreso económico, Córdoba y Rosario, se abocan a su modernización, que se refleja directamente en la modificación de espacios singulares, normas de regulación de usos, nuevos edificios emblemáticos, desarrollo de infraestructura y servicios y nuevos medios de transporte, como el tranvía.⁸

A pesar de que el trazado del ferrocarril en cada ciudad persigue diferentes objetivos (en Córdoba es de intersección y de conexión pasante, mientras que en Rosario es de destino final, el puerto) en ambos casos su implantación se realiza de forma tangencial a la traza urbana existente. En Rosario, las vías rodean el área central hasta llegar al puerto, lo que dibuja un límite y define un dentro y un afuera. En Córdoba sucede algo similar en las vías más próximas al centro, aunque aquí el centro y la periferia ya están definidos con anterioridad debido a su condición topográfica.⁹ Pero más allá de esto, al igual que sucede en la mayoría de las ciudades, la llegada del ferrocarril representa un cambio en la escala de la ciudad, que se refleja directamente en su expansión. Córdoba, a pesar de ser una de las principales ciudades del Virreinato del Río de la Plata, durante casi 300 años, poco se había extendido. Su crecimiento se ha producido por densificación de las

⁸ Para más información ver MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, I. (1985). La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario y GOYTIA, N. y FOGLIA, M. E. (1995). Los procesos de Modernización en Córdoba.

⁹ El área central de Córdoba está delimitada desde su fundación por las condicionantes geográficas. Al Norte y al Este el Río Suquia, al Sur las barrancas o "altos del sur" y al Oeste el Arroyo de la Cañada. Si bien las primeras extensiones de la ciudad se hicieron hacia el Oeste, el traspasar La Cañada (que solía desbordarse reiteradamente) se consideraba las afueras.



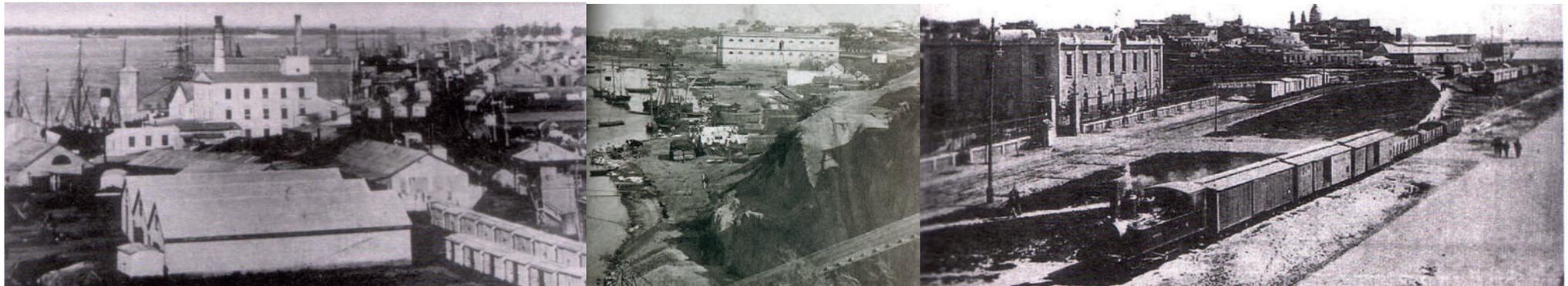
Las ciudades de Córdoba (arriba) y Rosario (abajo) hacia 1860 y los primeros trazados de ferrocarril. El modelo de implantación del ferrocarril se realiza de forma tangencial a la trama urbana existente. Fuente: elaboración propia

“En la urbe, los terrenos se vendían y revendían hasta varias veces por semana, descontando el comprador que a la siguiente obtendría mayor precios.
ALVAREZ, J. (1943) Historia de Rosario (1689-1939)

Los capitales extranjeros y el negocio de los ferrocarriles desataron la especulación de la tierra, con el asentamiento de colonias agrícolas, bonos hipotecarios, especulación con terrenos y construcciones urbanas. BOIXADOS, María Cristina (2000) Las tramas de una ciudad, Córdoba entre 1870 y 1895. Élite urbanizadora, infraestructura y poblamiento....

manzanas de la fundación más que por extensión. Rosario, de nacimiento mucho más tardío, es poco más que una aldea antes de la llegada del ferrocarril. Pero en 1870-1880 por primera vez ambas ciudades crecen más allá de sus límites: la trama urbana de Córdoba cruza el Río Suquía y en Rosario se fundan barrios fuera de los límites conformados por los dos bulevares que delimitan por entonces la ciudad.¹⁰

La combinación entre los medios de transporte (ferrocarril y tranvía), el incremento demográfico, el crecimiento de la industria del suelo, la disponibilidad de tierras suburbanas y los promotores inmobiliarios promueve la notable nuevos sistemas de transportes. Los promotores inmobiliarios desatan la especulación suburbana, basada en la movilidad de los nuevos sistemas de transportes. Ayudados por préstamos bancarios, aprovechan los suelos suburbanos para lotear y vender tierras rurales que originan una verdadera especulación del suelo e impulsan la explosión de la ciudad. Si bien esta investigación intenta poner en relieve las **reglas físicas** que propone esta nueva forma de construir ciudad, no se puede dejar de hacer mención a la coyuntura política y económica que le dan origen. Álvarez en Historia de Rosario describe el aumento del precio de la tierra como algo razonable en relación a que fluyen inmigrantes, llegan capitales en procura de inversión ventajosa y se construyen vías férreas.¹¹ Apreciaciones similares a la que concluye Boixadós en Córdoba en su trabajo sobre como operó la elite urbanizadora en esa ciudad entre 1870 y 1895.¹²



De izquierda a derecha:

01 Estación Rosario Central, al fondo. Rosario 1910 aproximadamente.

02 Puerto de Rosario, 1868 aproximadamente. Colección: Roberto Ferrari

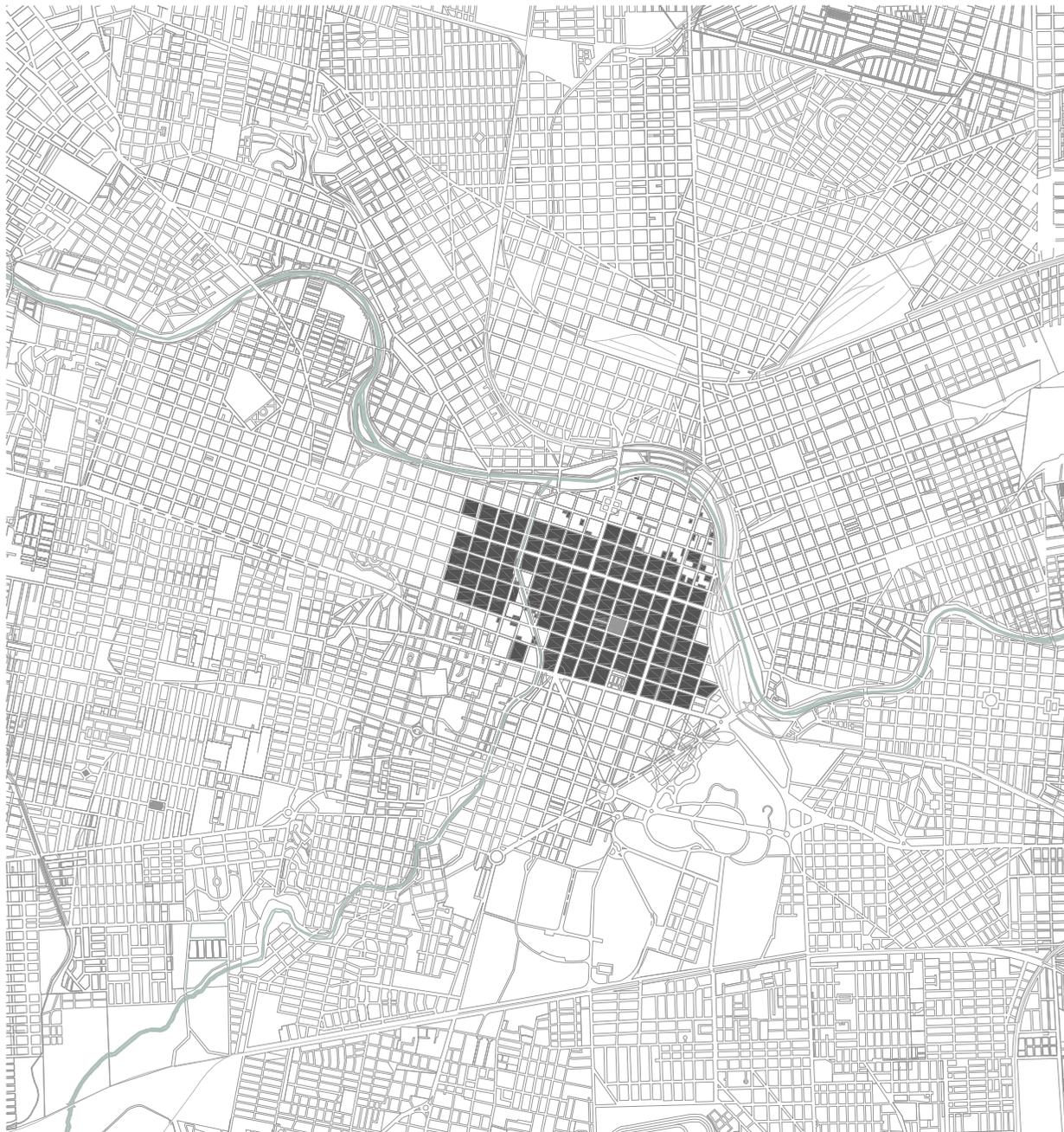
03 La Sociedad Puerto del Rosario construyó una importante trama de líneas ferroviarias para permitir las operaciones de carga, descarga y tránsito de mercaderías

Fuente: FERRER, Á; FERNANDEZ PRIOTTI, C. A. (2003). Ferrocarriles en Rosario.

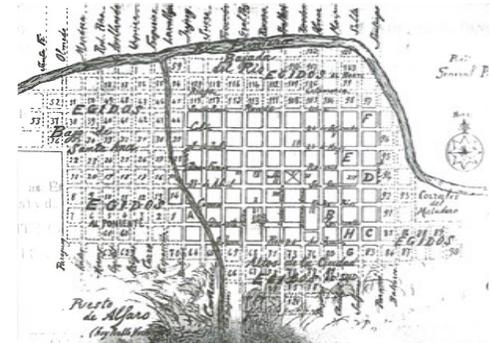
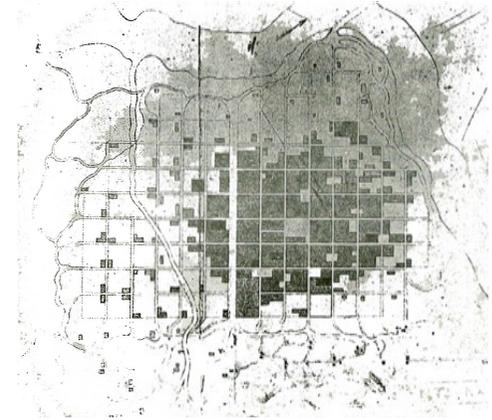
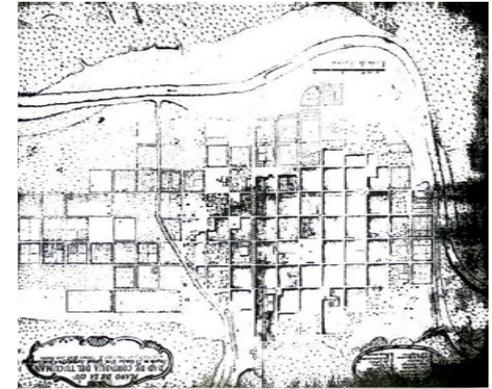
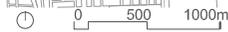
10 Recordemos que en 1868, se dicta una ordenanza que delimita la ciudad a través de la apertura de dos bulevares, el Santafesino y Argentino (actualmente Bulevar Oroño y Avenida Pellegrini).

11 ALVAREZ, J. (1943) Historia de Rosario (1689-1939)

12 BOIXADÓS, M. C. (2000). Las tramas de una ciudad, Córdoba entre 1870 y 1895



Córdoba 1860



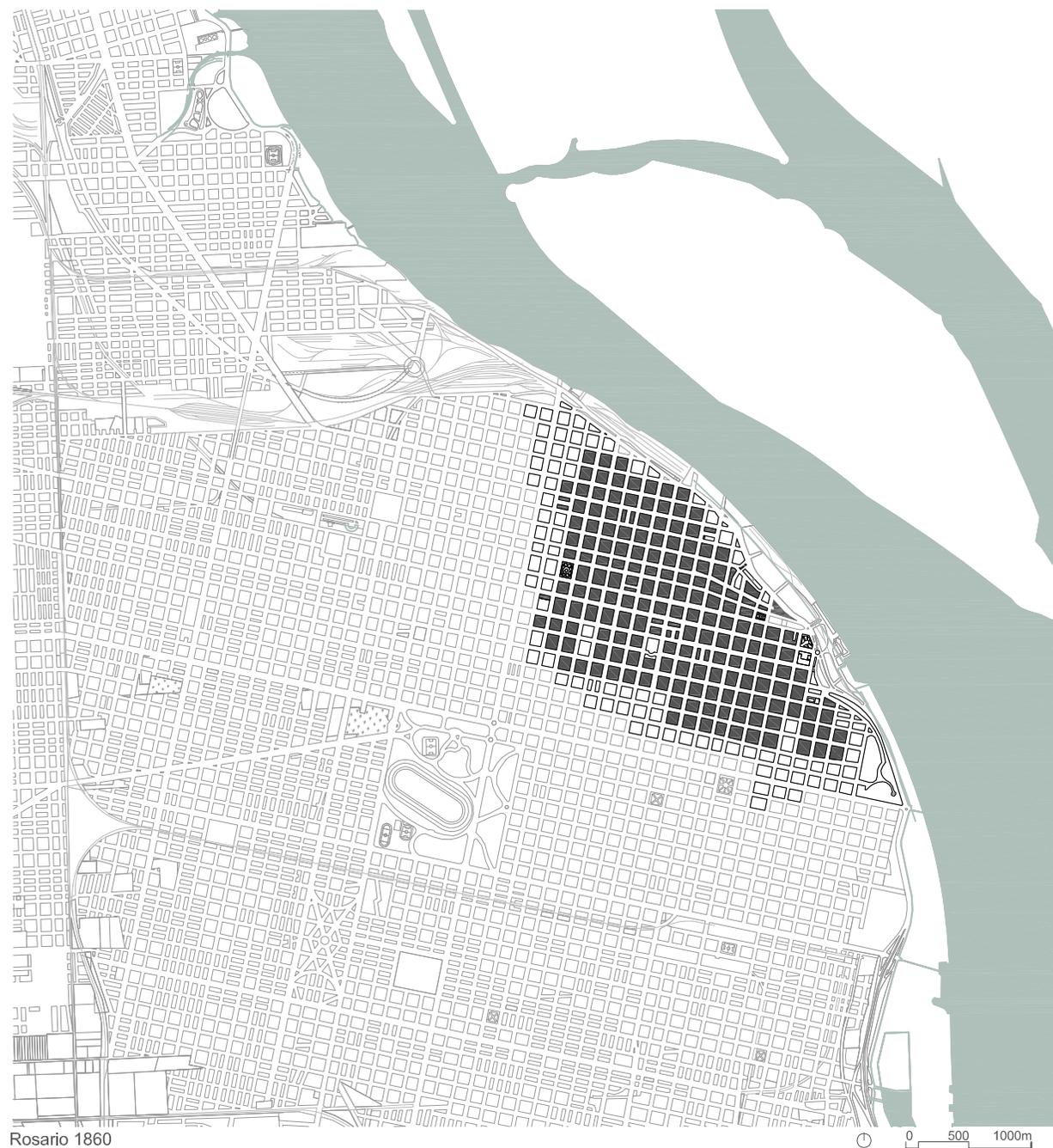
A la izquierda:
Ocupación aproximada hacia 1860
Elaboración propia en base a diversos planos y
textos redibujados sobre Plano de restitución de la
ciudad de Córdoba de 2004 de la MUNICIPALIDAD
DE CÓRDOBA

Página izquierda de arriba-abajo:
Plano de la ciudad de Córdoba, 1790
Autor: Jacinto Díaz de la Fuente
Plano de Córdoba conocido como "Plano de Outes" 1773-1792 Autor:
Felix Outes
Transcripción del Plano de Patiño Gonzalez, 1809
Autor Juan Pedro Grenon
Fuente: Archivo Municipal de la Ciudad de Córdoba

Esta página parte inferior:
Rosario 1840. Iglesia Matriz y plaza
Plaza 25 de mayo en el último cuarto del siglo XIX
Fuente: DE MARCO, Miguel Ángel (1994) Rosario, desde sus orígenes
hasta nuestros días. Síntesis histórica.



A la derecha:
Ocupación aproximada hacia 1860.
Elaboración en base a diversos planos y textos redibujados sobre Plano
de restitución de la ciudad de Rosario de 2002



La extensión y sus formas de ocupación

Las imágenes y las crónicas nos remiten a dos aldeas, más que a ciudades hasta 1870 aproximadamente. Si bien ya se advierten algunos símbolos del progreso años antes, estos eran bien pocos. Las guerras internas y la escasez de capitales se refleja en la ciudad, en sus espacios públicos pero también en la arquitectura privada. Las ciudades solo se ven en planos, que por aquel momento relevan más los anhelos que la ciudad real. Como bien describe Álvarez, en referencia a Rosario, "buena parte de las calles esperan ser abiertas, la ciudad real no se aparta de diez o doce cuadras de la plaza y de ahí para afuera solo hay ranchos dispersos, quintas, potreros. Tales son los zanjones, hondonadas y barriales, que los médicos usan caballos para visitar su clientela suburbana y a veces hasta la urbana."¹³ Para esos años y hasta mediados del siglo XIX, la distancia temporal en la fundación entre ambas ciudades ya no se hace notar y presentan características y dimensiones urbanas similares.

Con la mejora en los mercados y los excedentes económicos, desde finales del siglo XIX, la fisonomía urbana comienza un cambio lento pero notable. Se construyen nuevas infraestructuras,¹⁴ comienzan a funcionar los tranvías¹⁵ que dejan sus huellas en las principales calles y aparecen nuevos edificios públicos que cambian la escala de la arquitectura, como los teatros Colón y La Ópera, la Municipalidad y los Tribunales Provinciales, en Rosario y la creación de nuevos bancos. En el ámbito privado aparecen nuevas viviendas de mejor factura y categoría que en los años anteriores, como también nuevas tipologías, como son las casas de renta.

En este periodo, al proceso de densificación a partir de la subdivisión parcelaria o aparición de contados edificios en altura que ya se viene experimentando se suma, al mismo tiempo, la extensión por conversión de zonas rurales en nuevos "pueblos" urbanos. Es esto último lo que cambiará definitivamente la escala y marcará el paso de las estructuras coloniales a las modernas.

En cuanto a la **extensión** se produce de dos formas: una por simple prolongación del trazado existente, y otra por incorporación de nuevas unidades. Lo que nos interesa como campo de estudio son las **nuevas unidades**, los denominados barrios pueblos, que surgen de forma autónoma y aislados del núcleo originario. Nos interesan, porque si bien, no dejan de ser operaciones especulativas proponen una estructura de ciudad claramente reconocible.¹⁶ Aparecen en Córdoba y Rosario más de diez nuevos barrios y a pesar del impacto que esto significa para la trama urbana la mayoría de ellos, constituyen hechos aislados en el territorio. Sin

13 ALVAREZ, Juan (1943) Historia de Rosario (1689-1939).

14 En 1891 el alumbrado público ya es eléctrico, pero anteriormente era a gas. En 1883 comienza a funcionar los teléfonos.

15 En 1872 comienzan a funcionar los tranvías en Rosario.

16 MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, I. (1985). Op. Cit..



Tranvía a caballo circulando sobre los rieles de la Anglo-Argentino. Esquina Rioja y Corrientes. Rosario a principios del siglo XX. Fuente: IELPI, Rafael y VILA ORTIZ, G.(2000) Imágenes de la memoria. Rosario 1880-1930.



Tranvía tirado por caballos de la empresa Ciudad de Córdoba, circulando por Vélez Sarsfield frente al entonces Teatro Argentino (hoy Teatro General San Martín). Córdoba a finales del siglo XIX. Fuente: Asociación Amigos del Tranvía de Córdoba

embargo, a pesar de su origen individual y autónomo, guardan entre sí una serie de características comunes de localización y de apropiación del territorio. Los barrios seleccionados para analizar más detenidamente en este capítulo son representativos de un conjunto más amplio, son de los que primero se fundan y los que mejor representan la idea de “pueblo”; muchos de los otros barrios se fundan como ampliaciones o a partir del éxito de éstos.

- Origen

Estos nuevos crecimientos se caracterizan por no formar parte de la extensión de la ciudad existente sino por realizarse de forma discontinua y periférica, *sin dar sentido de continuidad a la trama*. La mayoría se gestan gracias a la iniciativa privada que lotea y subdivide una porción de territorio otrora rústico y lo convierte en un nuevo sector urbano. El título de pueblo que reciben, manifiesta el pensamiento con la que son ideados, donde no existe una visión integral de ciudad, sino que prevalece la mirada parcial sobre cada una de las partes.

Todos ocupan tierras suburbanas, por lo general ubicadas entre antiguos caminos de salida, próximos a las nuevas estaciones de ferrocarril, o a nodos de equipamientos (mercados, hospitales, escuelas, etc). En un primer momento, en Rosario se ocupan y densifican las manzanas más próximas a las estaciones del ferrocarril y al puerto, donde se asienta principalmente la clase trabajadora. En Córdoba, el tendido de las líneas ferroviarias atrae la urbanización y finalmente cruza el río, fundándose los “pueblos” de General Paz y San Vicente.

En Rosario, algunos ejemplos son: Fisherton, fundado para residencia del personal jerárquico del Ferrocarril Central Argentino; Alberdi y Saladillo, como centros de recreo; Refinería, Arroyito, Ludueña y Barrio Industrial, como barrios obreros; Belgrano, Echesortu, Vila, como residencia de una incipiente clase media. Mientras que entre las primeras urbanizaciones iniciadas en 1870 en Córdoba encontramos: San Vicente (que comienza siendo un lugar de paseo); General Paz; Alta Córdoba, donde se localizan talleres, estaciones ferroviarias y viviendas para trabajadores; Alberdi y San Martín.¹⁷

¹⁷ Aunque cronológicamente el barrio de Nueva Córdoba coincide con los estudiados en este capítulo no ha sido incluido porque consideramos que las ideas en las que se sustenta responden a objetivos, influencias y características diferentes.

CÓRDOBA

San Vicente



Fuente: Archivo Municipal de Córdoba

El pueblo de **San Vicente** se funda sobre un terreno plano por donde penetra el camino que vinculaba Córdoba con Buenos Aires y el ferrocarril a Rosario. En 1870 Agustín Garzón compra esas tierras a los herederos de Fresnadillo y Arza, y ese mismo año, presenta el plano trazado por Pablo Julio Rodríguez al Departamento Topográfico de la Provincia. En 1881 comienza a funcionar el tranvía que lo comunica con el área central. En principio se destina a residencias veraniegas y más tarde, con la instalación en el borde del río de pequeñas industrias, aparecen residencias para trabajadores.

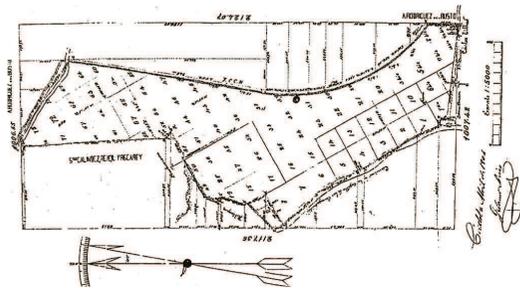
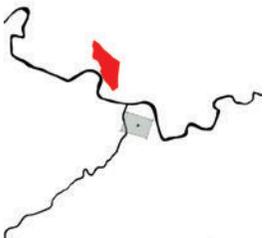
General Paz



Fuente: Archivo Municipal de Córdoba

Su propietario, Augusto Lopez, encarga en 1870 al agrimensor E. De Saint Remy Urban la urbanización del Pueblo Nuevo de **General Paz**. Los habitantes son en su mayoría inmigrantes europeos que llegan con la instalación del Ferrocarril. En 1870 la apertura del puente que comunica con el área central da un empuje para su consolidación.

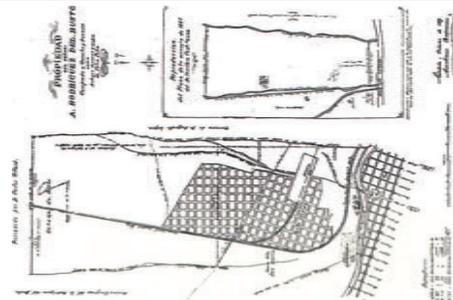
San Martín



Fuente: A. Histórico de la Prov. de Córdoba, 1904 en Boixadós (2000)

San Martín se funda a la vera del camino de salida hacia el Norte de Córdoba, donde desde hacía años, funcionan varios molinos, un oratorio, un templo y una escuela. El loteo surge bajo la promoción de la sociedad conformada por A. Galindez, J. Revol y M. Recarey y la venta se inicia en junio de 1888.

Alta Córdoba



Fuente: Dirección General de Catastro, 1889 en Boixadós (2000)

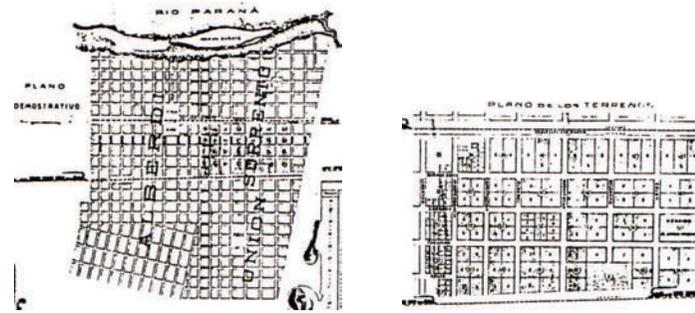
En 1884 y 1886 Rodríguez del Busto compra los terrenos que hoy corresponden a **Alta Córdoba**. Ese mismo año se asocia con Cárcano y Juárez para formar una empresa de urbanización y solo dos años después, ya aprobado el plano, comienza la venta de los terrenos.

Fuente de los textos: Bischoff (1986) Boixados (2000), Foglia et.al (1994) y Rettaroli et. alt. (1996)

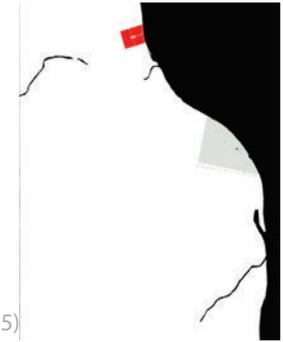
ROSARIO

Alberdi

El barrio de **Alberdi** surge en 1876 sobre el camino que une las ciudades de Rosario y San Lorenzo. Jose N. Puccio convoca a un grupo de pobladores para que instalen sus residencias de verano en una zona próxima al río. Pronto, y a raíz del éxito del emprendimiento, se forman otros barrios próximos, también por iniciativa privada. Se fundan entonces, **Sorrento** (1887), **La Florida** (1889) y **Nuevo Alberdi** (1891).



Fuente: Arq. A. Llusá en Martínez de San Vicente (1985)

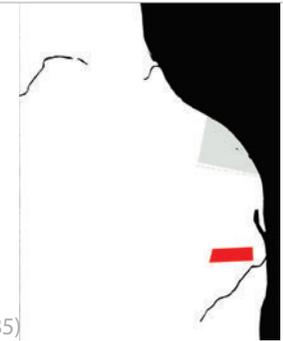


Saladillo

Manuel Arijón funda en 1880 el barrio de **Saladillo** en lo que hoy es el centro del barrio Saenz Peña. En los años 1886 y 1887 construye sobre las márgenes del arroyo Saladillo (próximo al río Paraná) unos baños públicos conocidos como los “baños del Saladillo”. En la primera etapa, las viviendas que se instalan son casas quintas y chalets, pero en una segunda etapa, los herederos de Arijón venden la propiedad a la Sociedad Anónima El Saladillo (1906) que desarrolla un nuevo loteo y vende terrenos y vivienda en mensualidades.

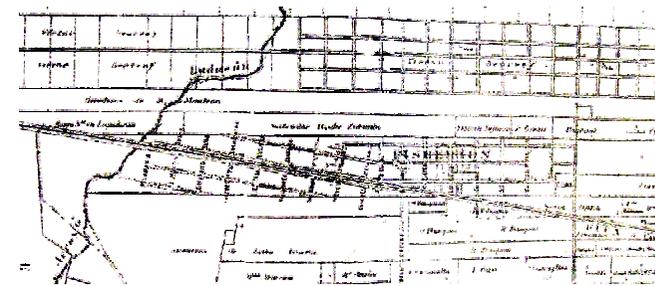


Fuente: Dirección General de Catastro en Martínez de San Vicente (1985)

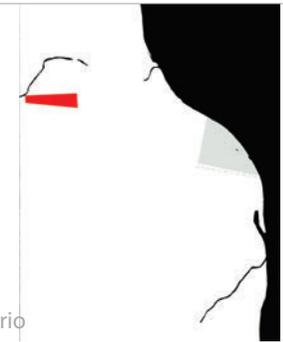


Fisherton

Fisherton se funda en 1889 sobre tierras que el Ferrocarril Central Argentino compra a los Sres. Arocena y Arijón para construir las residencias de su personal jerárquico. El trazado original abarca 166 ha. y se le atribuye al ingeniero Henry Fisher. En 1911, la municipalidad aprueba los planos del barrio Nueva Fisherton que extiende el poblado original hacia el sur.



Fuente: Depto. de Obras Públicas 1905. Archivo Municipal de Rosario

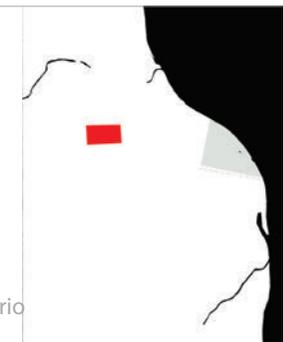


Eloy Palacios (actualmente Barrio Belgrano)

El barrio de **Eloy Palacios** surge en 1889 luego de que su fundador Nicasio Vila obtiene la concesión que le permite construir y explotar una línea tranviaria. En junio de 1889 se aprueba la traza. Tres años más tarde, en 1891, se habilita al público el ramal del Ferrocarril Central Argentino, inaugurando una estación en el barrio. Luego pasa a llamarse Vila, en honor a su fundador y a partir de 1910 Barrio Belgrano, como se lo conoce actualmente.



Fuente: Departamento de Obras Públicas 1905. Archivo Municipal de Rosario

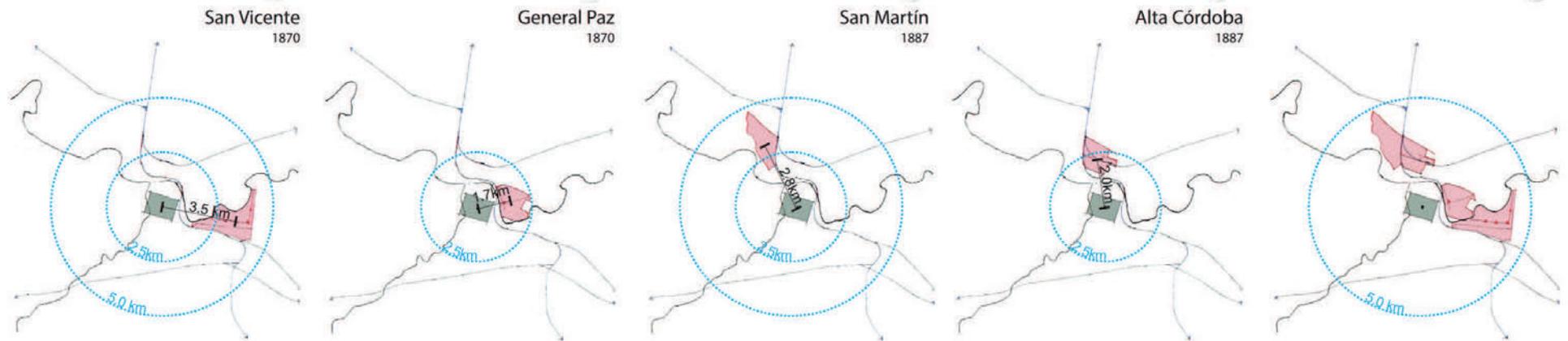


- Distancia en el territorio

Estas nuevas urbanizaciones no forman parte de la extensión de la ciudad, sino que se fundan de forma discontinua y periférica, sin dar sentido de continuidad a la trama existente. La distancia crítica de su localización con respecto al centro le permiten convertirse en alternativa a la forma de vida de la ciudad central. Esto a su vez, revierte en la condición de "pueblo" y su diseño autónomo y "autosuficiente".

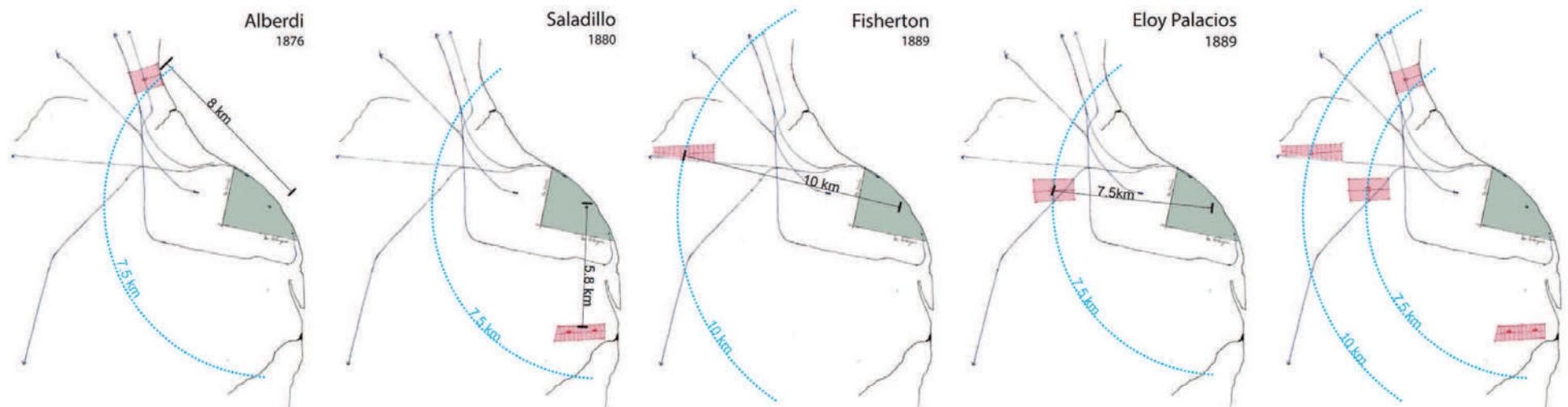
En Córdoba la distancia horizontal absoluta con respecto al centro es mucho menor que en el caso de Rosario. En Córdoba todos quedan comprendidos dentro de un radio de 5 km, siendo el más alejado San Vicente, a 3,5 km aproximadamente, si tomamos como referencia las plazas de cada uno con respecto a la plaza de la fundación. En Rosario, en cambio, el más próximo de los analizados es Saladillo y se encuentra a 5,8 km aproximadamente y Fisherton, el más lejano a 10 km aproximadamente, quedando inclusive en la actualidad, fuera de la Avenida de Circunvalación. Si bien en Córdoba la distancia es mucho menor y podría poner en crisis la idea de autonomía, las barrancas y el río y su dificultad para atravesarlos en ese momento le permite lograr el recorrido necesario para ser autónomos.

Aunque la discontinuidad es una de las características principales de esta forma de construir ciudad, no creemos que haya sido un punto excluyente para la elección de la localización sino más bien una consecuencia.



- Las medidas en relación a la ciudad existente y la geometría del territorio

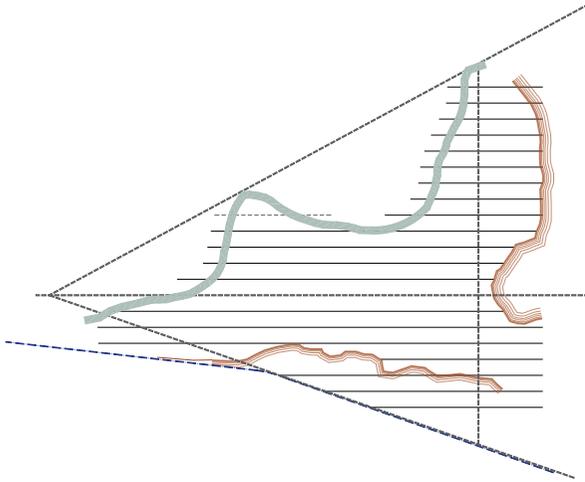
La medida y la escala del proyecto, casi todos de dimensiones comparables a la ciudad ocupada por entonces, refleja la idea de pueblo autónomo. No obstante, no podemos soslayar que el germen de estas urbanizaciones es el negocio inmobiliario, por lo tanto las dimensiones de cada pueblo está más condicionada por las medidas de la propiedad rural privada del fundador, que por el deseo de convertirse en entidades autónomas. En Córdoba casi todos los nuevos *pueblos* superan largamente la superficie del área central. No sucede lo mismo en Rosario, cuyas unidades presentan dimensiones más reducidas. Las direcciones y orientaciones no son aleatorias, responden a diversos factores. El trazado ferroviario, los antiguos caminos de salida, el río, la geometría del lote rústico o el relieve, son pre-existencias que condicionan la configuración de cada barrio. Eloy Palacios y Saladillo se organizan tomando la dirección de los límites de la propiedad rural; Fisherton combina dos trazas diferentes, la del ferrocarril y la de la propiedad y Alberdi se configura perpendicularmente al borde del río y a la vía del ferrocarril (que discurre tomando la dirección del camino de salida hacia el Norte). De todos los barrios de Rosario, solo Echesortu continúa con las líneas del área central. San Vicente, en Córdoba, forma un enclave triangular delimitado por el río, las barrancas y la vía del ferrocarril. Su trazado se organiza tangencialmente a las vías y a partir de un eje que lo divide en dos por su punto medio. General Paz, toma dos direcciones para adaptarse al relieve. Las trazas de San Martín y Alta Córdoba están condicionadas por las líneas del ferrocarril y la de los caminos de salida de la ciudad hacia el Norte. Mientras que Alberdi es el único que toma las direcciones de la cuadrícula de la fundación. De esta forma, las nuevas extensiones modifican la regularidad de la estructura fundacional y la ciudad pasa a conformarse por un conjunto de áreas de diferentes proporciones y direccionales.



Córdoba

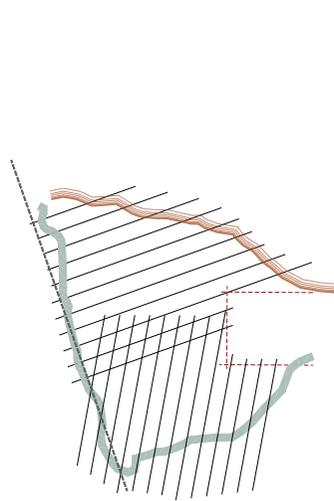
San Vicente 1870

Enclave entre el río, las barrancas y el ferrocarril



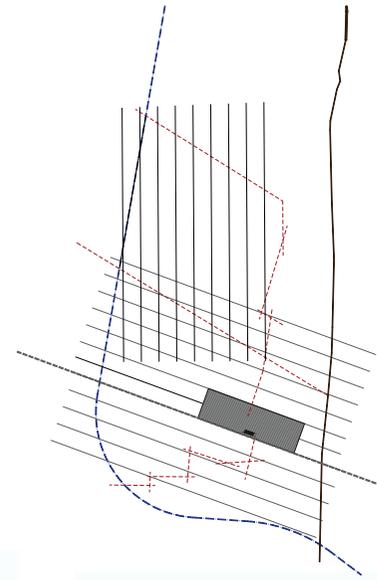
General Paz 1870

El río y el relieve marcan sus direcciones



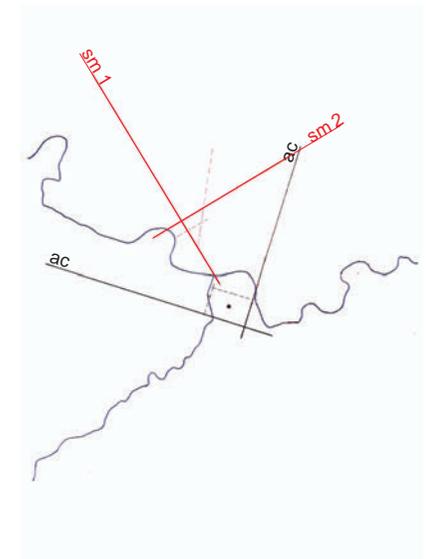
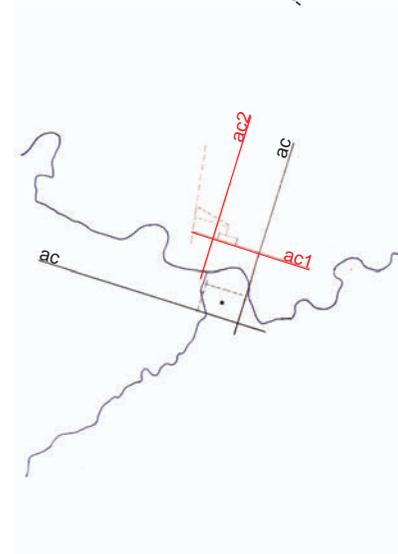
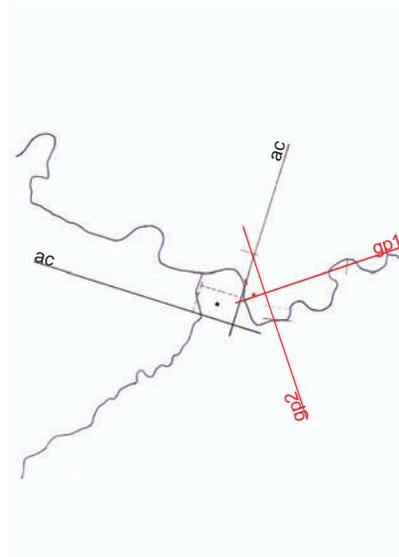
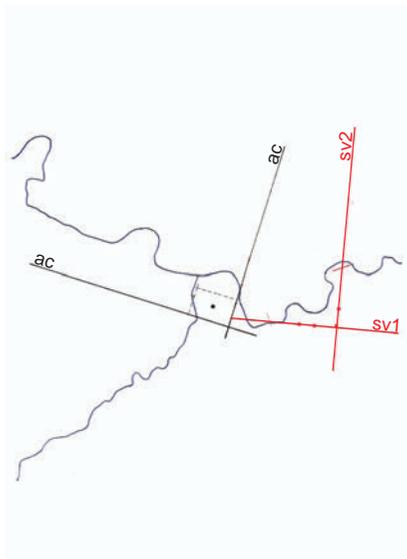
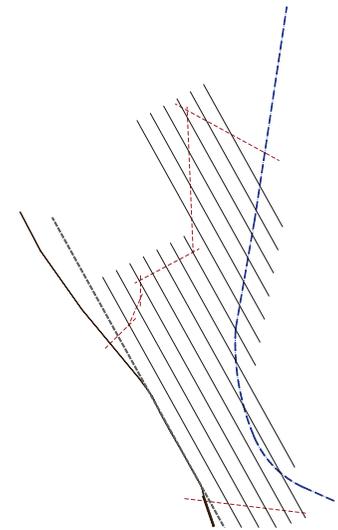
Alta Córdoba 1887

Entre las trazas del ferrocarril y los caminos de salida



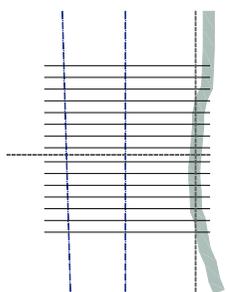
San Martín 1887

Entre las trazas del ferrocarril y los caminos de salida



Alberdi 1876

Entre el Río Paraná y las trazas del ferrocarril



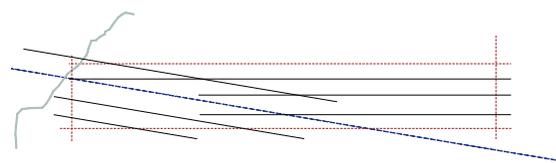
Saladillo 1880

Entre el arroyo Saladillo, los caminos de salida y los límites de la propiedad



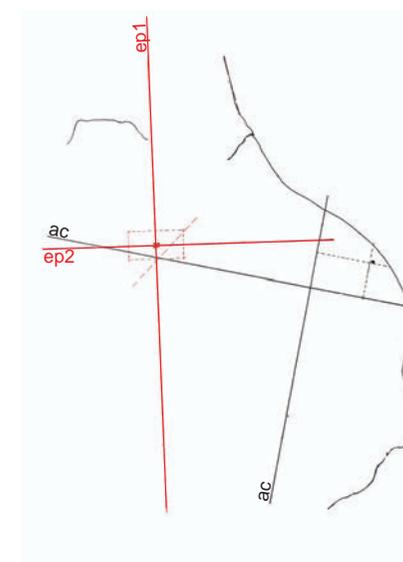
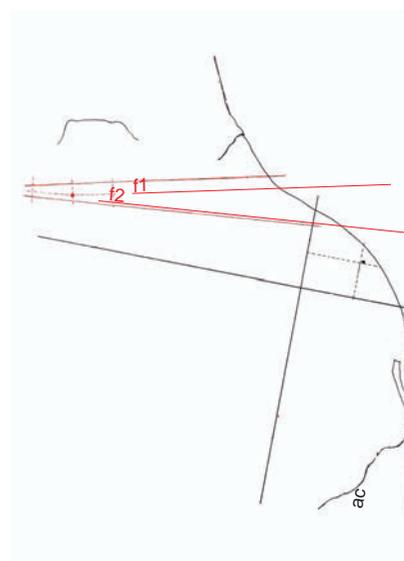
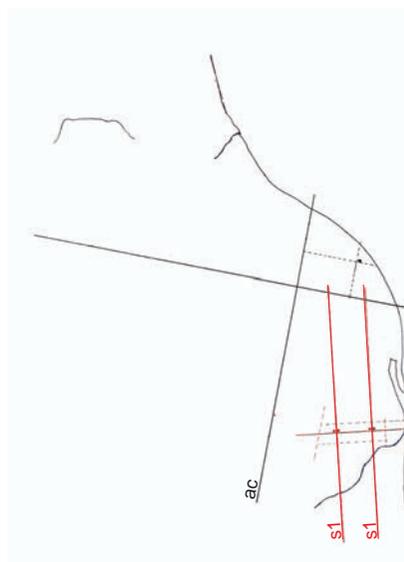
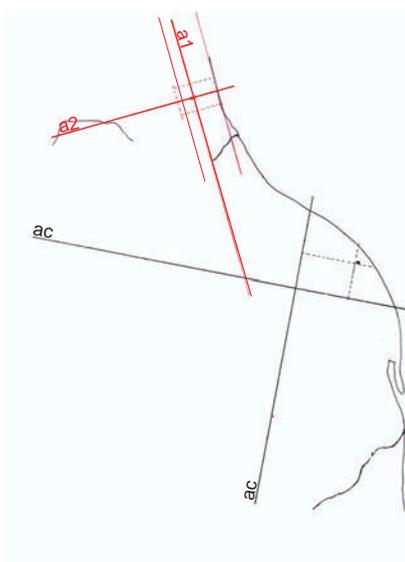
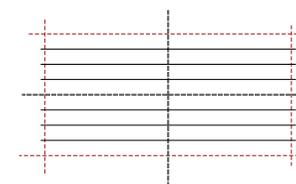
Fisherton 1889

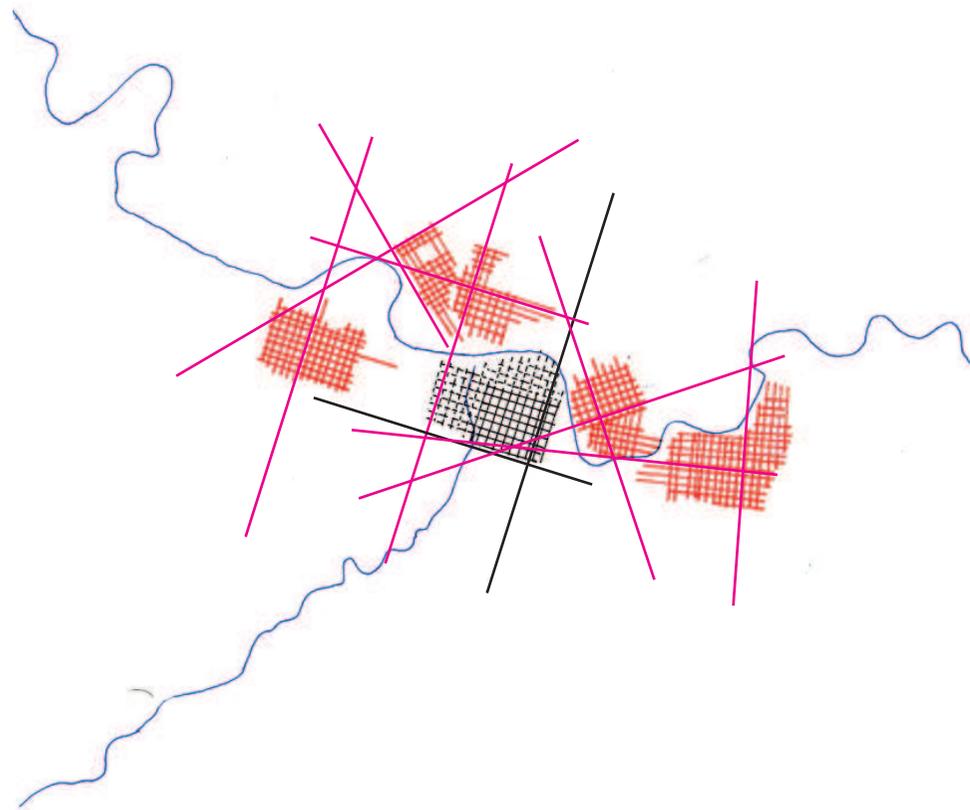
Entre las trazas del ferrocarril y los límites de la propiedad rural



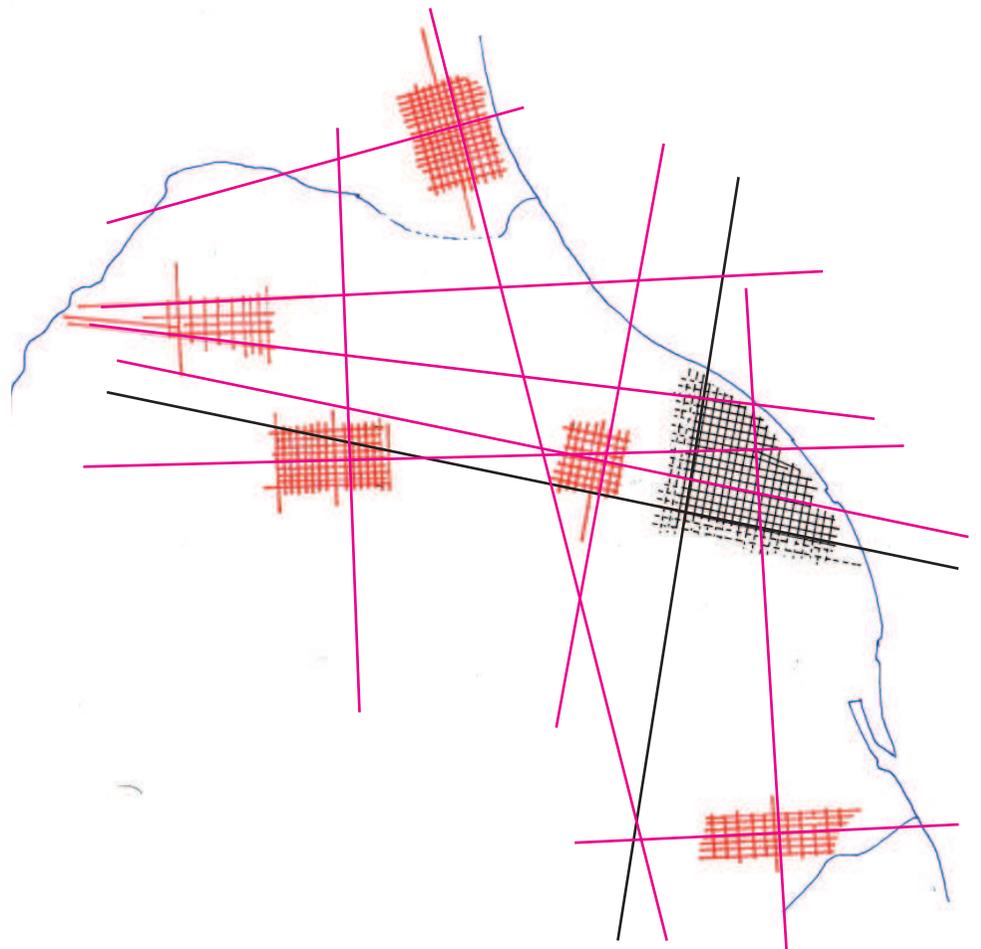
Eloy Palacios 1889

Los límites de la propiedad rural como único condicionante





Córdoba



Rosario

- Conexiones y vinculaciones

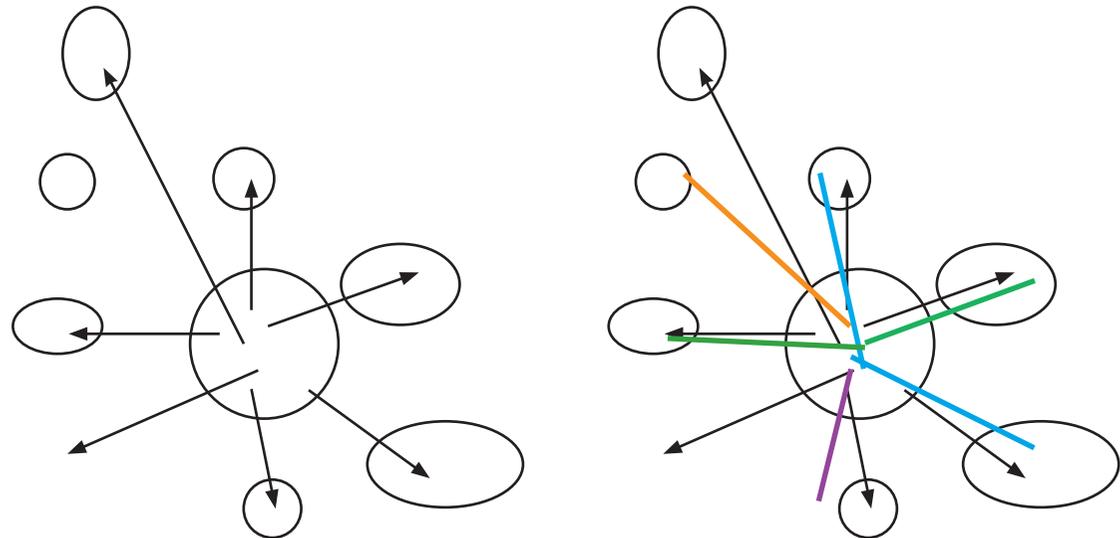
Si bien todas las nuevas urbanizaciones son pensadas como entidades “autosuficientes”, la realidad indica que el área fundacional continúa siendo el punto de mayor concentración de actividades comerciales y de servicio. Se generan, de esta forma, nuevas demandas de accesos y conexión, y son los nuevos sistemas de transporte como el tranvía, los que juegan un papel relevante, siendo uno de los principales aliados que acompañan y a su vez permite el proceso de expansión. Si el tren es el que impulsa el crecimiento de la ciudad desde el exterior, el tranvía es el que permiten la extensión en el interior. La relación entre las nuevas expansiones y el tranvía es de ida y vuelta, mientras que los nuevos barrios generan la necesidad del transporte, el segundo, a su vez, posibilitaba su localización. Las primeras líneas de tranvías se trazan para unir el centro con diferentes puntos de interés en los nuevos barrios: las estaciones del ferrocarril, las expansiones recreativas (parques y jardines públicos) y algunos servicios públicos relevantes (matadero, mercados, colegios, hospital).

Al igual que en el loteo de las tierras suburbanas, la iniciativa privada está presente, dibujando y costeando las líneas tranviarias que conectan los nuevos sectores. El esquema de transporte público configura, en su conjunto, una ciudad centralizada, ya que todos los recorridos confluyen inevitablemente en la ciudad originaria.

...Las líneas tranviarias fueron dibujando otras redes de articulación de la ciudad. Influyeron más que las anteriores (otros sistemas de infraestructura) en la ampliación de la ciudad por ofrecer la posibilidad de acortar distancias y comunicar sectores alejados del epicentro. BOIXADOS, M. C. (2000) Op. cit.

“Pero el tranvía y los rieles de hierro también fueron parte de las nuevas costumbres que la modernidad imponía y poder pasear en tranvía por los alrededores de la ciudad se constituyó en una nueva forma de recreación para la población” Ibid. BOIXADOS, M. C. (2000)

“El paseo que hoy tiene nuestra sociedad son los tranways. Los coches de todas las líneas se ven completamente llenos de gente que salen para aspirar un poco de aire oxígeno en los parajes frescos por los que atraviesan nuestras líneas de tranways” EL INTERIOR, 20 de mayor de 1886 citado en BOIXADOS, M. C. (2000) Op. Cit.

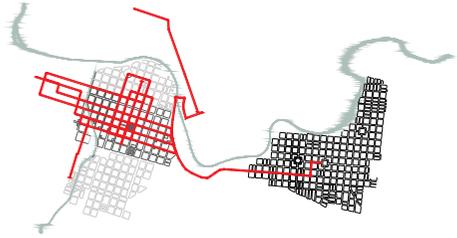


Modelo centrífugo de crecimiento de la ciudad vs modelo centripeto de unión de los tranvías
La ciudad crece por partes aisladas y el sistema tranviario es el encargado de unirlos; dibujando una estructura monocéntrica de ciudad.

Red de tranvías hacia 1900 en las ciudades de Córdoba y Rosario

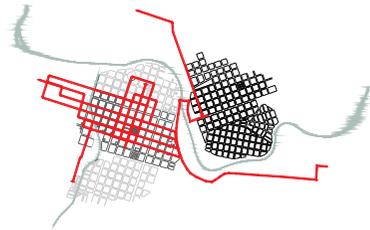
San Vicente

En 1881 Agustín Garzón, fundador de San Vicente promueve la compañía **Tranway San Vicente** para unir este barrio con el área central. Su recorrido se iniciaba en la Plaza principal de San Vicente, llegaba a la Estación de Trenes, cruzaba por calle Rosario de Santa Fe y llegaba hasta calle San Martín



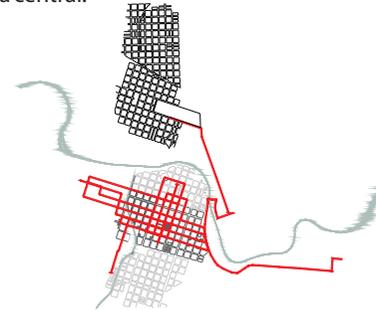
General Paz

Tranvía Ciudad de Córdoba aparece en 1878 y se convierte en el primero de la ciudad, uniendo el barrio de General Paz con el centro. Años más tarde se amplía y llega hasta el Cementerio de Alberdi.



Alta Córdoba

En 1889 se une el barrio de General Paz con Alta Córdoba, llegando hasta la nueva estación del ferrocarril. De esta forma, indirectamente se une Alta Córdoba con el área central.

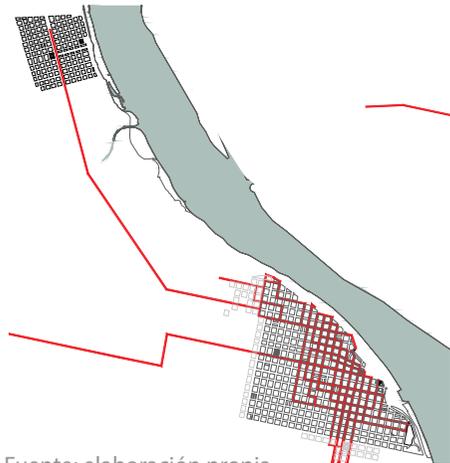


San Martín



Alberdi

En 1887 se inaugura el **Tranway Rosario del Norte**, pocos años después de la fundación de Alberdi. Es promovido por empresarios privados que ven la posibilidad de futuros emprendimientos inmobiliarios. Recorre por el antiguo camino de salida a San Lorenzo, conectando todos los "pueblos" del Norte (que se fundan más tarde) hasta llegar a Alberdi.

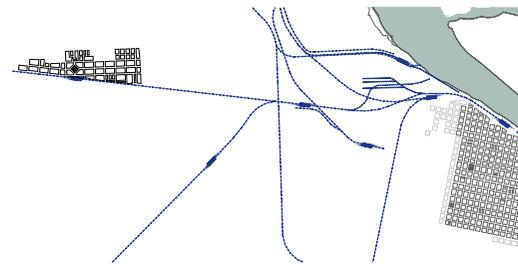


Saladillo

En 1888 aparece el **Tranway del Saladillo** para conectar el centro con los baños del Saladillo. Parte desde Plaza Lopez (próximo al boulevard que delimita el área central) hasta Puerto Plaza.

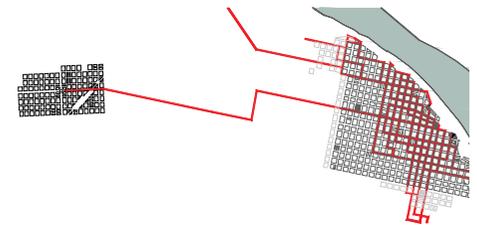


Fisherton



Eloy Palacios

En 1888 la **Sociedad Anónima Compañía de Tranways del Oeste** logra la licitación para conectar el centro Eloy Palacios. El recorrido parte desde la plaza del centro, próxima a la iglesia Matriz por calle Córdoba hasta Ibarrio Echesortu (otro de los barrios pueblos) y luego por calle Mendoza hasta Eloy Palacios.



3.3 INTEGRACIÓN

La cuadrícula y las sinergias con las nuevas ideas

A pesar del carácter unitario, aislado y fragmentario con el que son pensados estos barrios y que, probablemente, en ninguno ha existido la voluntad de una idea de ciudad en su conjunto, podemos encontrar ciertas constantes morfológicas y estructurales que corrobora, un sentido de unidad y homogenizan una ciudad pensada desde sus partes. El principal elemento integrador es, sin duda, la utilización, casi exclusiva, de la cuadrícula aprehendida como forma de subdivisión del suelo, a la que se le suma la combinación de conceptos higienistas e ideas de ornato público.

Una de las principales características del trazado de los nuevos barrios es que conservan el elemento más tradicional del urbanismo latinoamericano: la cuadrícula. Pero esta persistencia no es casual. La reflexión en torno a su utilización se viene produciendo desde décadas antes. Para 1880 el progreso técnico, las obras de Cerdá y otros ensanches españoles están instalados en el debate local. Asimismo, en el ámbito nacional la discusión sobre el modelo regular se da en paralelo al de construcción de un Estado moderno. Aliata¹⁸ defiende la idea de la regularidad como necesidad para establecer un orden físico para la construcción de un orden social, político e institucional. En este sentido, la cuadrícula se convierte en un aliado en la construcción de un nuevo Estado. En estos años, con el objetivo de estructurar el país, se utiliza el damero para la regularización del territorio y para el trazado de numerosas ciudades de nueva fundación. En este contexto juega un papel relevante el trabajo del Departamento Topográfico, organismo encargado, entre otras cosas, de la mensura de la tierra, del registro topográfico del territorio y de diseñar la traza de nuevos pueblos y ciudades.¹⁹ De esta manera, sienta muchas de las bases para la nueva cuadrícula. Es a partir de este momento, que la cuadrícula indiana se transforma. Ya no responde al modelo cerrado y de centralidad marcada, ahora es “una trama abierta que puede expandirse, repetirse, construir sitios jerárquicos –plazas, parques, edificios públicos- diseminados en un espacio más vasto. (...) La nueva cuadrícula se presenta como un área disponible, con jerarquías parciales que prometen un grado de libertad organizativa acorde

18 ALIATA, F. (2006) La ciudad regular. Arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario, 1821-1835.

19 LIERNUR, F. y ALIATA, F. (comp.) (2004) Diccionario de arquitectura en la Argentina: estilos obras, biografías, instituciones, ciudades.

con la complejidad institucional que la ciudad moderna comienza a adquirir. En esta configuración tienen una gran influencia los factores de carácter higiénico²⁰.

Las reformas higienistas están vinculadas al periodo de reorganización y de modernización en Latinoamérica. Si bien este movimiento adquiere importancia y prestigio, y sus medidas influyen en la esfera urbana, Almandoz²¹ sostiene que las discusiones en las capitales latinoamericanas están en parte inspiradas en el debate europeo sobre higiene pública (principalmente en el ejemplo británico: actas de 1848 y 1875), más que en los propios problemas de hacinamiento. No obstante algunos hechos impulsan este movimiento en el país. En Rosario, por ejemplo, paralelamente a la explosión demográfica se produce una elevación de los índices de mortalidad que se atribuyen a enfermedades infectocontagiosas producto de viviendas en malas condiciones de salubridad, falta de agua corriente y de sistemas de eliminación de desechos cloacales. Esto, sumado a las epidemias de cólera de los veranos de 1867-68, 1886-87 y 1894-95 alientan la creación de la Oficina de Higiene en 1887 que luego se transforma en la Oficina de Asistencia Pública Municipal, ejemplo que ya funciona en Buenos Aires desde 1854.

En Argentina las cuestiones vinculadas al urbanismo que ocupan las agendas higienistas giran en torno a la separación de actividades insalubres (mataderos, industrias, hospitales, cementerios, etc), al hacinamiento de la población (sobre todo los inmigrantes que viven en conventillos o compartiendo viviendas) y a la infraestructura urbana (necesidad de red cloacal, agua corriente, pavimentación). Entre los temas que más impacto tienen sobre la imagen urbana se encuentran aquellos relacionados con la mejora del espacio público y la habitabilidad. Así se limitan la altura de las edificaciones con respecto al ancho de las calles, se diseñan aperturas de avenidas sobre antiguos tejidos, y se crean nuevos espacios públicos. Estas preocupaciones son lideradas por Buenos Aires, pero en 1880-90 ya se hacen sentir en las principales ciudades, como Córdoba o Rosario. Responsable de esto es, en gran medida, el Departamento Nacional de Higiene, que se crea en 1880.

Las ideas higienistas, sumadas a los proyectos de embellecimiento y mejora de los espacios públicos que reflejen la imagen de progreso que quieren proyectar las élites, son los principales discursos que van a influenciar en la estructura de los nuevos barrios.

20 ALIATA, F.(2006) Op. Cit..

21 ALMANDOZ, A.(2007). "Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960".

Algunas constantes y variables en los barrios de Córdoba y Rosario

Si bien en todos los barrios de Córdoba y Rosario subyacen las mismas ideas: re-semantización de la cuadrícula, higienismo y embellecimiento, las respuestas y adaptación son diferentes en cada caso. A partir de algunas constantes y sus adaptaciones analizamos las características propias de cada uno.

-Geometría generadora, ejes y nodos principales

Como hemos afirmado, la geometría generadora de la traza de cada barrio está íntimamente ligada a la forma y dimensión del terreno, al relieve y a las condicionantes previas (antiguos caminos, vías y estaciones del ferrocarril, mercados existentes, etc).

En el caso de Córdoba, las condicionantes geográficas (barrancas y río) o los caminos y trazas del ferrocarril tienen más influencia. En cambio, en Rosario, de relieve mucho más plano, la forma de organización está más marcada por las proporciones de la propiedad rústica²². No obstante tengan que adaptarse a una o a otra, el damero es la geometría utilizada, que se adapta, se modifica o rota según sea necesario. Cabe señalar, que desde 1870 en Argentina ya se están utilizando diagonales en el trazado de nuevas ciudades (Adrogué, Campana, La Plata, entre otros), en cambio en ninguno de los barrios de Córdoba y Rosario aparece esta disposición deliberadamente. Las calles diagonales que aparecen (o que podrían considerarse diagonales) son en realidad cambios de direcciones en el trazado para adaptarse a nuevas condicionantes. Tal es el caso del barrio General Paz en Córdoba, que al girar la trama aparece un eje (hoy calle Rosario de Santa Fe) en diagonal a la primera. En Rosario, Fisherton no utiliza intencionadamente diagonales sino que, al igual que en General Paz, surgen de la combinación de dos direcciones de la traza.

La gran diferencia de estos barrios con los trazados de décadas anteriores, o con aquellos que solamente son subdivisiones especulativas, es la incorporación de ideas higienistas o de embellecimiento que, al mismo tiempo, generan una estructura claramente jerarquizada. A partir de la superposición de ciertos ejes estructuradores sobre la malla perfectamente regular se genera una diversidad de espacios. Frente a la homogeneidad de la cuadrícula indiferenciada del modelo colonial se contraponen vías capaces de articular la composición, convirtiéndose en paseos y ejes. Y es justamente esta superposición la que va generando los espacios identitarios de cada uno de los barrios.

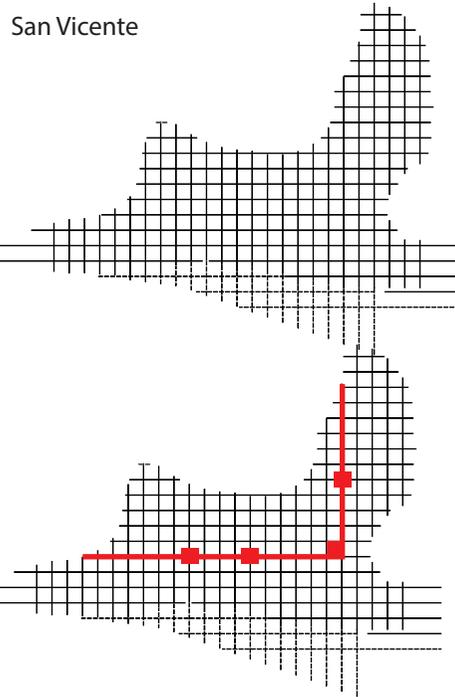
²² Ver 3. Las medidas en relación a la ciudad existente y la geometría del territorio en este mismo capítulo

Córdoba

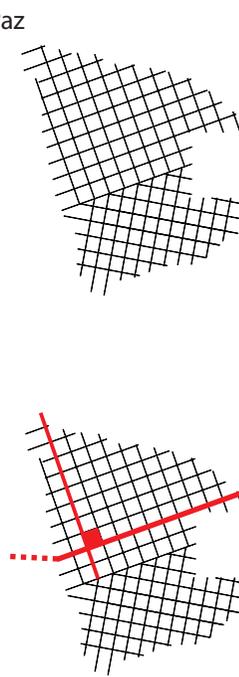
San Vicente

trama generadora

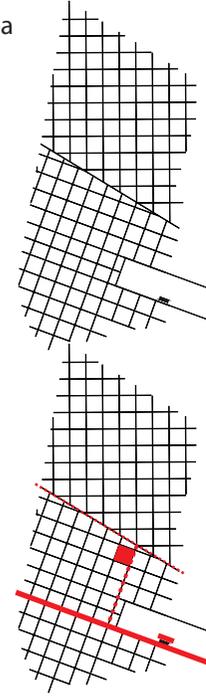
superposición de ejes



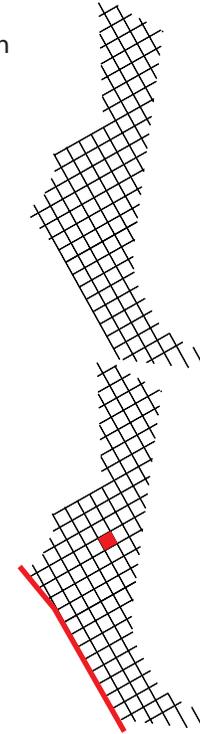
General Paz



Alta Córdoba



San Martín



El caso de San Vicente es, probablemente, uno de los más interesantes en cuanto a la jerarquización de su trazado. A la trama regular, interrumpida únicamente cuando se encuentra con los límites, se le superpone dos ejes perpendiculares entre si pero cuyo cruce no está centrado. Se forma así un paseo en L que recorre todo el barrio y conecta una secuencia de plazas.

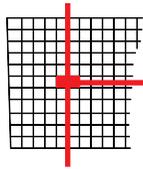
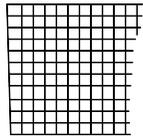
Dos ejes estructuran General Paz. El primero y más importante la calle 24 de Septiembre, que comunica al barrio con el Área Central y por donde ingresa el tranvía. El segundo (hoy Esquiú), perpendicular al anterior, conectaba la plaza, con la antigua estación del Ferrocarril y la plaza de las Carretas.

En Alta Córdoba el eje importante es el de la Estación del Ferrocarril. La ubicación de la plaza, en un extremo, genera una nueva tensión, jerarquizando una segunda vía (M. Fraguero). Si bien la sección de estas calles no varía con respecto a las otras, se diferencian por la localización de las actividades. Asimismo, la intersección entre las dos tramas de base jerarquiza, indirectamente, una segunda arteria (hoy Isabel la Católica).

El antiguo camino de salida, a pesar de estar en una posición descentrada, se convierte en el eje principal del barrio San Martín. La plaza, en cambio, se ubica centrada en la composición.



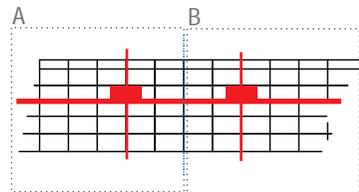
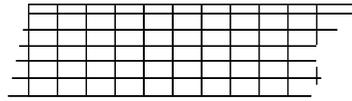
Alberdi



Dos ejes organizan la composición. El primero, el antiguo camino de salida hacia el Norte (donde luego se traza el ferrocarril), en sentido Norte-Sur. El segundo, perpendicular al río, parte desde la costa y finaliza en el encuentro con el primero. Este cruce se convierte en centro de la organización, que es reforzado con 2 plazas enfrentadas.



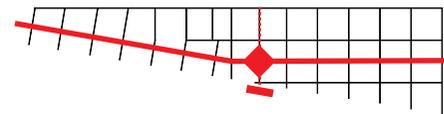
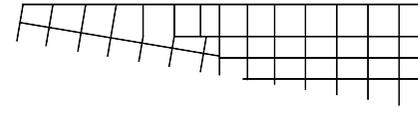
Saladillo



Saladillo se organiza a partir de una traza regular donde prevalece la dirección Este-Oeste. En este mismo sentido se dispone el eje principal (hoy Av. Nuestra Sra. del Rosario) que atraviesa toda la composición. A partir de un segundo eje perpendicular, el barrio queda dividido en dos sectores, cada uno con su propia calle principal, que en la intersección con el primero, en sentido E-O se disponen dos plazas enfrentadas.



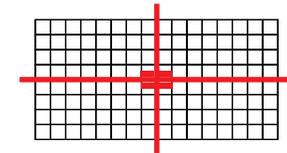
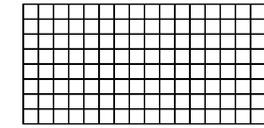
Fisherton



El eje principal (hoy Bv. Argentino) se traza tomando dos direcciones: la traza del ferrocarril y el límite del lote rústico. Este ejemplo es un caso atípico, ya que el trazado se organiza a partir de ambas direccionantes. En el cambio de orientación, y centrada en la composición, se ubica una plaza rotada que actúa de centro, complementada con el edificio de la Estación.



Eloy Palacios



Sobre una traza regular, cuya subdivisión viene dada por las proporciones del lote rústico, se superponen dos ejes perpendiculares entre sí. El trazado se completa con cuatro plazas enfrentadas y dispuestas en la intersección de ambos ejes.



trama generadora

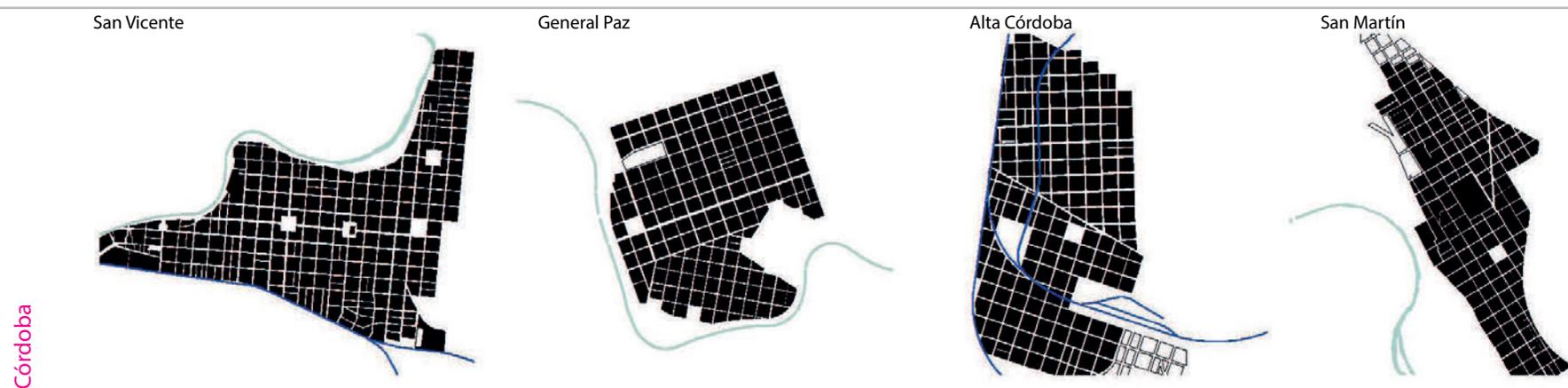
superposición de ejes

- Dimensiones y forma de la malla

Las demandas higienistas muestran su influencia, principalmente, en las medidas de los espacios públicos. Si bien en todos los ejemplos las manzanas cambian sus proporciones, su aporte más significativo es como modifica el ancho de las calles.

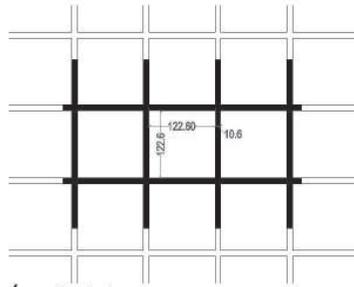
Para el caso de Córdoba de 10.6 metros del modelo de la fundación hispana del área central pasa a 12 metros en San Martín, siendo el caso más estrecho, hasta 16 o 18 metros en San Vicente, General Paz y Alta Córdoba en las calles secundarias, llegando hasta 21 o 22 en los ejes principales de San Vicente o General Paz. En Rosario, el área central ya presenta un cambio sustantivo con respecto al de Córdoba, superando en 2 o 3 metros su ancho.²³ Asimismo los ejemplos de las calles de los barrios en esta ciudad son más generosos que en el caso de Córdoba, oscilando entre los 13 y los 15 metros en las calles secundarias de Eloy Palacios²⁴, Saladillo o Alberdi hasta 20 m en Fisherton y alcanzando los 25 o 34 metros para las calles principales en Fisherton y Alberdi, respectivamente

Asimismo, vale destacar, que las manzanas ya no son exclusivamente cuadradas. Aunque estas proporciones se utilizan en casi todos los ejemplos de nuevos barrios de Córdoba (salvo en aquellos casos que la trama deba adecuarse a la topografía o un cambio direccional como en General Paz), es en Rosario donde las proporciones presentan mayor variedad, mostrando ejemplos de manzanas rectangulares como en Fisherton y Saladillo o variedad entre cuadradas y rectangulares para el caso de Alberdi.

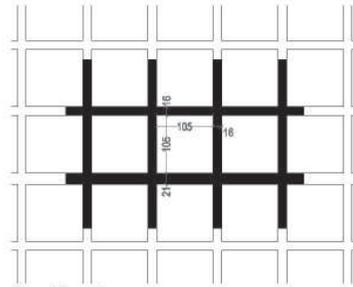


23 No debemos olvidar que la traza del centro de Rosario dista casi 300 años de la de Córdoba.

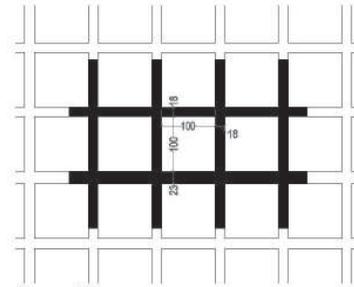
24 Aparentemente en el plano original de Eloy Palacios no figuraban calles de mayor tamaño. Es recién en 1905 cuando se abren dos nuevos ejes.



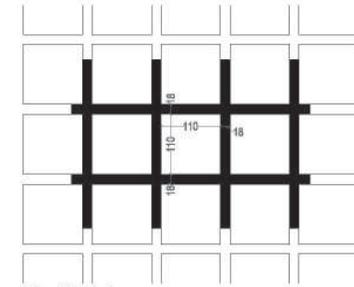
Área Central



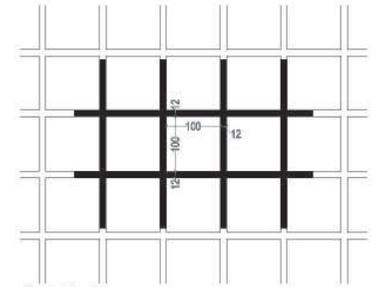
San Vicente



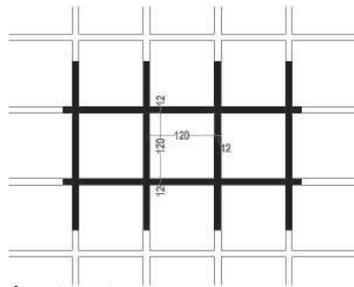
General Paz



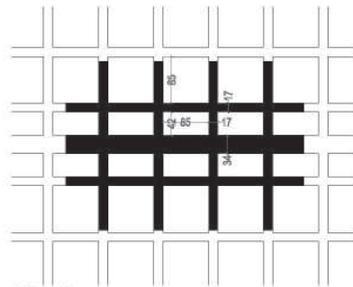
Alta Córdoba



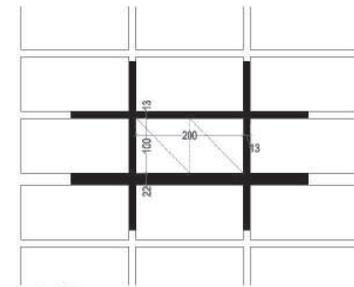
San Martín



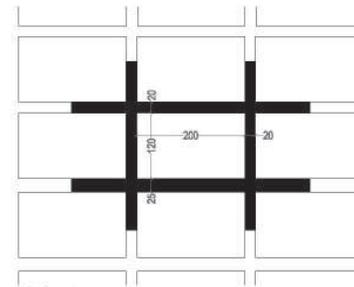
Área Central



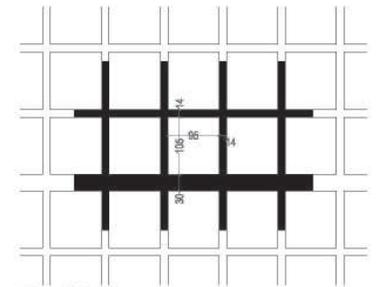
Alberdi



Saladillo

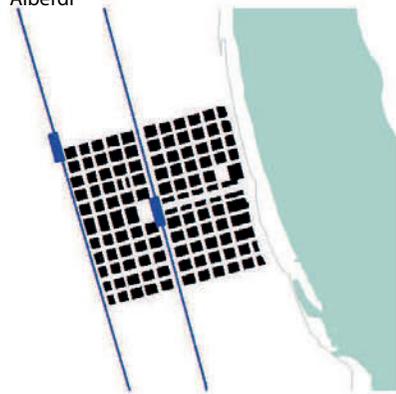


Fisherton

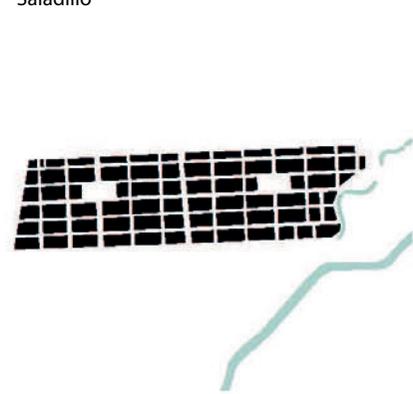


Eloy Palacios

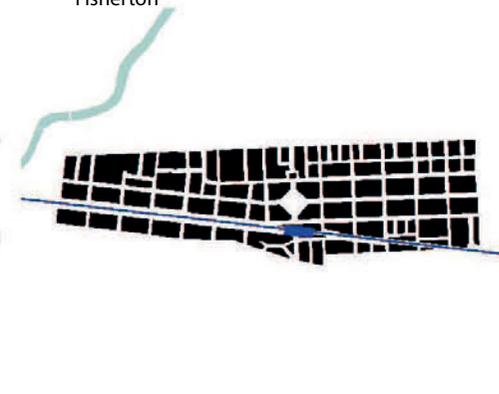
Alberdi



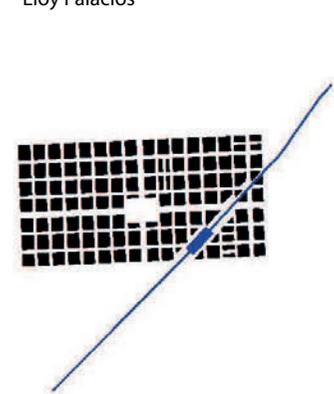
Saladillo



Fisherton



Eloy Palacios



- Los espacios públicos

Las nuevas ideas no influyen únicamente en el cambio de las medidas de calles y manzanas, sino también en la introducción de otros elementos “innovadores” en el espacio público. En este periodo comienza a insinuarse una preocupación por la definición de nuevos espacios abiertos que se hará evidente más adelante con la construcción de los primeros parques urbanos en ambas ciudades. De esta forma, desaparece la idea de una plaza como único lugar representativo (sobre todo aquella en que la plaza es simplemente una manzana no edificada del trazado) como se había dado en Córdoba o Rosario y dan lugar a bulevares, ejes de avenidas, plazas desplazadas o nuevas geometrías.

Alberdi presenta un caso particular formado por un gran boulevard de más de 30 metros de ancho (Av. Puccio) que comunica el río con un conjunto de tres plazas, dos rectangulares y una cuadrada; de esta forma se intenta hacer partícipe la naturaleza del río en el barrio. Fisherton es el único caso donde la plaza se dispone girada 45° en relación a las direcciones de la trama. En Eloy Palacios el espacio público central lo conforman cuatro plazas (hoy llamadas Parque Mitre) de media manzana cada una y enfrentadas en el cruce de las dos avenidas principales²⁵. Finalmente, Saladillo es el único ejemplo que dispone de un doble grupo de espacios públicos (formado por dos plazas enfrentadas cada uno) que se vinculan a través de una avenida principal (hoy Nuestra Sra. del Rosario). Todos estos ejemplos en Rosario. El caso de Córdoba no presenta tanta variedad, ni interés como los de Rosario. San Martín y Alta Córdoba solo presenta una plaza en una manzana del trazado que, como única variedad con respecto a la del modelo colonial, no se dispone en el centro de la composición. General Paz, también dispone plaza única, pero en este caso en la intersección de dos avenidas principales. El ejemplo más rico en Córdoba es, sin duda, San Vicente, donde se diseña una secuencia de cuatro plazas dispuestas sobre sus dos ejes estructurantes, pero que no se organizan todas de igual forma con respecto al eje.

En esta página:

- 01 y 02 Plaza Vicente Lopez y Planes en Fisherton, Rosario
 - 03 Plaza de barrio San Martín
 - 04 Plaza de barrio Alta Córdoba
- (fuente: google maps)

En página siguiente, Córdoba:

- 01 Perspectiva de Plaza Urquiza y Mariano Moreno en San Vicente
 - 02 03 Plaza Lavalle en Barrio San Vicente
 - 04 Plaza y ex Mercado Municipal en plaza Mariano Moreno
 - 05 06 07 08 Vistas de Plaza Alberdi en General Paz
 - 09 Vista de calle principal (24 de septiembre)
- (fuente: google maps)

En página subsiguiente, Rosario:

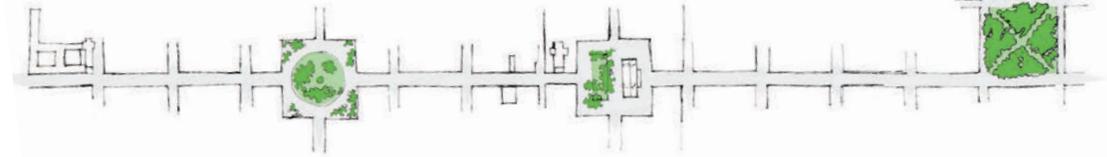
- 01 Vista Av. Puccio y las plazas de barrio Alberdi (fuente: Municipalidad de Rosario)
 - 02 03 Plazas barrio Alberdi
- (fuente: archivo particular=
- 04 Vista plaza desde Av. Puccio y Agrelo
 - 05 06 07 Imágenes Av. Puccio
- (fuente: www.skyscrapercity.com.ar)
- 08 Vista desde el Río hacia el eje Nuestra Sra. del Rosario y los dos conjuntos de plazas (fuente: www.barriosaladillo.com)
 - 09 10 Vistas de las plazas (fuente: www.barriosaladillo.com)
 - 11 12 13 Vistas de las plazas de Eloy Palacios (fuente: google maps)



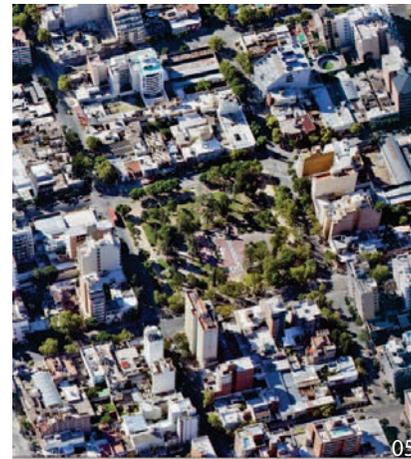
²⁵ Aparentemente en el plano original solo figuraba una gran plaza central, pero cuando en 1905 se abren las dos avenidas queda dividida en cuatro.



Córdoba



San Vicente



General Paz

Rosario



Alberdi



01



02



03



04



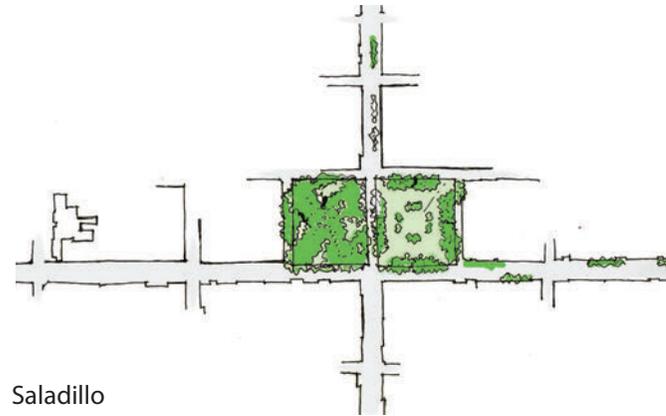
05



06



07



Saladillo



08



10



Eloy Palacios



11



12



13

- El centro y la localización de las actividades

Ninguno de los barrios construidos en Córdoba y Rosario repite la idea de centralidad del modelo indiano, marcada por el conjunto de la plaza e iglesia y su ubicación centrada en el trazado. No obstante, en la mayoría de los casos se mantiene el tándem espacio público y equipamiento, aunque no exclusivamente con la tipología religiosa. Las diferentes alternativas combinan las plazas con las iglesias, pero también con nuevas tipologías propias de la modernización de las ciudades argentinas. Aparecen mercados, estaciones de ferrocarril, teatros, escuelas públicas, edificios para clubes sociales y asociaciones (representativas de la inmigración). Estos conjuntos atraen otras actividades complementarias, aunque el tranvía también juega un papel importante en la atracción de actividades comerciales. Si bien todos los barrios cuentan con equipamientos sociales y actividades comerciales propias que conforman un centro, es el área central de la ciudad la que continúa siendo la más importante y concentrando muchas de los viajes y las conexiones de los barrios.²⁶

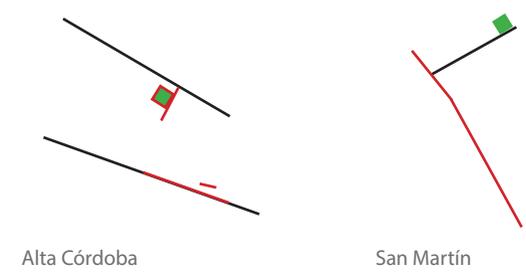
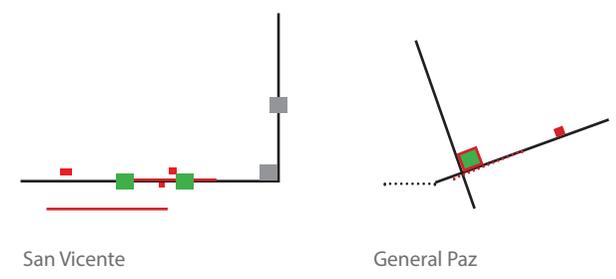
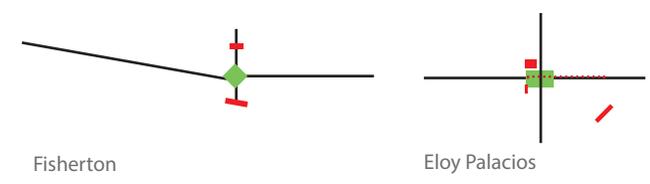
En Rosario, el centro de Alberdi se conforma alrededor de las plazas, donde se ubica la Iglesia Sagrado Corazón de Jesús y el colegio Medalla Milagrosa (sobre Av. Puccio), la estación del ferrocarril (donde también llega el tranvía desde el área central) y las actividades comerciales, que se ubican principalmente sobre lo que hoy es Av. Rondeau.²⁷ Las principales casas también se construyen próximas a la plaza y sobre la bajada hacia el río. En Fisherton, el centro lo conforma la plaza, que aglutina en sus dos extremos opuestos en sentido Norte-Sur, la Iglesia Cristo Rey y la estación del ferrocarril. Este barrio no tiene un sector comercial marcado, ya que es concebido como residencial desde sus orígenes. En Saladillo el centro representativo se divide en los dos conjuntos de plazas, próximas a las cuales se ubican la iglesia y las escuelas. Sin embargo el área comercial se centra sobre la Av. Ayacucho (la que divide el barrio en dos sectores), que es la que comunica con el área central. También la Avenida Nuestra Sra. del Rosario, que une las dos plazas, concentra algunas de las viviendas más importantes del barrio. Eloy Palacios compone su centro sobre cuatro plazas, sin embargo la estación del ferrocarril y la del tranvía se ubican desplazadas hacia el Sureste.

El centro de San Vicente lo constituye la plaza Mariano Moreno y la calle San Jerónimo. Sobre la plaza se localiza el Mercado barrial y sobre la calle una serie de iglesias y escuelas. A partir de este nodo y eje se localizan otras actividades comerciales y el teatro Eden, símbolo del barrio. No obstante como el tranvía conecta el barrio con el área central a través de la calle Agustín Garzón (segunda calle al Sur paralela a San Jerónimo), sobre ésta también se localizan algunos comercios. En General Paz el centro se conforma alrededor de la plaza. En San Martín y en Alta Córdoba el centro está dividido. En Alta Córdoba, frente a la

²⁶ También es en el área central donde se construyen los edificios más emblemáticos, demostrando de esta forma que a pesar de que la urbanización de los nuevos barrios es importante el centro no pierde su carácter simbólico y representativo.

²⁷ Actualmente se mantiene esta tendencia

estación del ferrocarril, donde aparecen algunas actividades comerciales y hoteles y el segundo próximo a la plaza. La tensión generada por estos dos puntos revaloriza una calle que actúa de vínculo entre ambas. En San Martín el antiguo camino de salida continúa siendo el centro de las actividades comerciales y donde se ubican los principales equipamientos.



3.4 ENTRE LA FRAGMENTACIÓN y LAS CONSTANTES

A finales de 1800 y principios de 1900 el país vive un crecimiento técnico y una explosión demográfica desconocida hasta el momento. Los grandes efectos de estos cambios se sienten en la profunda transformación que sufren las principales ciudades que ven como sus antiguas estructuras se modernizan, pero fundamentalmente como cambia dla escala, re-colonizando el territorio, más allá de los límites conocidos. Esta transformación está impulsada por la iniciativa privada, que interviene prácticamente en todas las instancias: las grandes compañías se ocupan del trazado y la construcción del ferrocarril, los emprendimientos privados lotean las tierras suburbanas para la creación de las nuevas urbanizaciones y finalmente, dibujan y costean las líneas de tranvías que conectan los nuevos sectores.

Dos son las características que construyen este periodo y que marcan la identidad de estas ciudades hasta el día de hoy: la fragmentación vs. la homogenización.

La fragmentación (acompañada de la explosión) de la trama urbana es la forma de extensión que domina y que tiene como consecuencia la generación de nuevos barrios aislados, sin sentido de continuidad y que son pensados de forma independiente y autónoma. Mientras que las dimensiones de cada barrio están determinadas por las de la propiedad rural, las direcciones en el territorio responden a diversos factores: la geometría de la propiedad, las barrancas, los caminos de salida, el ferrocarril o el río. De esta forma las nuevas extensiones (organizadas a partir de sus propias condicionantes y no en función de formar parte de una unidad mayor) modifican la regularidad inicial de la estructura fundacional, pasando a conformarse por un conjunto irregular con quiebres direccionales. A principios de 1900, Córdoba y Rosario, quedan definidas como una ciudad por fragmentos inconexos y autónomos, constituidas por un mosaico de suelo de trazados en damero con diferentes orientaciones y separados por elementos físicos (topografía, caminos o vías de ferrocarril). La imagen resultante es la agregación de **unidades yuxtapuestas** que contribuyen a definir hasta el día de hoy una de las características típicas de las ciudades latinoamericanas, el **patchwork**. Al mismo tiempo, definen los límites del espacio geográfico sobre el cual crecerá la ciudad en las décadas siguientes, insinuando, desde este momento, las principales vías (barriales o urbanas) y los límites y fracturas en el territorio.

La segunda característica se forma a partir de la repetición de ciertos elementos constantes que confiere a los diferentes fragmentos un sentido de unidad y homogeneidad. Pasados casi 300 años de la fundación de la primera de las dos ciudades (Córdoba), es nuevamente el modelo en damero el que sirve para ordenar estos crecimientos. Sin embargo, su reproducción no es fiel al original. Se produce una reflexión en torno a la adaptación del trazado en cuadrícula y a la superposición de las nuevas ideas higienistas y de ornato público. Estas ideas o modelos se combinan, se modifican las proporciones de las manzanas y las calles y a la ordenación se suman bulevares, secuencias de plazas y paseos y mayor presencia de la vegetación. El uso generalizado de la cuadrícula para todas las extensiones demuestra lo internalizado que está el modelo y su capacidad de flexibilidad y adaptación, superando además, la centralidad y la simetría del modelo de fundación. También el transporte público (tranvía), que une y vincula los diferentes sectores con el área fundacional, juega un papel relevante en la búsqueda por dar sentido de unidad a esta ciudad pensada desde sus partes.

El suelo urbano queda definido por un núcleo central, los primeros crecimientos por extensión de esta zona y por grupos de nuevos barrios no contiguos a la ciudad central. Todos con diseño en cuadrícula, pero cada uno con orientaciones y organizaciones internas diferentes, dando origen a los barrios de la ciudad moderna, actuales barrios tradicionales. Éstos, además, serán testigos de las nuevas tipologías de la modernidad y de nuevas tipologías residenciales.

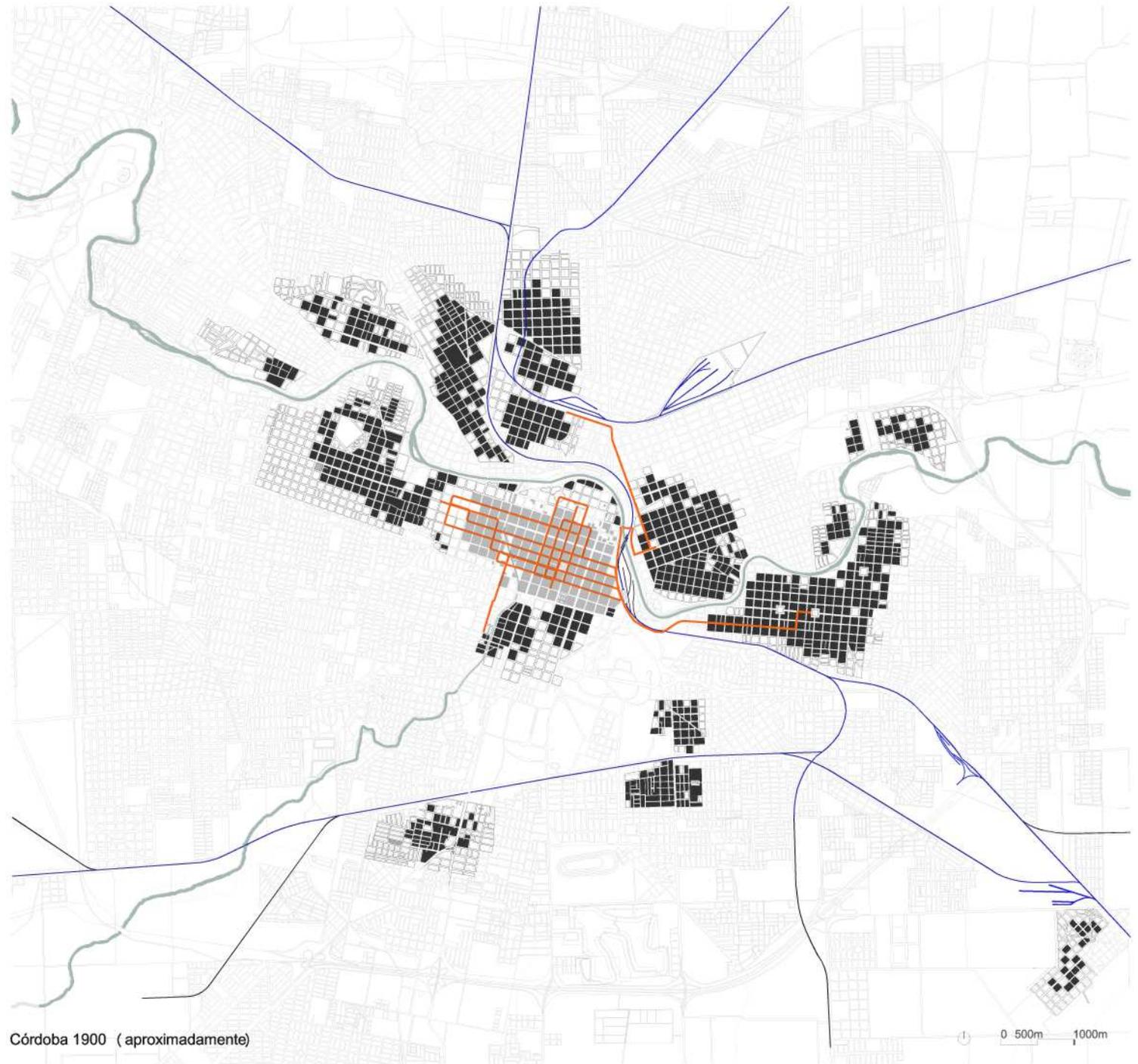
Pero a pesar de partir de ideas y referentes comunes, ninguno de los barrios es igual a otro. En cada se dan variaciones, al igual que la forma de adaptarse a las condicionantes del lugar, generando así una respuesta propia en cada caso. Es precisamente la forma de su adaptación y la reflexión, lo que confiere una identidad propia a cada nuevo barrio. Las variaciones para su aplicación a diferentes condicionantes (cultura local, geografía, pre-existencias, etc.), las singularidades propuestas, o la combinación de varios de ellos, es lo que genera un modelo distinto. Se ofrece de esta forma una respuesta local, propia e identitaria frente a la universalidad de las referencias.

Es difícil, luego del análisis de este episodio, asegurar que “fragmentación e integración” son ideas de ciudad buscadas, no obstante si podemos afirmar que es la resultante no intencionada o inconsciente de una forma de construir ciudad característica de este periodo y que deja su impronta en la conformación de ambas ciudades.

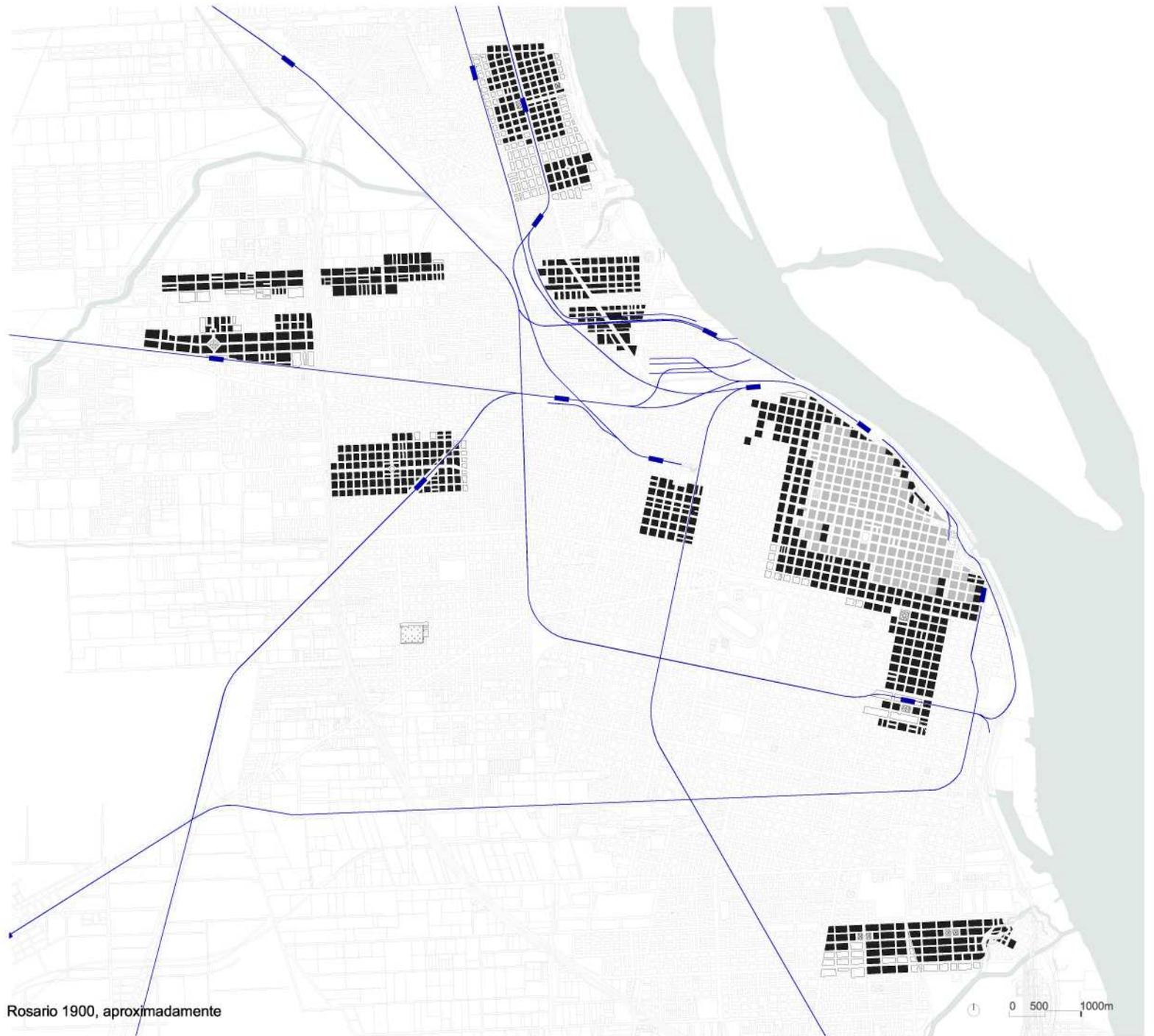
- ferrocarril
- tranvías

Superposición del crecimiento la ciudad de Córdoba hacia 1900 sobre plano de la mancha urbana de 1860.

Córdoba 1900 (aproximadamente)



En Córdoba y Rosario varios planos confeccionados entre 1860 y 1890 dan cuenta del crecimiento urbano. Muchos de ellos relevan los trazados propuestos o en curso más que la ocupación real de la ciudad. Resulta complicado distinguir la ciudad ocupada de la propuesta y para ello es necesario recurrir también a otros elementos. Es por este motivo que la definición del plano de cada ciudad, con la ocupación más o menos ajustada en 1900, se realiza a partir de la extrapolación de varios planos y de diferentes fuentes textuales.



— ferrocarril

Superposición del crecimiento de la ciudad de Rosario hacia 1900 sobre plano de la mancha urbana de 1860.

Rosario 1900, aproximadamente

0 500 1000m





COMPLETAMIENTO Y EXTENSIÓN
de los fragmentos a la ciudad

4

Rosario. Parques urbanos en la costa del Río Paraná. Fuente: Fabio Caracciolo.

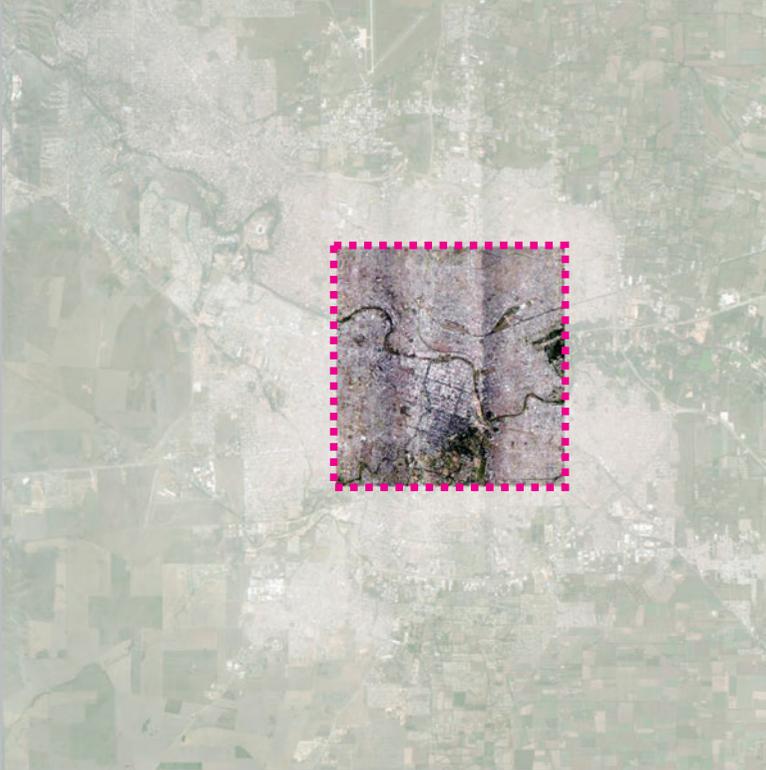
4. COMPLETAMIENTO Y EXTENSIÓN

De los fragmentos a la ciudad

Como ya mencionamos en el capítulo anterior, en las primeras décadas del siglo XX, Argentina se encuentra en pleno proceso de transición de país colonial a moderno. Hacia 1880, los progresos económicos, las nuevas tecnologías, los capitales y empréstitos extranjeros y la oleada migratoria han transformado, en pocos años, la imagen de las principales ciudades. Sus calles se pavimentan y alumbran, empiezan a funcionar los primeros tranvías y aparecen nuevas tipologías comerciales, recreativas, bancos o teatros. Pero, sin duda, donde más se nota el crecimiento es en su cambio de tamaño y escala, con la fundación de nuevos fragmentos, próximos a la ciudad que ha funcionado por más de doscientos años. En el periodo que nos ocupa en este capítulo, lejos de detenerse, el proceso continúa. La inmigración sigue siendo uno de los principales motores de crecimiento y poco a poco va cambiando la composición de sus gentes y formando una nueva sociedad, que altera el antiguo orden heredado y reclama derechos sociales y políticos. Los cambios que experimenta la sociedad se sienten en la esfera política y económica, pero también en las reflexiones urbanas.

Si en los años previos, el crecimiento de la ciudad había sido el reflejo del acelerado progreso y su extensión se ha dado prácticamente sin planificación integral, ahora la ciudad en su conjunto es vista como un instrumento sociabilizador y educador. La forma más extendida de construir ciudad de finales de siglo XIX y principios del XX se caracteriza por la mejora urbana con proyectos de urbanización, el fuerte accionar privado y sobre todo por el crecimiento a partir de fragmentos sin visión de conjunto (como vimos en el capítulo anterior). Pero también va a estar marcada por las reflexiones políticas, culturales e ideológicas y sus representaciones sobre las cuestiones urbanas. Nos proponemos indagar sobre las discusiones que marcan el debate urbanístico de principio de siglo y que giran en torno al modelo de crecimiento sobre el territorio y la construcción de los primeros parques urbanos públicos y sus influencias en la construcción de Córdoba y Rosario. El parque urbano y el modelo de extensión son los elementos que reflejan la voluntad de entender los diferentes fragmentos heredados como constitutivos de una misma unidad y sobretodo de construir ciudad de forma integral por primera vez. Estas dos discusiones indican el nacimiento de las ciudades como hoy las conocemos, pero también como objeto de reflexión. Para ello analizamos el proyecto del Barrio de Nueva Córdoba en Córdoba y los primeros planes urbanos en ambas ciudades.

Córdoba



Delimitación espacial



Rosario

4.1 UN PAÍS EN PROCESO DE TRANSFORMACIÓN

“cambiar la ciudad, cambiar la sociedad”...

Para entender los cambios en el pensamiento urbano es importante situar el momento que está atravesando el país a finales del siglo XIX y principios del XX. Recordemos que durante todo el periodo colonial, las ciudades han experimentado pocos cambios en su fisonomía, su crecimiento ha sido lento y el tiempo solo ha consolidado la estructura social sobre una estructura urbana que no ha variado mucho desde los planos de fundación.¹ Pero tras la independencia, en poco más de cincuenta años, el país alcanza cierta estabilidad política y a partir de entonces se comienzan a registrar nuevos escenarios.

Las discusiones sobre la construcción de un Estado Nacional inundan todo el periodo. Las bases ideológicas se sustentan en tres pilares, la inmigración, la educación y la paz. En cuanto a la primera, es clave la ideología de Alberdi y Sarmiento (sobre todo la del primero) que buscan en la inmigración nueva población para ocupar el interior del país.² Recordemos, además, que existe por entonces una realidad, las campañas del desierto han dejado grandes superficies de tierra que es necesario ocupar para controlar y la población autóctona no es suficiente.

La segunda, la de educar la sociedad, se expresa fundamentalmente en la ideología de Sarmiento y se va haciendo realidad a partir de 1882, cuando se crea el Consejo Nacional de Educación.³ Pero también, para Sarmiento la ciudad constituye un fuerte elemento educador y para ello debe transformarse y convertirse en una ciudad moderna capaz de cumplir ese rol. Finalmente, luego de tantas luchas internas, la consolidación de la paz interna, pero también con los países limítrofes, es fundamental para concentrar los esfuerzos en la construcción del estado y de la nueva sociedad.

Al mismo tiempo, la consolidación del Estado a partir de 1880 permite al país integrarse económicamente al engranaje mundial y soportar su base económica en la exportación agraria. La intensidad de esta integración en la expansiva economía mundial, revoluciona en pocas décadas la fisonomía social, política y económica del

1 ROMERO, J. L. (2001) Latinoamérica, las ciudades y las ideas. Edición original: 1976

2 En 1852 Juan Bautista Alberdi publica en Chile su libro “Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina” en el que expone la orientación ideológica que tomaría Argentina y donde expresa la idea de “gobernar es poblar” que influenciará en las políticas inmigratorias que tomarán los gobiernos posteriores a 1852.

3 LUNA, F. (1993). Breve historia de los argentinos

país⁴. En este proceso son importantes los avances tecnológicos, especialmente el ferrocarril, que fortalece y contribuye a la formación de esta economía, conectando el interior productivo con los puertos extractivos, principalmente Buenos Aires y en menor medida Rosario y Santa Fe, como hemos visto en el capítulo anterior. Pero además, el ferrocarril constituye una herramienta eficaz para fortalecer la unión nacional y reafirmar la autoridad de los gobiernos, a la vez que se convierte en instrumento clave que colabora en la transformación social y económica buscada.⁵ En el caso de Córdoba y Rosario, es precisamente el sistema de comunicaciones, apoyado en el ferrocarril, lo que permite que se integren a los circuitos comerciales mundiales, tomando una posición estratégica de intermediación entre las provincias del norte, Córdoba y constituyéndose en nuevo puerto, Rosario.

Como ya explicamos, el resultado de las políticas migratorias comienzan a apreciarse fuertemente a partir de 1880. En este periodo, Argentina llega a tener el cincuenta por ciento de su población en áreas urbanizadas. Aunque el flujo migratorio se nota en todo el país, son las ciudades principales las que reciben las oleadas más significativas.⁶

Con el paso de los años, si bien el incremento poblacional continua, el principal aspecto donde influye la inmigración va a ser en la transformación social y política. Varios son los factores que desencadenan estas transformaciones y que derivan en cambios de orden jurídico y político que tienen su punto culminante en la reforma de la ley electoral de 1912, que lleva al país a una paulatina democratización. Por un lado, a medida que arriban los inmigrantes, también lo hacen las reivindicaciones sociales, vinculadas principalmente a ideas anarquistas y socialistas.⁷ Pero además, otras ideas que se discuten en Europa, como el romanticismo, el liberalismo, el modernismo literario, el positivismo y el pensamiento revolucionario, incluido el marxismo, van a tener seguidores destacados en el país.⁸ Las clases populares comienzan a organizarse y reclamar derechos sociales y mejores condiciones laborales. Por otro lado, la educación popular, impulsada desde décadas anteriores, ha dado lugar a una generación de hijos de inmigrantes, ya nacionalizados, que reclaman su representación en la sociedad y la política. Esta nueva generación, educada y muchos ya integrados a la clases medias, gracias al progreso económico, reclaman su participación en la política del país.

4 FERRER, A.(2004) La economía argentina. Pp. 107 Edición original 1963.

5 LOPEZ M. J., WADDELL, J. E. (comps.) (2007) Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria

6 "Como muestra el Primer Censo Nacional de 1869, los inmigrantes tienen por entonces, es decir, antes de la gran expansión agraria, una inserción ya predominantemente urbana (por ejemplo, sólo en la ciudad de Buenos Aires vivía el 41% de todos los extranjeros)" (Devoto 2007:544) En la oleada migratoria de 1880, "nuevamente aquí es necesario observar que la notable expansión de oportunidades seguirá en la Argentina del litoral dos vías paralelas y complementarias: el crecimiento del poblamiento rural al compás de la expansión cerealera; y el de las ciudades, al compás de la construcción de la infraestructura urbana, de la edificación pública y privada, de los sistemas de transportes y portuarios" en (DEVOTO, 2007:544)

7 LUNA, F.(1993). Op. Cit.

8 FERRER, A.2004) Op. Cit.

Las discusiones sobre la organización de un país moderno y la formación de un nuevo orden social se refleja en la esfera urbana y en el paso definitivo de las antiguas estructuras coloniales. En poco más de treinta años el país ha cambiado por completo, de ser pobre y periférico ha pasado a ser una referencia en América del Sur y la ciudad es el principal escenario que la sociedad exige transformar. En este sentido, el pensamiento de Sarmiento refleja de manera clara la magnitud de la transformación que se pretende: “cambiar la ciudad, cambiar la sociedad.” Sin embargo, cabe aclarar que para Sarmiento, la construcción de un país urbano y moderno está asociado a la eliminación de todo vestigio del pasado colonial y en la construcción de una Argentina moderna, la ciudad favorece a educar la sociedad que la habitaba.⁹ Entre los elementos que más contribuyen a lograr el cambio deseado esta el parque urbano, entendido como el instrumento privilegiado de la reforma (social, cultural y urbana) y uno de los artefactos urbanos donde más ambiciones reformistas se depositaron¹⁰.

Las sinergias entre las nuevas ideologías, las reivindicaciones de las clases medias y populares por mejoras en la calidad de vida y los reclamos de la burguesía por cambiar la fisonomía colonial apuntalan el nacimiento de la disciplina urbanística en Argentina y las primeras prácticas locales.

Recordemos dos temas fundamentales de debate urbano que se dan a finales de siglo XIX, las reformas higienistas que adquieren importancia y prestigio y sus medidas influyen en el ámbito urbano y el papel de los ingenieros, sobre todo desde el Departamento Topográfico, en la re-semantización de la cuadrícula y su utilización para la fundación de nuevos pueblos y, en el caso de Córdoba y Rosario, para el trazado de los nuevos barrios.¹¹

Imágenes, de izquierda a derecha:

01 Rosario. Bajada Sargento Cabral a principios de Siglo XX.

Fuente: www.rosario.ar

02 Rosario. Plaza 25 de Mayo desde el Palacio Arijón. Fotografía, 1905.

03 Rosario. Av. Pellegrini y Aduana (actual Maipú). 1910

04 Rosario. Boulevard Oroño. Fuente: Municipalidad de Rosario

Fuente 02 y 03: Archivo Municipal de la Ciudad



9 “Para Sarmiento, una ciudad materializa el completo sistema en que una sociedad y un estado se organizan, y una ciudad moldea -y por lo tanto puede cambiarla- a la sociedad que la habita; por eso mismo una ciudad debe cambiar ella misma si la sociedad ya lo hizo.” GORELIK, A. (1998). La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936. Pp. 51

10 Ibid. GORELIK, A.(1998).

11 Ver capítulo Fragmentación y homogeneización

A estas componentes de carácter funcional se suman, más adelante, la búsqueda de diseño urbano y arquitectónico que promueve la burguesía, siendo la celebración del centenario de la independencia (1910) la excusa perfecta para que las principales ciudades reclamen proyectos de embellecimiento y renovación. En la primera década del siglo XX la discusión está centrada en el embellecimiento de la ciudad y la renovación de los centros urbanos. Son las capitales puerto, que tienen constante actividad con el exterior, donde más se advierte la transformación de la sociedad y de sus costumbres pero también de la fisonomía edilicia. Ejemplo de ello son Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Panamá, La Habana o San Juan de Puerto Rico¹². No obstante, en algunas ciudades importantes de provincia, también se repiten estas experiencias, aunque de menor envergadura. En Rosario, por ejemplo, en los últimos años del siglo XIX, se emprenden una serie de proyectos de apertura de calles y bulevares: como la ordenanza de apertura de los bulevares Argentino (hoy Pellegrini) y Santafesino (hoy Oroño), en 1868 y en 1887 el proyecto de la Avenida Wheelwright.

Si en el episodio anterior la producción de la ciudad se dirimía principalmente entre los saberes de los ingenieros y los higienistas, en los primeros años del siglo XX cobran mayor importancia los planos de mejora y de embellecimiento. A finales del siglo XIX y principios del XX, en las principales intervenciones, entre otras referencias, se aprecian algunas ideas cercanas al urbanismo académico representado por la École de Beaux-Arts y más tarde por el Instituto de Urbanismo de la Universidad de París.¹³ Las ciudades más importantes de Latinoamérica se modernizan y realizan grandes proyectos de reforma interior como la apertura de la Avenida de Mayo y el trazado de las diagonales en Buenos Aires, el Paseo de la Reforma en Ciudad de México, el Paseo del Prado y la Avenida Agraciada en Montevideo o el Boulevard Guzmán Blanco en Caracas. Estas operaciones, especialmente en los cascos antiguos, han sido ampliamente estudiadas por los historiadores urbanos locales, sobretodo haciendo énfasis en la exportación del modelo haussmaniano y sus concreciones en latinoamericana¹⁴.

Más adelante, en las primeras décadas del siglo XX, al incorporar la problemática de barrio, se suma el interés por las referencias anglosajonas. El Park Movement norteamericano y la Garden City inglesa ofrecen un nuevo repertorio de ideas. No obstante, la Garden City es importada no en su concepción original, sino como modelo de expansión, en la idea de suburbio e integración social.¹⁵

En los años 20 se incorpora la experiencia de la City Beautiful como idea para renovar las áreas centrales. En 1924 Forestier introduce estas ideas en el Plan Regulador y de Reforma de la Capital Federal de la Comisión

12 ROMERO, J. L. (2001). Op. Cit.

13 ALMANDOZ, A. (2007). "Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960".

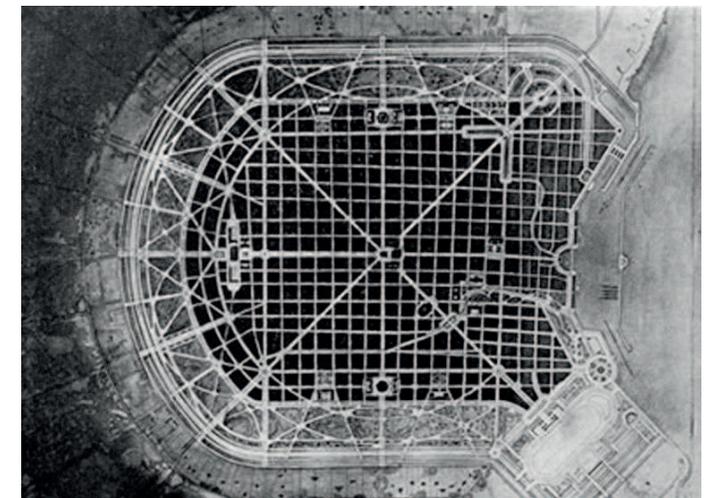
14 HARDOY, J.E. (1988) "Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América latina"; ALMANDOZ, A. (ed.) (2002). Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950; GUTIERREZ, R. (1983) Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica; entre otros

15 DIAZ, F. (2005) Parque, suburbio y centro cívico

La **École des Beaux Arts** fue fundada originariamente como Escuela Real en 1819 y su sección de Arquitectura provenía de la antigua Academia Real (1819) abolida por la Revolución francesa. Entre 1795 y 1799 funcionó como Escuela Especial de Arquitectura, luego Escuela Imperial bajo Napoleón (1807-1814), título que retomó en 1852 y que en 1870 se habría de modificar por el de Escuela Nacional superior de Bellas Artes.(...) La influencia de la École des Beaux Arts fue enorme desde fines del siglo XIX en la arquitectura del mundo occidental y particularmente en Estados Unidos y algunos países de América Latina, donde sus egresados dirigieron y orientaron los estudios de arquitectura a partir de sus premisas pedagógicas. Sus textos básicos (Guadet, Barberot, Cloquet, Gromort, Gutton), marcados por la evolución del academicismo clasicista al eclecticismo, impusieron un repertorio formal que transformó el paisaje urbano de muchas ciudades. En 1911 se había formado en París la Société Française des Urbanistes (SFU) que integraban entre otros los arquitectos Alfred Agache, Marcel Auburtin, André Berard, Leon Jausse, Henri Prost y los paisajistas Jean Nicolas Forestier y Edouard Redont. (...) Las ideas de este urbanismo decimonónico francés se sustentaban en los tres pilares de la funcionalidad vial, el higienismo positivista y las ideas de estética urbana que afianzaban la belleza arquitectónica y paisajística.

(...) Bouvard, Agache, Jausse, Lambert, Rotival y Forestier fueron algunos de los impulsores de esta presencia activa de los urbanistas franceses en países de la periferia europea y americana.

GUTIERREZ, R. (2007). *Los inicios del urbanismo en la Argentina. Parte 1. El aporte francés.*



01 Proyectos urbanos "Beaux Arts" para Salto, Uruguay, 1920. Fuente: GUTIERREZ, R. (2007) Op. Cit.

de Estética Edilicia, de la cual es miembro. Los principales temas que se plantean en el inicio de la disciplina en Argentina son, en un primero momento, el embellecimiento de la ciudad y el parque como modelo planimétrico, social y cultural y, más adelante, el modelo de expansión de la ciudad.¹⁶

El proyecto de ensanche Córdoba (el barrio de Nueva Córdoba), la construcción del primer parque urbano y los primeros planes urbanos de ambas ciudades bien representan la puesta en práctica de estas ideas. El proyecto de Nueva Córdoba discute el problema del modelo de extensión de la ciudad que intenta dar continuidad al núcleo central en un momento que domina la construcción por piezas aisladas. Mientras, que los primeros planes urbanos (de Bouvard en Rosario en 1909 y de Carrasco en Córdoba en 1927) cambian la concepción al entender la ciudad, ya no desde los fragmentos sino integralmente y de forma anticipada. La construcción de los parques urbanos en ambas ciudades (aunque pudiese parecer solo un reflejo de la "moda" de lo que sucede en Buenos Aires) y la discusión sobre el modelo de extensión representado en las primeras propuestas que entienden la ciudad estructuralmente son claves a la hora de reflejar este cambio de mentalidad y de marcar el paso de los fragmentos a la ciudad.

¹⁶ GORELIK, A, (1998). Op. Cit..

4.2 CONTINUIDAD Y PARQUES URBANOS

El barrio de Nueva Córdoba y los primeros parques urbanos

4.2.1 Continuidad y extensión El barrio de Nueva Córdoba

Con la explosión demográfica el crecimiento territorial de Córdoba y Rosario se da principalmente a través de nuevos pueblos autónomos donde, como hemos dicho, no se advierte una idea explícita de construir ciudad. Es más, las visiones más extremas, como la de Boixados, sostienen que este crecimiento, para el caso de Córdoba es “producto de una combinación de improvisación y especulación sujeto a los intereses particulares de un sector que se convirtió en inmobiliariista por el atractivo rédito que produjo el negocio de la tierra.”¹⁷ El caso de Nueva Córdoba, aun siendo una iniciativa que parte siendo privada, y se proyecta de forma paralela a otros pueblos, constituye, a nuestro modo de ver, un claro ejemplo de discusión urbana sobre las formas de extensión que se está abordando en otras ciudades argentinas.

Palermo en Buenos Aires, como ejemplo, condensa dos discusiones urbanas del periodo de formación de ciudad: la de parque urbano y la del modelo de expansión.¹⁸ En él subyace la idea de Sarmiento de crear una nueva ciudad para educar a una nueva sociedad. El barrio de Nueva Córdoba y Palermo comparten las premisas y las discusiones de partida: construir una nueva ciudad. Pero mientras el primero es expuesto en la concepción de Sarmiento como parque central para la fundación de una nueva ciudad, moderna y alejada del centro tradicional; el caso de Córdoba nace con la vocación de darle continuidad.¹⁹ Esto, a nuestro modo de ver, constituye un punto clave, que al mismo tiempo lo diferencia, lo convierte en ejemplo paradigmático. Con esta simple operación de continuación y extensión de las trazas se presenta la idea de revalorizar el centro urbano existente, tomando una postura radicalmente diferente a Sarmiento que niega todo valor al pasado colonial representado en lo existente y la cuadrícula hispana. Es interesante mostrar el punto de encuentro (la idea de ciudad nueva) pero a la vez de desencuentro (expresada en la continuidad o ruptura con la ciudad existente) entre Palermo y Nueva Córdoba; ya que Sarmiento oponía en sus argumentos a Buenos Aires y Palermo como representativos de la ciudad moderna, frente a Córdoba como anclada en el pasado, la barbarie y como la “ciudad enclaustrada.”

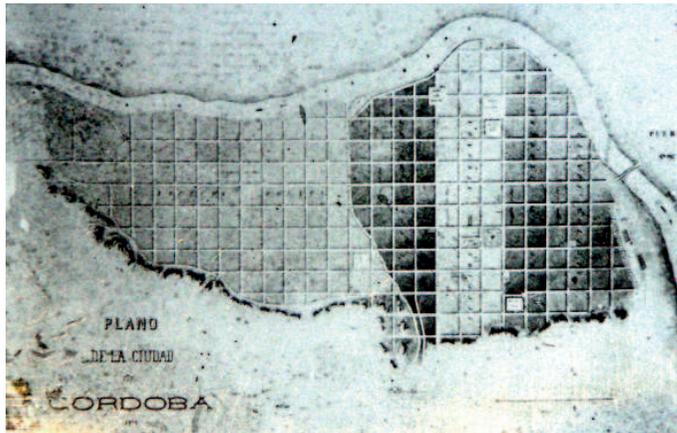
17 BOIXADÓS, M. C. (2006) *Las representaciones cartográficas de la ciudad de Córdoba entre 1879 y 1930* en *Imágenes y lenguajes cartográficos en las representaciones del espacio y del tiempo*.

18 GORELIK, A.(1998). Op. Cit.

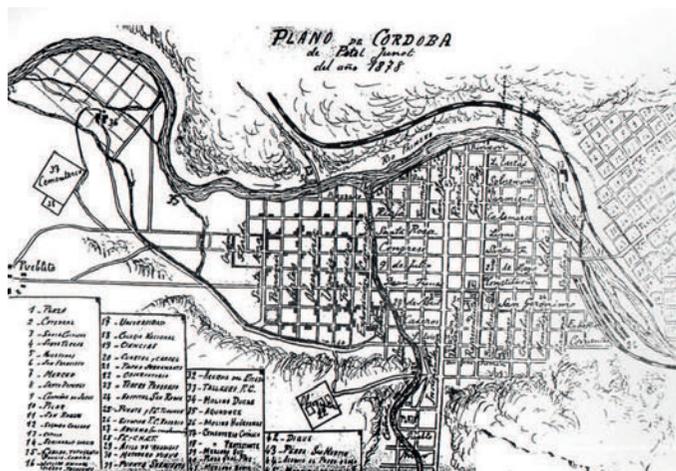
19 En las propuestas para Palermo, GORELIK, A. (1998) afirma que la distancia con la ciudad existente es programática ya que no solo reflejaba la dificultad de expropiar tierras en la ciudad real, sino que también perseguía la idea de construir una “ciudad nueva” que dejara atrás la ciudad existente. Esta nueva ciudad condensaría los diferentes ideales que pondría a Buenos Aires como una ciudad moderna que contribuiría a la transformación social necesaria. Esta ciudad tendría su centro en torno al Parque.

Condiciones previas

Hacia 1880 la mancha urbana de Córdoba se ha extendido hacia el Oeste y hacia el Norte por simple prolongación del trazado. Asimismo, ya están fundados y presentan una incipiente ocupación los pueblos de San Vicente y General Paz, al otro lado del río. Los planos de C. Braly (1875) y de Potel Junot (1878), entre otros, dan cuenta de la accidentada topografía que dificulta la ocupación de los terrenos del Sur, los llamados Altos del Sur. Sin embargo en este momento, la modernización y los avances tecnológicos hacen pensar que es posible su ocupación, salvando los desniveles. Nueva Córdoba condensa así también, la voluntad de demostración de progreso y modernización que había iniciado la ciudad.



Plano de C. Braly de 1875
Fuente: Archivo Municipal de Córdoba



Interpretación de P. Grenón del plano de Potel Junot de 1878.
Fuente: Archivo Municipal de Córdoba

En 1883 ya está instalada la idea de ampliar la ciudad hacia estos terrenos de propiedad municipal, voluntad expresada por el Intendente Municipal J. M. La Serna que propone “prolongar todas las calles hacia el sur, cortando los altos, cuya tierra se depositará en La Cañada para convertirla en calle donde se plantarán árboles que harán de ella un magnífico boulevard.”²⁰ Esta simple declaración demuestra la intención de cambio en la forma de producción de suelo urbano con respecto al episodio anterior, inaugurando una nueva forma de intervenir sobre la ciudad que refleja la preocupación por darle coherencia y continuidad planificada. No tarda mucho La Serna en ver concretado su anhelo en el proyecto de **Miguel Crisol**,²¹ cuyos planos son elaborados por el Ingeniero Luis A. Huergo²² y aprobados por el Departamento Topográfico en 1887.²³

El gran acierto en la proximidad geográfica seleccionada y el objetivo cumplido, se revelará en la actualidad, quedando perfectamente incorporado al área central, funcionando como tal y siendo uno de los barrios de mayor dinamismo.

20 El Eco de Córdoba, 9 de mayo de 1883 citado en FOGLIA et. alts. (1994). La cuadrícula en el Desarrollo de la ciudad Hispanoamericana. Es Caso de Córdoba. Tomo II.

21 Miguel Crisol (1842-1899) Estanciero y empresario inmobiliario bonaerense que se afincó en Córdoba hacia 1880. Pasó varios años de su juventud en París, por lo que conocería las obras que Haussmann había llevado a cabo. Su amistad con Ramón Cárcano, ministro de Ambrosio Olmos le facilitó la cercanía para la presentación del proyecto. BISCHOF, E. (1997). Historia de los Barrios de Córdoba. Sus leyendas, instituciones y gentes. Pp. 127

22 Luis A. Huergo (1887-1913) Ingeniero nacido en Buenos Aires que tuvo gran actividad durante la época de modernización de Argentina.

23 BISCHOF, E.(1997). Op. Cit.

Proyecto de "Ciudad Nueva"

El análisis del plano de la primera propuesta para la Ciudad Nueva (como fue llamada originalmente) presentada por Crisol en 1886²⁴ deja claros tres principios: la conjunción entre ciudad nueva y parque, reflejada en la superficie total del proyecto que duplica la traza fundacional, de la cual prácticamente la mitad se destina al primer parque urbano; el deseo de extender y dar continuidad viaria hacia el Sur, por lo menos en una parte y, finalmente, la incorporación de nuevas formas de trazado.

El modelo de extensión propuesto es un ensanche de ciudad, cuyo trazado combina la antigua herencia de la cuadrícula con nuevas formas urbanas. Por un lado se da continuidad a las calles existentes definiendo una primera malla ortogonal a la que se le superpone otra de mayor jerarquía que responde a un sistema radial. No es la primera vez que Córdoba crece a partir de la extensión de sus calles. En las décadas anteriores ya lo ha hecho hacia el Oeste, pero no hay detrás una idea de proyecto, solo se trata de un ejercicio práctico en respuesta a la necesidad de nuevo suelo urbano. Tampoco la idea de superposición de tramas de distintas jerarquías es novedosa. Ésta ya se ha practicado en los proyectos de los barrios pueblos;²⁵ sin embargo, la particularidad consiste en que estas dos situaciones se producen conjuntamente, y de forma planificada y alterando sus direcciones.

En cambio, la incorporación de alternativas al trazado en damero con el uso de diagonales que se organizan en torno a una gran plaza circular (hoy Plaza España) sí es novedoso. La aparición de una de las tramas en diagonal u organizadas en un sistema radial ha llevado a hablar de la exportación de un modelo de extensión haussmaniano.²⁶ Sin embargo, creemos que esto no es del todo cierto. El caso de Nueva Córdoba es un claro ejemplo de la circulación de ideas que se re-crearon en territorio latinoamericano, que si bien pudieron tener su origen en otras latitudes, también originaron nuevas respuestas que lo convirtieron en único. Por ello es difícil, como sucede en la mayoría de las realizaciones latinoamericanas, buscar el origen en uno u otro modelo determinado.

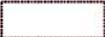
Por el deseo de extensión y continuidad estaría más próximo a la idea de ensanches españoles que a París.²⁷

24 Posiblemente en el año en que se firma el contrato. La Ley 1049 que aprueba la propuesta fue sancionada el 27 de octubre de 1886 y promulgada por el Poder Ejecutivo al día siguiente.

25 En los barrios pueblos aparecían sistemas de ejes o bulevares estructurantes en respuesta a conceptos higienistas y de embellecimiento urbano.

26 Lo sostienen TRECCO, A. (2007), PAGE, C. (2009) o FOGLIA, M. E. et als. (1994), entre otros. Estas posturas posiblemente estén influenciadas por los estudios que analizaban las expresiones latinoamericanas como influencias o traslados de modelos europeos (ALMANDOZ, A. (1997 y 2007); HARDOY, J. E. (1988) o GUTIERREZ, R. (1983 y 2007)

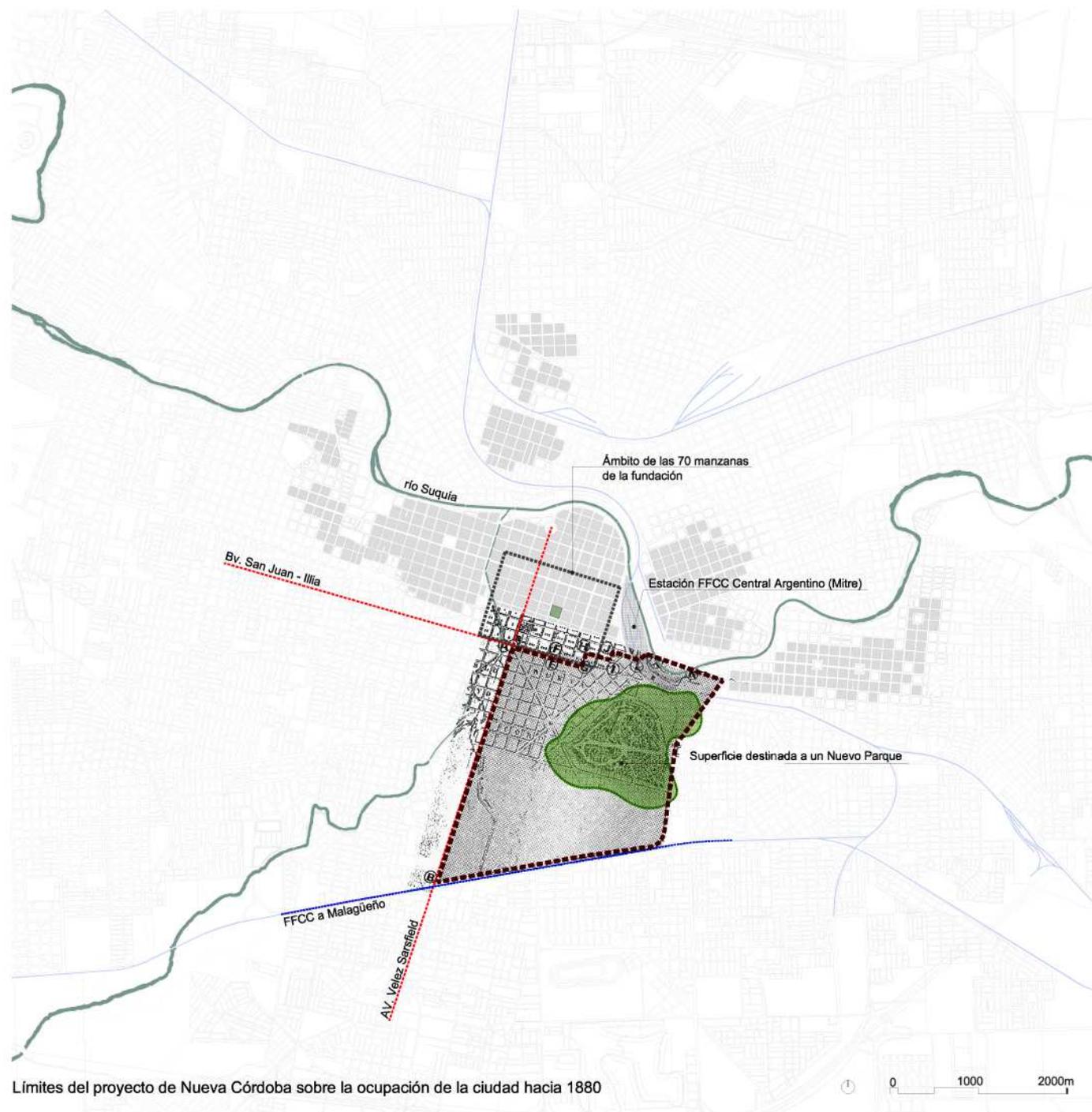
27 En 1867 Cerdá publica su "Teoría General de la Urbanización". Para 1880 la construcción del ensanche de Barcelona ya está en proceso. Hacia esa misma época las obras de Cerdá están instaladas en el debate local, difundidas a partir de los intercambios internacionales. En

 ámbito del proyecto de Nueva Córdoba

Los **límites del terreno** del proyecto de Nueva Córdoba de acuerdo al artículo 1° del contrato del 15 de febrero de 1887 son los siguientes:

Al Oeste, por una línea recta paralela a la calle Representantes (actual Vélez Sarsfield), distante ochenta metros de dicha calle hacia el Oeste, que, en dirección Norte-Sur, corre desde calle San Juan hasta interceptar las vías del ferrocarril a Malagueño. Al Sur y al Este, el límite está constituido por la traza de dicha línea férrea, desviándose hasta encontrar el río Suquia, según el proyecto de desviación del mismo. Se continúa por dicha desviación hasta el terreno del Ferrocarril Central Argentino (hoy Mitre). Desde allí, el límite Norte corre por las calles Entre Ríos, Balcarce, Corrientes, Obispo Salguero, Ituzaingó y Boulevard Illia- San Juan hasta el punto de partida.

AA.VV. (1994). La cuadrícula en el Desarrollo de la ciudad Hispanoamericana. El Caso de Córdoba.



Límites del proyecto de Nueva Córdoba sobre la ocupación de la ciudad hacia 1880

En todo caso, lo que se transfiere del modelo haussmaniano es el diseño de su trazado, utilizando diagonales, bulevares y rotondas, pero si en París se usaba para abrir un tejido consolidado aquí se utiliza para crear un sistema jerarquizado en un territorio no urbanizado.²⁸

En cambio, es más probable que hubiese en la propuesta influencia de distintos proyectos de nuevas ciudades que se están llevando a cabo en el país y de los cuales seguramente Crisol tiene conocimiento. Tal es el caso de Devoto, de los ingenieros José y Nicolás Canale (1872) o el de Campana del agrimensor Carlos de Chapeaurouge (1876). Es sabido, además, que en ese momento la discusión sobre la nueva capital de la provincia de Buenos Aires es una cuestión pública, por lo que es probable que también se nutriera de las propuestas para la fundación de La Plata (1882).²⁹

Todos los ejemplos anteriormente nombrados constituyen ciudades de fundación ex novo, donde no existe como condicionante la vinculación con la ciudad existente. Tenemos que remitirnos a 1869, a la propuesta de extensión para Buenos Aires de Marcelino Lagos,³⁰ a 1875 con la de Felipe Senillosa, también para Buenos Aires o la del ensanche del Pueblo General Belgrano, de 1883, para encontrar propuestas de extensión con el uso de diagonales. Pero no hemos encontrado pruebas claras del uso de estas referencias.

Si retomamos el primer plano presentado para Nueva Córdoba, es interesante observar dos sectores divididos por un eje en dirección Norte y Sur. El sector Este guarda directa relación con la ciudad existente mientras, que en el segundo (al Oeste del eje), la trama completa es la que rota y sigue las direcciones de la trama jerarquizada, rompiendo de esta forma con los ejemplos nombrados y proponiendo una alternativa original.

ese momento la mayor parte de estos intercambios se producen a partir de los viajes de técnicos locales que estudian en el extranjero y técnicos foráneos que son contratados para trabajar en el país. (NOVICK, 1991, 1992 o GUTIÉRREZ, 2007). Recordemos también que el Departamento de Ingenieros contrata algunos ingenieros en Europa y otros llegan con las empresas ferroviarias. Cabe decir también que el Departamento de Ingenieros contaba con el Atlas Fayard (La Brugère, E y Baralle, A. (et.al.) Atlas Universal. París. Antheme Gayard, 1880) que contenía planos de las principales ciudades del mundo y que Dardo Rocha había traído al país para que se estudien estas ciudades para el trazado de la ciudad de La Plata. (PESOA, 2012)

28 En todo caso, estaría más próximo a los trazados de la City Beautiful. Sin embargo, esta opción es poco probable ya que la exposición de Chicago se realizó en 1893 y el Plan urbano de Chicago data de 1909.

29 La discusión sobre la capital del país finaliza en 1880 cuando se federaliza Buenos Aires. Es a partir de entonces que comienzan los estudios sobre alternativas para la localización de la capital de la Provincia de Buenos Aires, que se termina con la fundación ex novo de La Plata, en 1882. Durante estos años, se sucedieron estudios y planes que culminaron con la propuesta elaborada por el ingeniero Pedro Benoit. Para el trazado de La Plata, el Departamento de Ingenieros resuelve el trazado conciliando tradición (cuadrícula) innovación (sistema de diagonales y de espacios verdes y plazas) en una clara jerarquización concordante con los preceptos higiénicos-estéticos que presidían contemporáneamente los Planes de Embellecimiento y extensión europeos. (NOVICK, 1992: 33)

30 No se conocen los planos de estas propuestas solo una representación que incluye parte de la ciudad real, lo cual lo diferencia de las propuestas teóricas como las de Bevens de 1828 (Novick y Piccioni, 2004)

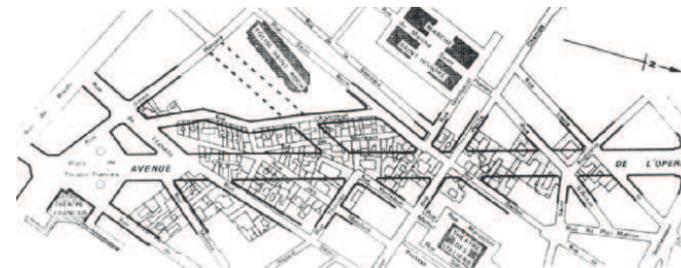
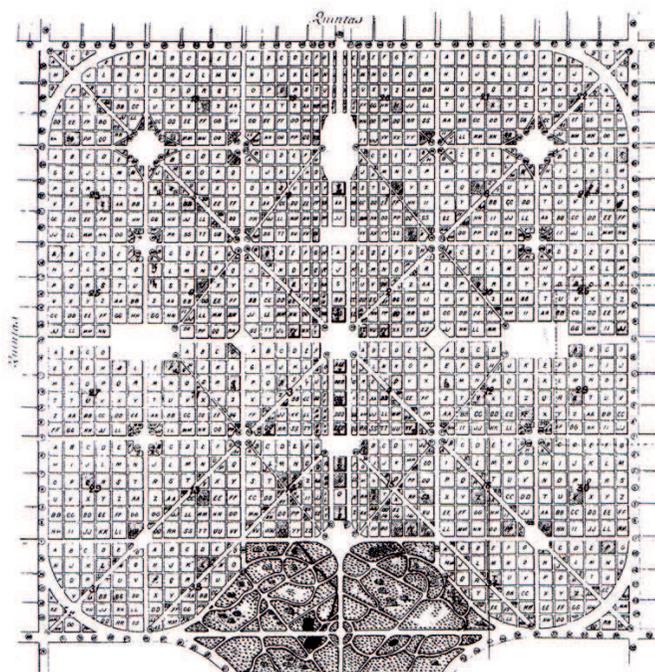


Imagen superior: Plano de apertura de la Avenida de la Ópera en París.
Fuente: SICA. P. (1981) Historia del urbanismo. El siglo XIX, vol. II. Ed. Original 1978



Plano de la ciudad de La Plata, 1882 Fuente: LIERNUR, J. F. (2008) Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad.

Del proyecto y sus variaciones a la realidad construida

Entre el primer plano presentado (1886) y el proyecto que finalmente se construye (1896)³¹ pasan varios años y se presentan algunas variantes. Al comparar ambas propuestas se advierten dos sectores claramente diferenciados, separados por un eje Norte-Sur (hoy Bulevar Chacabuco). El primer sector, al Oeste del eje, prácticamente no sufre variaciones, el segundo, en cambio, es el que más tarda en adoptar su trazado definitivo debido, posiblemente, a la presencia de barrancas más pronunciadas. A pesar de las variaciones los tres principios originales se mantienen.

En el primer proyecto, el sector Oeste permite leer claramente la idea de continuidad del trazado de las setenta manzanas coloniales. De esta forma queda configurada una primera trama ortogonal con calles de ancho similar a las del centro, que tomando como centro la plaza San Martín (plaza Mayor de la fundación) se extiende dos manzanas hacia cada lado, configurando un tramo de cinco manzanas en sentido Este-Oeste y otras cinco en sentido Norte-Sur. Sobre esta primera cuadrícula se superpone una diagonal que parte del extremo de la avenida Vélez Sarsfield y termina en el eje Norte-Sur dando lugar, en la intersección, a una plaza circular que conforma el "centro" de la propuesta. En este primer plano, en el segundo sector (al Oeste del eje principal) el trazado varía, rotando para adaptarse al sistema de diagonales. Los cambios de direcciones, la proximidad con el parque, sumados a los límites ortogonales del sector derivan en situaciones de encaje geométricos de difícil resolución, generando manzanas de diferentes formas y dimensiones.

La distribución de los equipamientos se hace de forma equilibrada sobre los ejes mayores, sin embargo de forma indirecta se puede leer la propuesta de un nuevo centro, tal como apunta Venturini³² a través de la distribución de los equipamientos más importantes próximos a Plaza España, convirtiéndose así, en nuevo centro representativo reforzando, además, su conexión con el parque.

En la segunda propuesta presentada por Crisol, el sector Oeste mantiene su trazado y se busca otra alternativa para las manzanas del sector Este. Se proyecta una nueva diagonal que parte desde Plaza España y conecta con la estación del Ferrocarril Central Argentino (sector Oeste) ajustando su geometría, de modo que asume el mismo ángulo que su complementaria en el sector opuesto, pero mantiene las manzanas rotadas y sin continuidad con el centro, aunque buscando homogenizar el resultado y generar menos variedad en sus formas y dimensiones.

31 En 1896 el gobernador Figueroa Alcorta dispuso la realización de un nuevo plano que es aprobado por decreto en 1905. (FOGLIA et. alts., 1994, Op. Cit)

32 FOGLIA et. alts(1994). Op. Cit.

En 1890, debido a la crisis económica y política, las obras quedan interrumpidas. En consecuencia, el contrato con Crisol es rescindido (1892) y los terrenos pasan a manos de la provincia nuevamente, que será la encargada de concluir las obras. En 1896, se decide continuar los trabajos y se dispone la confección de un nuevo plano para la sistematización de la planta urbana, donde se deben recoger los trabajos ya realizados y las modificaciones que se han producido. Cabe recordar que la Avenida Vélez Sarsfield comenzaba a adquirir mayor importancia desde su ensanchamiento y en ambos extremos se proyecta una plaza. En el extremo sur, se está construyendo la actual Plaza Vélez Sarsfield que servirá de rótula para conectar la diagonal propuesta con la principal calle de la ciudad colonial.³³

Con las variaciones el proyecto sufre algunos cambios pero mantiene la idea original, ganando en continuidad y coherencia con el trazado de la ciudad colonial. Se mantienen las direcciones de las diagonales y las calles del sector Este (que en el proyecto inicial estaban giradas) se cambian para dar continuidad a los trazados coloniales y dan lugar a manzanas-tipo de la fundación, al igual que en el sector Oeste. El eje de contacto entre la nueva ciudad y la vieja (Boulevard San Juan) queda integrado al trazado. Las calles de la trama ortogonal (que en el proyecto original son de dimensiones mayores que las de fundación), pasan a tomar proporciones similares. No sucede lo mismo con las avenidas y bulevares que conservan el ancho del proyecto de Crisol.

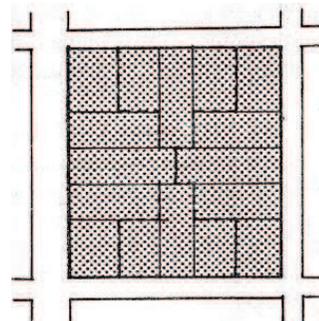
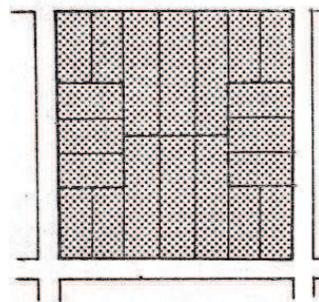
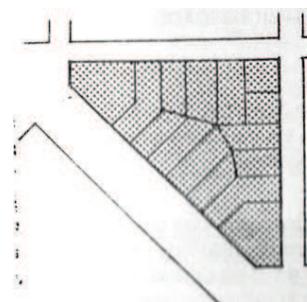
En los trazados de los barrios pueblos que ya se han fundado (San Vicente y General Paz) y de los que se fundan contemporáneamente (San Martín, Alta Córdoba, por ejemplo) las dimensiones de las calles habían variado con respecto a las estrechas dimensiones de las de fundación, en respuesta a requerimientos higienistas. En el caso de Nueva Córdoba, éstas se mantienen prácticamente igual que las originales de la fundación, enfatizando, de esta manera, la continuidad con la ciudad existente. No obstante, el boulevard y el paseo continúan formando la trama jerarquizada.

Esta nueva propuesta incorpora, además, la forma de parcelación que no estaba especificada en la original. En los 300 años que transcurren desde la fundación, el área central se densifica, y las manzanas originales sufren transformaciones que derivan de la subdivisión espontánea en cuartos del lote original.³⁴ En Nueva Córdoba en cambio, se siguen esquemas estandarizados que, sin embargo, se asimilan a las proporciones de las generadas en el área central. Los esquemas que se adoptan son en forma de H y X, "que según Randle, habían sido utilizados y verificados en la realización de la ciudad de La Plata".³⁵ En las manzanas triangulares

33 La actual Av. General Paz-Vélez Sarsfield se ensanchó en el año 1596 obligada por una acequia que pasaba por allí y en 1786 se procedió a su "embellecimiento". Las plazas a las que hacemos mención son, en el extremo Sur, Plaza General Paz (proyectada en 1887) y en el extremo Norte, la Plaza Vélez Sarsfield, inaugurada en 1897. La primera daba ingreso a los Altos del Norte y la Segunda a los Altos del Sur. (BOIXADOS, MAIZÓN y EGUÍA, 2013)

34 En la traza de la fundación cada manzana estaba dividida en cuatro solares prácticamente iguales.

35 RANDLE, P. (1969) La ciudad pampeana citado en FOGLIA et. alts. (1994). Op. Cit.



Esquemas de subdivisión de manzanas de arriba hacia abajo:

01 Esquema en Z

02 Esquema en H

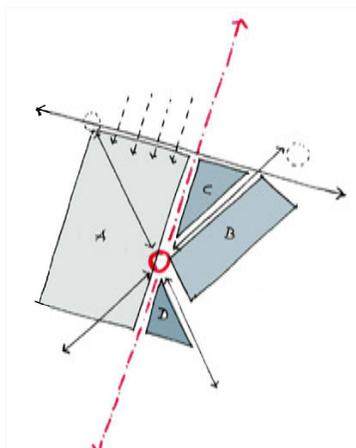
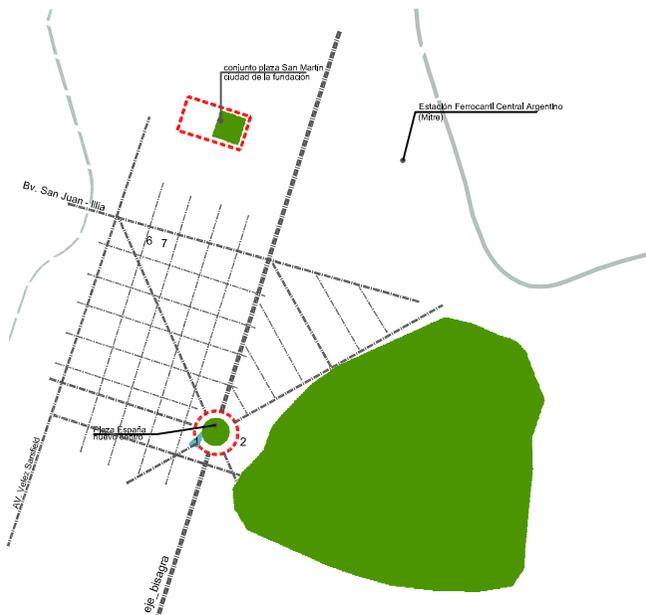
03 Esquema en X

Fuente: FOGLIA et. alts. (1994). Op. Cit

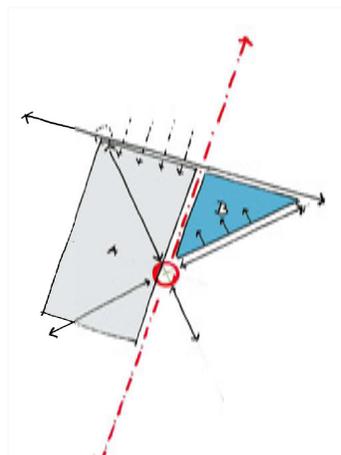
El proyecto y sus variaciones



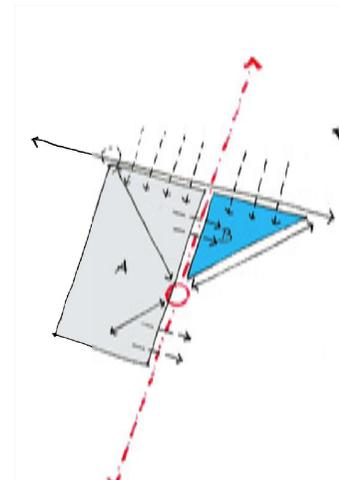
- 1 Iglesia
- 2 Museo
- 3 Legislatura
- 4 Juzgado
- 5 Comisaría
- 6 Colegio Nacional
- 7 Telégrafo y Teléfono
- 8 Comisaría



Puesta en escala e interpretación del proyecto de Crisol (1886) sobre plano de Córdoba 2004



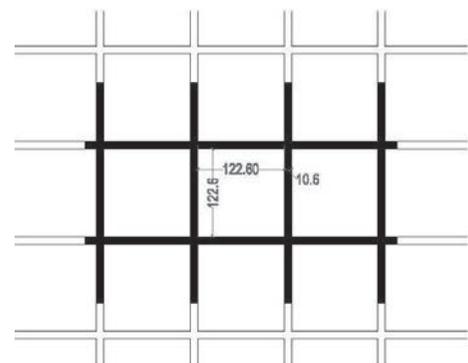
Puesta en escala e interpretación del primer trazado de Crisol (1886) sobre plano de Córdoba 2004



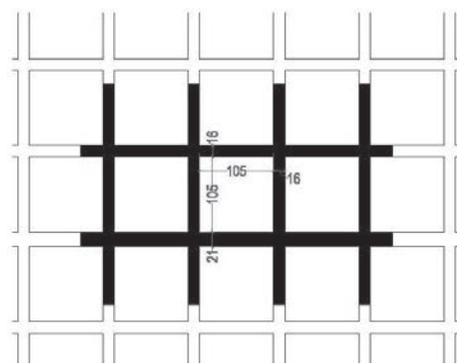
Puesta en escala e interpretación del trazado de 1905 sobre plano de Córdoba 2004

Puesta en escala e interpretación de los diferentes proyectos presentados para el Barrio de Nueva Córdoba.
 Fuente de los planos de los diferentes proyectos: Archivo de Catastro de la Provincia de Córdoba reproducido en AAVV (1994) La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad latinoamericana

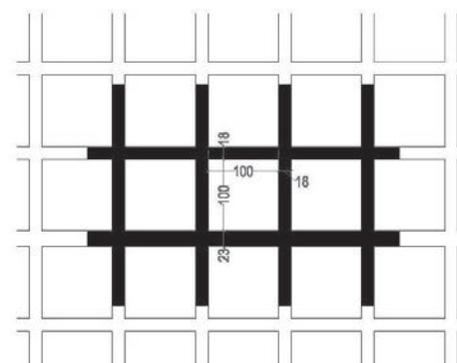
este esquema se adapta siguiendo el mismo concepto de confluir en los límites interiores “como ocurre en el tejido haussmaniano de París o La Plata y donde resulta un esquema en tipo Y o la combinación de los anteriores”.³⁶



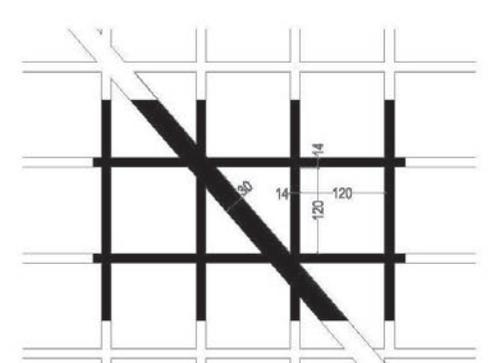
Área Central



San Vicente



General Paz



Nueva Córdoba

Imágenes: Comparación del trazado de Nueva Córdoba con el del área central y otros barrios contemporáneos

36 FOGLIA et. alts.(1994). Op. Cit.

4.2.2 Parque Urbano

Los parques urbanos públicos nacen durante el siglo XIX buscando introducir la naturaleza y mejorar la calidad ambiental en ciudades que han crecido hasta conseguir altos índices de congestión y donde las epidemias se multiplicaban. Muchos de ellos, la mayoría en Europa, surgen en antiguas propiedades privadas reales que se abren para convertirse en lugares públicos o en espacios ocupados anteriormente por murallas o fortificaciones. Central Park (1857), en contrapunto, se convierte en el paradigma de parque que nace con vocación de ser público.

La idea de parque público se perfila en Argentina hacia la década de 1870, a través de las reflexiones y discusiones en torno al proyecto del Parque 3 de Febrero (Palermo), impulsado por Domingo F. Sarmiento. Sarmiento está al tanto las obras de los paisajistas franceses, pero lo que va a nutrir principalmente sus ideas para Palermo es la experiencia del movimiento reformista en Estados Unidos, que conoce en forma directa a partir de sus viajes.³⁷ Lo que Sarmiento imagina en principio, desde años antes, no es en realidad un parque urbano, sino un dispositivo educativo, social y productivo, donde pudieran crecer y fortalecerse todas las virtudes necesarias para producir el monumental traspaso de una sociedad tradicional a una moderna: una quinta normal.³⁸

La idea de Quinta Normal se enriquece en Chile, donde Sarmiento asiste a la creación de la de Santiago. El programa que imagina incluye escuelas de maestros, hospicios, jardines, bibliotecas, establos, quintas, etc. Es decir que en Argentina, la concepción de parque supera la idea de recuperación de la naturaleza para la ciudad y condensa diferentes significados: referente higiénico, institución cívica de igualación social y libertad política y polo de agrupación e identidad comunitarios.³⁹ A decir de Gorelik, en el pensamiento reformista argentino el parque ha sido entendido como un antídoto contra la enfermedad heredada (refiriéndose a la barbarie con que se asimilaba la ciudad y la sociedad colonial), como el instrumento privilegiado de la reforma (social, cultural y urbana) y uno de los artefactos urbanos donde más ambiciones reformistas se depositan.⁴⁰ No es de extrañar, entonces, que la construcción de parques como símbolo de la nueva urbanidad y modelo de ciudad estén íntimamente ligados en estas latitudes.

La construcción del Parque de Palermo, inspirado en experiencia de Estados Unidos, comienza a principios de 1870 con un programa bastante ambicioso delineado por Sarmiento y atraviesa diferentes etapas, en las

37 GORELIK y SILVESTRI (2004) en LIERNUR, F. y ALIATA, F. (comp.) (2004) Diccionario de arquitectura en la Argentina: estilos obras, biografías, instituciones, ciudades

38 Idem GORELIK y SILVESTRI (2004)

39 GORELIK, A. (1998) Op. Cit.

40 Ibid. GORELIK, A. (1998).

cuales las obras se complementan con las influencias francesas sobre el tema. Los ejemplos más conocidos como los parques parisinos de las reformas de Haussmann, especialmente Bois de Boulogne y Bois de Vincennes, diseñados por Alphand, y sus tratados donde combina la tradición geométrica de los jardines franceses con el paisajismo irregular anglosajón, influyen no solo las obras de Palermo, sino las de otros parques argentinos, como los de Córdoba y Rosario.

En el proceso de modernización emprendido en las últimas décadas del siglo XIX en Córdoba y Rosario, se mejora la movilidad con nuevas estaciones de ferrocarril y líneas de tranvías, se emprende la construcción de servicios de infraestructuras (alumbrado, cloacas, etc.), se ensanchando y abren nuevas calles céntricas, se habían ensayan las ideas higienistas en los nuevos barrios, pero aún no se ha cambiado la escala de los espacios públicos. A principios de 1890 la mayoría de los nuevos espacios abiertos apenas superan en dimensión a la plaza mayor.

En este contexto de modernización, la incorporación de los espacios verdes puede leerse como un lujo; sin embargo, no más lejos de la realidad, ya que, por encima de todo, los espacios de los parques hacen partícipes a todas las clases sociales del uso del espacio público urbano, constituyendo una verdadera democratización de la ciudad.⁴¹ Thays, autor de los parques que analizamos, “plasmó sus obras basado en la premisa de buscar la estética, la higiene y la recreación, entendiendo esta como igual para todos los ciudadanos.”⁴²

Es en 1886, junto a la extensión de la ciudad de Córdoba hacia el Sur, que aparece por vez primera en una propuesta para Córdoba una gran superficie destinada a parque urbano. Para su diseño, Crisol contrata en Francia al paisajista Charles Thays, que por entonces trabajaba con Eduard André. La firma del contrato está fechada el 23 de mayo de 1889 y tiene como finalidad “diseñar, trazar y ejecutar el parque”.⁴³ Ese mismo año, Thays se traslada a Córdoba y comienza sus trabajos en el Parque Crisol (llamado Parque Sarmiento desde 1911).

El diseño del Parque Sarmiento se organiza en torno a un eje principal en sentido Este-Oeste,⁴⁴ que vincula el parque con la Plaza España, nuevo centro del barrio proyectado. Este eje divide el parque en dos zonas bien diferenciadas, al Norte y al Sur. Para completar la organización se suman tres circuitos curvos anulares y cerrados. En total, la ordenación contempla unas cien hectáreas aproximadamente.

41 BERJMAN, S. (1998) Plazas y parques de Buenos Aires: La obra de los paisajistas franceses 1860-1930. y BERJMAN, S. (2009) Carlos Thays. Un jardinero francés en Buenos Aires.

42 Ibid. BERJMAN, S. (2009) Pp. 34

43 PAGE, C. (2009) Carlos Thays y el Parque Sarmiento de Córdoba (pp. 139-149) en BERJMAN, S (2009)

44 En general los parques de grandes dimensiones diseñados por Thays responden a un esquema irregular, el caso de Córdoba es uno de los pocos con un eje recto jerarquizado. (Berjman, 1998 y 2009)

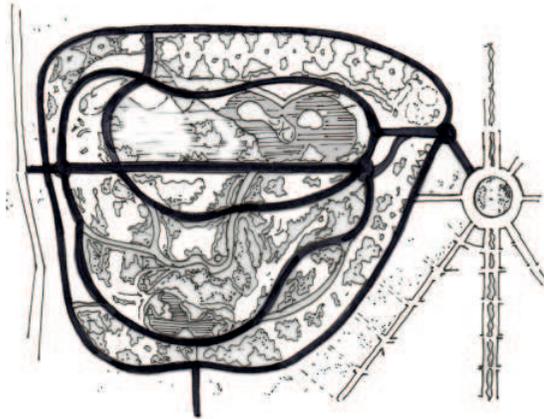
Charles Thays (París 1849 - Buenos Aires 1934).

Arquitecto francés nacionalizado argentino. Fue discípulo del afamado paisajista Edouard André. Bajo su supervisión atendió obras en varios países de Europa. Entre ellas, cabe mencionar, el Acuario de Budapest (1885). Llegó a Argentina en 1889 para realizar el proyecto del Parque Sarmiento en Córdoba. En 1891 fue designado por concurso Director de Parques y Paseos de la Ciudad de Bs. As., donde realizó gran parte de su labor. Thays desarrolló una cuantiosa y diversa acción profesional. Proyectó parques, jardines, invernaderos y proyectos de ornato en casi cincuenta establecimientos rurales, especialmente estancias de la provincia de Bs. As. y también en los primeros grandes establecimientos campestres de recreación turística.

Fue autor de numerosos parques y paseos públicos en Bs. As. Entre ellos: Parque Patricios, Parque Centenario, Barrancas de Belgrano, Parque Colón, Parque Pereyra, Parque Avellaneda, Parque Lezama, plazas como Constitución, Congreso y Mayo y actual Avenida Figueroa Alcorta) además de otras ciudades del país como Córdoba, Paraná, Mendoza, Salta, Rosario, Mar del Plata (toda su urbanización balnearia entre 1903 y 1909) y en ciudades de países limítrofes: Sao Luis do Monanhao (Brasil). Asimismo es autor de cuatro conjuntos urbanos: el Balneario Carrasco en Uruguay, Palermo Chico en Buenos Aires, Chovet en la provincia de Santa Fé y Luro Roca (éste no realizado) en San Vicente (provincia de Buenos Aires). Su labor en las residencias privadas urbanas, en las quintas suburbanas y en las estancias modificó la costumbre al incorporar los espacios cultivados a la vida cotidiana de las clases altas. Entre estos ejemplos cabe mencionar: los jardines del palacio Bosch (hoy Embajada de Estados Unidos), Blaquier, Fernández de Anchorena, en Buenos Aires y en Córdoba el palacio Ferreira.

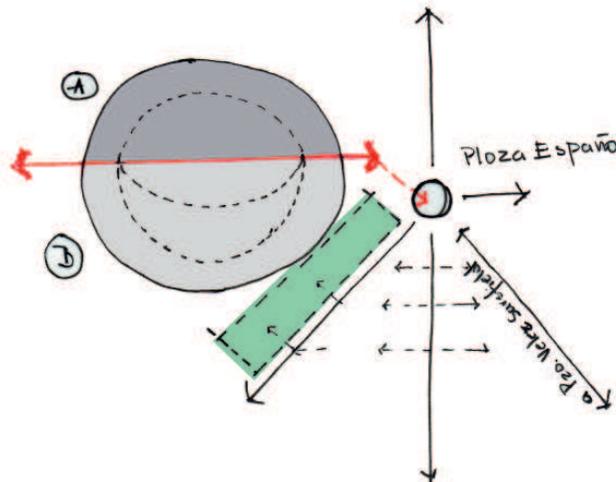
Su obra también tuvo repercusión en la plantación de árboles en las calles y la remodelación de numerosas plazas en la ciudad de Buenos Aires, así como la ampliación del Parque 3 de febrero. Asimismo en la formación del Jardín Botánico de Buenos Aires, donde ha dejado recogido la flora de las provincias argentinas y de otras regiones del mundo. Su proyecto de mayor magnitud es el de conservación del Parque Nacional de Iguazú (1911) que abarca una superficie de 750 km², con selvas vírgenes, cataratas, paisajes naturales y obras de infraestructura. Fuente principal: LIERNUR, F. y ALIATA, F. (comp.) (2004) Diccionario de arquitectura en la Argentina: estilos obras, biografías, instituciones, ciudades.

En el sector Sur se proyecta un gran lago artificial como protagonista de la ordenación, rodeados de vegetación y con dos islas en su interior con embarcadero y restaurante. El sector Norte, el de mayor superficie, está compuesto por varios de los elementos que son característicos de los diseños de Thays: kioscos, glorietas y plaza para el monumento, entre otras cosas. En este último sector, en la zona más al norte, el relieve cae abruptamente y, por lo tanto, se disponen los miradores hacia la ciudad. Es de notar además, que la propuesta se plantea, en cierta forma, aislada de las calles que lo limitan, separada por un espacio de quintas de terrenos de una hectárea aproximadamente, que en la actualidad no existen.



Este parque cambia completamente la escala de los espacios abiertos y desde su concepción está llamado a ser parque central. Si bien su ubicación no es central en sus inicios, el sitio propuesto, vinculado a la plaza central de la propuesta de extensión de Nueva Córdoba, sumado a su posición media en el plano, que además deja una superficie sin diseñar que puede rodear al parque, le otorga carácter de centralidad.⁴⁵

Con la crisis de 1890 las obras del parque, al igual que las del barrio, quedan interrumpidas.⁴⁶ En 1891, Thays asume las obras del Parque de Palermo, ocupando, además, la Dirección General de Parques y Paseos de la Ciudad de Buenos Aires hasta 1914. No obstante, en 1897 se retoman las obras y para ello se contrata al paisajista francés Eugene Courtois⁴⁷ como Director de Parques y Jardines de la ciudad de Córdoba; aunque Thays sigue ligado y viajando para inspeccionar las obras.



También en **Rosario**, a finales del siglo XIX, se están llevando a cabo la apertura y parquización de algunas avenidas y bulevares, entre ellos los actuales Oroño y Pellegrini o la Plaza de la Independencia, en la intersección de ambos bulevares. Es en 1897 cuando se presenta un proyecto de ordenanza para crear un gran parque próximo a la Plaza Independencia. Si bien este proyecto no logra aprobación desde Santa Fe, ya queda instalada la idea de un gran parque público.

A principios de 1900, los bulevares Oroño y Pellegrini delimitan la ciudad de Rosario,⁴⁸ aunque la ocupación real difícilmente llega a estos límites. En este caso, al igual que en Córdoba, y como sucede con la mayoría de los nuevos parques que se realizan en otras ciudades argentinas, el sitio elegido es periférico a la traza urbanizada. Por un lado, esto permite adquirir las tierras a un costo más económico y por otro, es una

01 y 02 Re-dibujo interpretativo del Plano del Parque Sarmiento, donde se enfatizan los ejes organizadores de la propuesta y esquema de sectores
Fuente: elaboración propia

45 En las propuestas presentadas por Crisol el Parque se dispone en el extremo Este próximo y hacia el Norte, hacia el Sur queda una gran superficie de terreno que podría ser urbanizada, por lo que el parque tomaría carácter central.

46 En 1891, Thays se trasladó a Buenos Aires y asumió las obras del Parque de Palermo, ocupando, además, la Dirección General de Parques y Paseos de la Ciudad de Buenos Aires hasta 1914.

47 Eugene Courtois. Paisajista de origen francés, nacido en Lyon en 1837. Comenzó su trabajo en la ciudad de Buenos Aires alrededor de 1860 y 1871 fue nombrado Director de Paseos de esa ciudad hasta 1889. Falleció en Buenos Aires en 1898.

48 También aparecen, los primeros barrios pueblos que se están urbanizando. Ver Episodio 2 Fragmentación e Integración

apuesta al crecimiento de la ciudad, como queda explícito en el ejemplo de Córdoba. Podríamos decir, por lo tanto, que en Argentina, a diferencia de los parques europeos o de Estados Unidos, el parque central nace conjuntamente con la idea de ciudad, no es un producto que se implanta a posteriori.

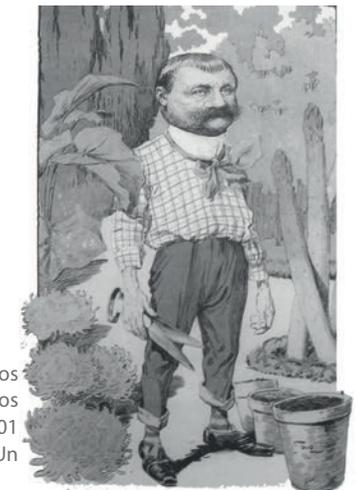
A fines del año 1900 se presenta el proyecto del Parque Independencia en Rosario que condensa un programa diverso y va a confirmar las discusiones y reflexiones sobre el papel del parque urbano como referente higiénico, institución cívica de igualación social y experimentación técnica que se están desarrollando en el país. El programa incluye "zoológico, vivero, invernadero, escuela de aprendices jardineros y un sector dedicado a muestras de los productos agropecuarios." Con el tiempo también albergará el Jockey Club y otros clubes deportivos, la Sociedad Rural, la Escuela de Jardinería y un Museo, entre otras actividades.

Se cree que el parque fue diseñado por Thays, porque la época en que se construye coincide con su labor en el interior del país y su diseño guarda semejanzas con el parque 3 de Febrero en Palermo y el Parque Sarmiento en Córdoba. Sin embargo, García Ortúzar duda de esta autoría, argumentando que no se ha encontrado "ningún plano, ni carta, ni reclamo de pago, ni presentación del intendente al Concejo Deliberante, ni mención en las memorias del intendente." La misma autora cita una nota del diario *La Capital*, publicada al día siguiente de la inauguración, donde adjudica la autoría del parque al ingeniero Thedy, Secretario de Obras Públicas y una nota de 1901, en el mismo diario, donde si se hace una mención a Thays, sostiene además que las diferencias que encuentra entre el Parque Independencia y 3 de Febrero son más profundas que sus "superficiales semejanzas".⁴⁹

49 GARCÍA ORTÚZAR, Raquel (s/f) Parque Independencia en sus diez décadas.

La ordenanza: (...) Se plantarán árboles de sombra y adorno a los dos costados y centros de los bulevares dejando tres varas libres para las correspondientes veredas (...) en el centro de las cuadras de los bulevares se formarán ocho pequeños canteros de formas diversas, adornados con fuentes y de conformidad a un plano que presentará un ingeniero o un jardinero de profesión. La plaza Independencia será rodeada de una reja de hierro y adornada con jardines, fuentes, bancos, según previa expropiación que de ella hará la municipalidad." Fuente: Expedientes terminados n° 149 AHCM-DD citado en GARCÍA ORTÚZAR, R. (s/f) Parque Independencia en sus diez décadas.

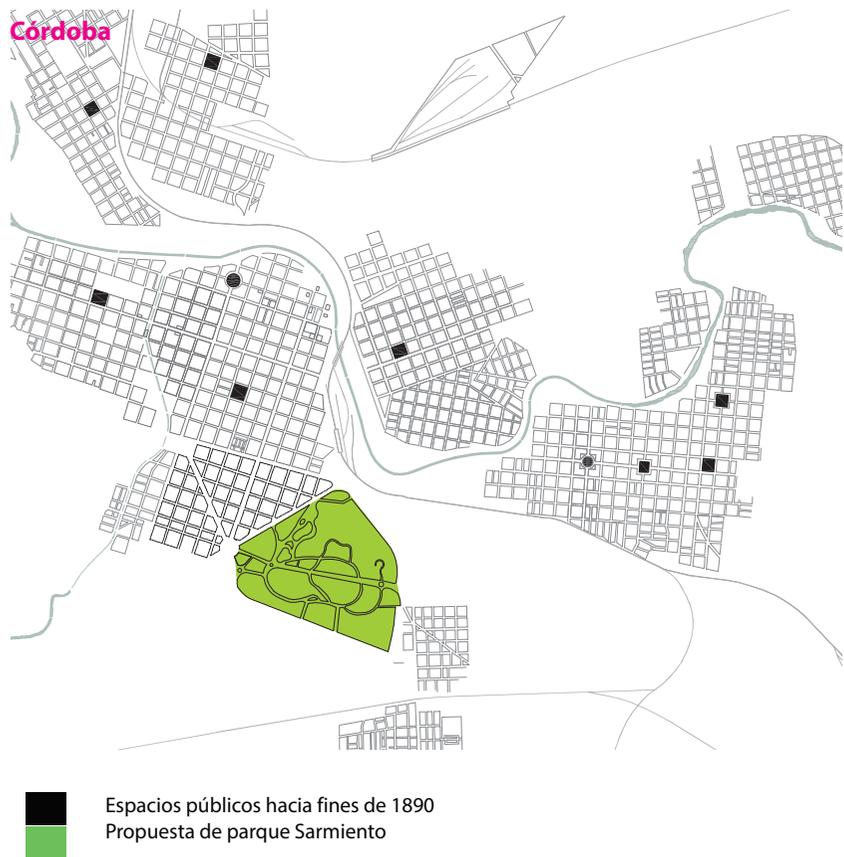
Resume Lamas el proyecto: "Y he ahí por que se hace necesaria la adquisición de una zona de terreno donde se levante un Parque y se hagan plantaciones que purifiquen la atmósfera, donde se efectúen exposiciones periódicas de la producción ganadera, agrícola y fabril de la provincia, se fomente los ejercicios atléticos é hípicas que han sido aceptados como una manifestación de progreso y que causan la diversión de las sociedades modernas." Discurso del intendente Lamas citado en GARCÍA ORTÚZAR, R. (s/f) Op. Cit.



Caricaturas Contemporáneas. Carlos Thays por CAO. Caras y Caretas (Buenos Aires) N° 169. 28 de diciembre de 1901 en BEJMAN, S. (2009). Carlos Thays. Un Jardinerero francés en Buenos Aires.

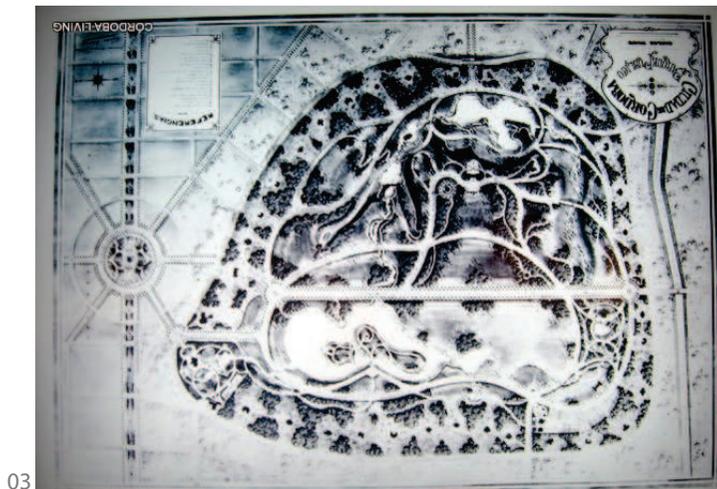
An aerial photograph of a large urban park, likely the Bosque de las Delicias in Mexico City. The park is characterized by a dense canopy of trees and a winding path. It is surrounded by a mix of urban development, including residential blocks and larger commercial or institutional buildings. The image is in black and white, emphasizing the textures of the trees and the layout of the city.

La idea de parque se irá superponiendo y densificando significados que le dan esta cualidad de espacio público por antonomasia: referente higiénico naturalizador de la experiencia metropolitana (el parque como naturaleza reintroducida en la ciudad); institución cívica de igualdad social y libertad política (el parque como centro cívico), organizador espacial de las instituciones republicanas y los monumentos patrios; polo de agrupación e identidad comunitarios (el parque como “nueva catedral” en la ciudad moderna). GORELIK, A. (1998) Op. Cit.



Plano de Córdoba hacia fines de 1900, con el proyecto del Barrio de Nueva Córdoba
 Notese el cambio de escala en los espacios públicos (Fuente: elaboración propia sobre base Plano de Córdoba 2004)

01 Foto aérea actual del Parque Sarmiento. Fuente: google earth
 02 Plano Ciudad de Córdoba firmado por el alemán Karl Baedeker, publicado por Alberto Martínez en 1914 en Barcelona, donde se observa el Parque Sarmiento y el primer proyecto de Nueva Córdoba presentado por Crisol. Fuente: Colección PAGE, C. (; reproducido en BERJMAN, S. (curadora) Thays. Un jardinero francés en Argentina
 03 Plano del Parque Sarmiento, proyecto de C. Thays. Fuente: BERJMAN, S. (1998). Plazas y parques de Buenos Aires.





01



02



03



Rosario

Espacios públicos hacia fines de 1890
 Propuesta de parque Independencia

01 Foto aérea actual del Parque Independencia. Fuente: google earth
 02. Parque Independencia, primeras décadas de 1900. Fuente: IELPI, R. y VILA ORTIZ, G. (2000). Imágenes de la memoria. Rosario 1880-1900
 03 Plano del Parque Independencia, ordenanza fecha 11 de agosto de 1900. Fuente: Archivo fotográfico y Biblioteca Museo de la Ciudad de Rosario. Reproducido en GARCÍA ORTÚZAR, R.(s/f) Parque Independencia en sus diez décadas

Plano de Rosario hacia fines de 1900. Notese el cambio de escala en los espacios públicos (Fuente: elaboración propia sobre base Plano de Rosario 2004)

4.3 DOS PLANES Y UNA ESTRATEGIA

Re-colonización del territorio y completamiento de la ciudad

A principios del siglo XX comienza la preocupación por pensar la ciudad de forma conjunta y por proponer soluciones globales. Los primeros planes urbanos de Córdoba y Rosario tienen la capacidad de hacer una lectura integral y aportar por primera vez la comprensión de la ciudad en su totalidad, centrándose en el debate del **modelo de extensión**. Ambos planes plantean de base las mismas ideas: **re-colonización, conexión y completamiento del territorio**. No obstante difieren en la imagen final que proponen. El primero, el *Plan de Embellecimiento y Extensión de la ciudad de Rosario* de Joseph Bouvard (1909-1911), está ligado a la herencia y a los modelos de transformación urbana franceses y el segundo, el *Plan Regulador y de Extensión*, de Benito Carrasco (1927), incorpora los paisajes y la reflexión del urbanismo anglosajón.

4.3.1 Ejes, diagonales y plazas como proyecto de extensión y vinculación

Rosario, Joseph Bouvard y la herencia francesa

Con motivo de las celebraciones del centenario de la independencia (1910) el gobierno de Buenos Aires organiza varios concursos para la construcción de obras emblemáticas y proyectos de embellecimiento y para ello son invitados profesionales extranjeros. Para esa ocasión llega, en 1907, **Joseph Bouvard** a Buenos Aires, al que se le encargan varios proyectos y un plan.⁵⁰ Con la misma excusa, la ciudad de Rosario aprovecha la estadía de Bouvard en 1909 y lo invita a que formule un “Plan de Embellecimiento y Extensión de la ciudad”.

Bouvard presenta un documento dos años después de su visita, en 1911. Este plan es objeto de numerosas críticas, pero, sin restar importancia a dichas opiniones, a nuestro entender, su valor radica en presentar una **visión conjunta** de ciudad y proponer respuestas integrales. Es el primer instrumento que intenta proponer una transformación de la ciudad existente, ya que los proyectos anteriores (legibles en los planos oficiales y en los proyectos de ensanche) solo han sido propuestas parciales y de extensión.⁵¹

50 Bouvard estaría en el país: tres meses en 1907, tres meses en 1909 y otros tres en 1910. GORELIK, A. (1998) Op. Cit.

51 CURDIUR. (1987). Plan Director de Rosario. Estudio Particularizado. Área de atravesamiento Norte. E

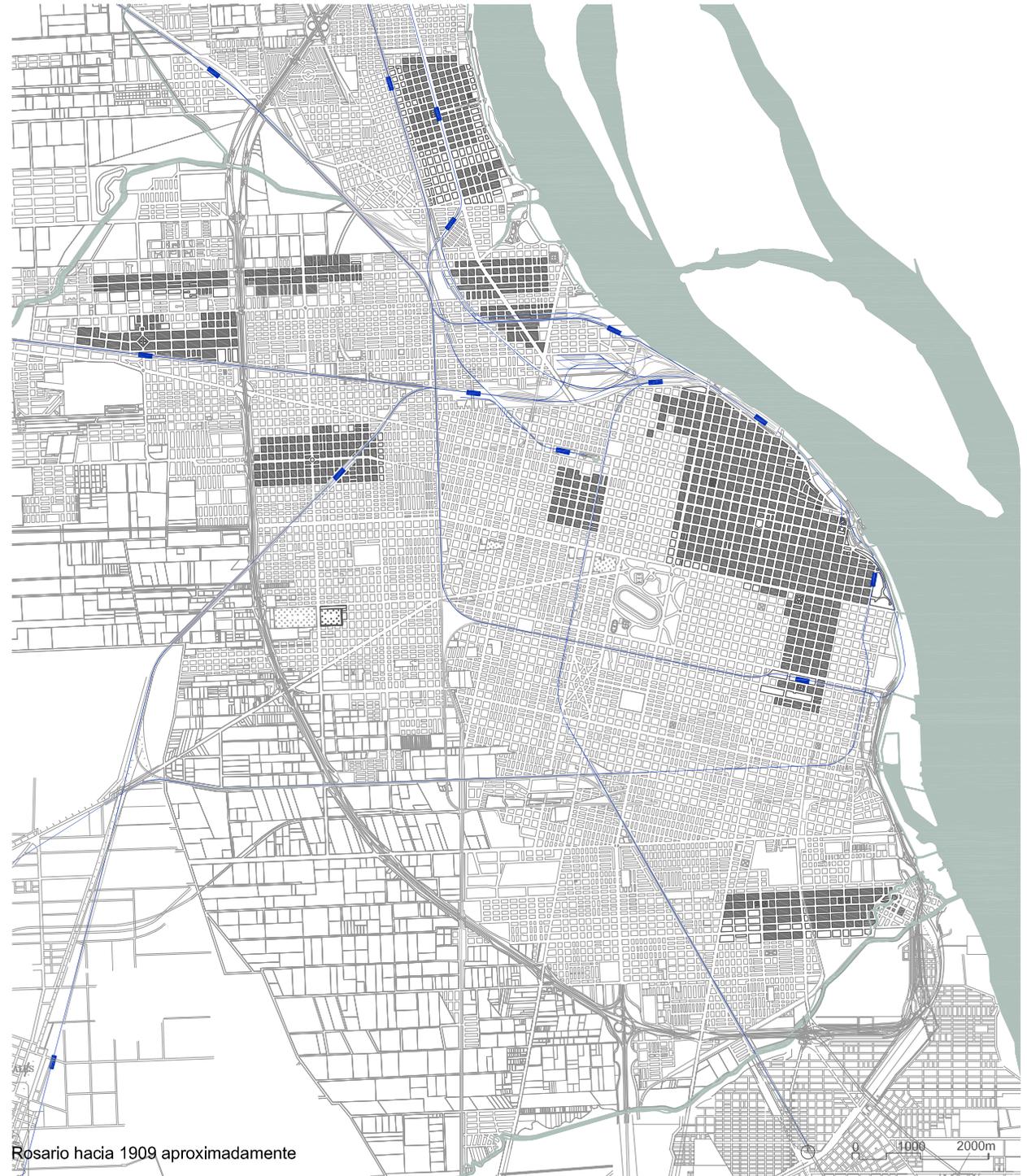


Esquina calle Rioja y Corrientes, imagen de los primeros años del siglo XX. Fuente: IELPI, Rafael y VILA ORTIZ, Gary (2000) Imágenes de la memoria. Rosario 1880-1930.



Imagen de la actual calle San Juan hacia el año 1905. Fuente: IELPI, Rafael y VILA ORTIZ, Gary (2000) Imágenes de la memoria. Rosario 1880-1930.

Plano elaboración propia en base a diferentes textos y planos de la época sobre Plano de restitución de la ciudad de Rosario 2002

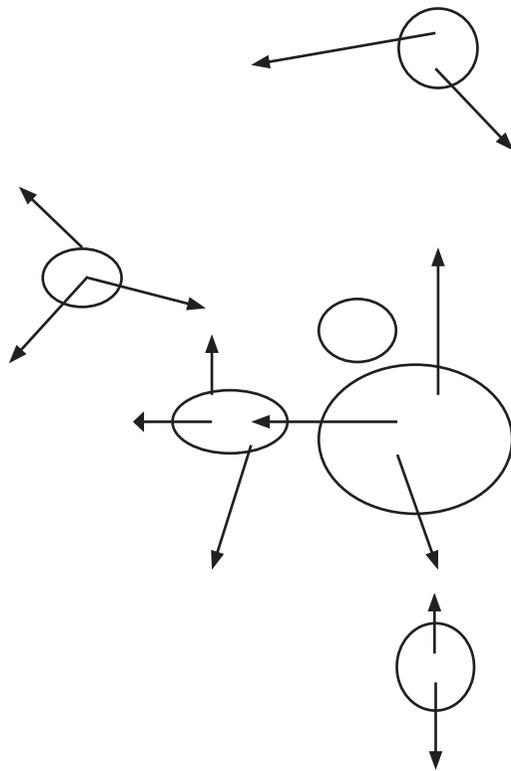


Rosario hacia 1909 aproximadamente

Condiciones previas y ciudad heredada

Transcurridos poco más de noventa años desde que Rosario proyectara su ordenación, la ciudad ha cambiado por completo. De ser apenas una villa en 1850 recibe el cambio de siglo con un crecimiento vertiginoso, pasando de 112.000 habitantes en el Primer Censo Municipal, realizado en 1900, a 192.278 en el Tercer Censo Municipal de 1910.⁵²

En poco menos de treinta años aparecen en Rosario una cantidad singular de barrios que surgen aislados del núcleo original. La ciudad crece extendiéndose desde su núcleo fundacional y desde los "centros" de cada uno de estos barrios. El área central se densifica por subdivisión parcelaria y por la aparición de nuevas tipologías y aunque, para entonces ya está delimitado lo que constituye el centro (los bulevares Oroño y Pellegrini), la mancha no forma una masa homogénea y no llega a ocupar el total de este triángulo. Cada nuevo "pueblo" crece por extensión siguiendo su propio orden. La ciudad sigue desarrollándose a lo largo de la costa (sobre todo en dirección Norte), pero lo hace en sentido longitudinal y transversal al río, rompiendo la lógica de los barrios pueblos. Como resultado, en el conjunto no se consigue una trama urbana continua. Hacia 1910, dice Martínez de San Vicente, la organización del territorio en el área de Rosario está prácticamente concluida. No se fundan nuevas colonias ni nuevos pueblos, se ha completado la totalidad del tendido de líneas férreas y ha quedado determinada la ubicación de las principales estaciones ferroviarias.⁵³



Cada núcleo crece a partir de su propio centro, Se genera así una mancha urbana sin continuidad, donde las líneas ferroviarias son las grandes marcas en el territorio.

Imagen izquierda Puerto de Rosario hacia 1908. Foto cedida por el CURDIUR.



La imagen de Rosario, previa al encargo del plan de Bouvard, corresponde a una ciudad fragmentada y discontinua, atravesada por numerosas vías de ferrocarril que marcan líneas prácticamente infranqueables, donde la cuadrícula se abre paso entre los intersticios disponibles para lotear el territorio suburbano. La forma

⁵² El Primer Censo Municipal, en 1900, arrojó la cantidad de 112.000 habitantes, de los cuales 58,6% eran nativos y 41,4 extranjeros; el Segundo Censo Municipal de 1906 daba como resultado unos 150.686 habitantes, manteniendo la proporción entre argentinos y extranjeros y para el Tercer Censo Municipal de 1910, Rosario sumaba unos 192.278 habitantes con un 53% de argentinos y 47% de extranjeros. Datos citados en DE MARCO, M. A. (1994). Rosario, desde sus orígenes hasta nuestros días. Síntesis histórica.

⁵³ MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, I. (1986). Planes y Proyectos para Rosario 1890-1910.

desordenada y acelerada de crecimiento que experimenta Rosario lleva al intendente Quiroga a escribir en su *Memoria del segundo semestre* de 1909: "algo menos de doscientos mil habitantes tienen que alumbrar, higienizar y pavimentar las arterias correspondientes a trece mil seiscientos diecinueve hectáreas.... Cada vez es mayor el número de peticiones que se presentan para abrir calles y pasajes nuevos en puntos de la ciudad desprovistos de servicios urbanos y de toda edificación. El propietario cede a la municipalidad los terrenos que ocupen las futuras calles; y a cambio de esa cesión adquiere el derecho de exigir alumbrado, barrido, extracción de basuras, riego, aguas corrientes y cloacas... Mientras tanto, en pleno centro de la ciudad grandes fracciones permanecen baldías, esterilizando la urbanización ya efectuada"⁵⁴

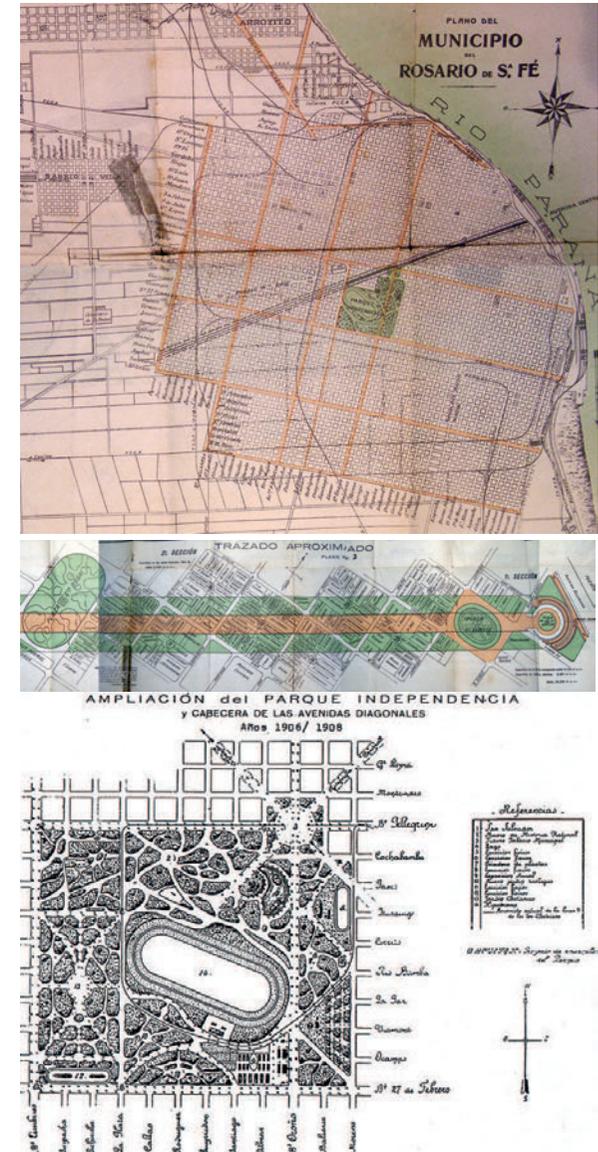
Paralelamente al aparente crecimiento sin control, desde las administraciones se están realizando proyectos de transformación, embellecimiento y mejora, muchos durante la intendencia de Lamas (1898-1904) probablemente influenciado por las obras de Torcuato de Alvear⁵⁵ en Buenos Aires. En 1902, como vimos anteriormente, se inaugura el Parque Independencia y ya hay voces que abogan por su ensanche. En 1901 se llama al Primer Concurso para construir un monumento a la bandera y en 1909 se presenta el proyecto para la construcción de una Avenida Central.

Antecedentes

Como ya hemos mencionado, la presencia del urbanismo francés en Argentina, según Gutiérrez, data de las últimas décadas del siglo XIX, cuando profesionales locales realizan en París sus proyectos de expropiación para hacer avenidas diagonales en Buenos Aires, pero se consolida con la visita de varios arquitectos y con el prestigio de París como ciudad modelo⁵⁶. El urbanismo de la École des Beaux Arts se difunde en América, siendo Bouvard, Agache, Jaussely, Lambert, Rotival y Forestier, algunos de los urbanistas que impulsan esta presencia. Las visitas de Bouvard a Buenos Aires y Rosario y su contratación para la elaboración de sendos planes no viene más que a confirmar esta influencia. Los constantes intercambios entre profesionales locales y foráneos colabora a construir el cuerpo disciplinar local, donde Buenos Aires juega un papel relevante como ciudad-puerto para estos intercambios, pero también, como modelo de referencia urbana para otras ciudades del país.

Si bien Bouvard no es el arquitecto más afamado de esa gran lista, si es un profesional con una gran experiencia en la administración francesa y en la organización de las exposiciones universales (Anvers, Melbourne o

54 Memoria relativa al segundo semestre de 1909 del Intendente Isidro Quiroga citado en ALVARES, Juan (1943) Historia de Rosario
 55 Alvear fue intendente de Buenos Aires (1983-1987) y llevó a cabo numerosas obras de transformación, por lo que en se lo denominó el Haussmann argentino.
 56 GUTIERREZ, R. (2007) Op. Cit.



01 y 02 Proyecto de Avenida Central. 1909. Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de Rosario
 03 Proyecto de ampliación del Parque Independencia. Fuente: GARCÍA ORTÚZAR, Raquel (s/f) Op. Cit.

Joseph Bouvard.(s/d, 1840 – París 1920)

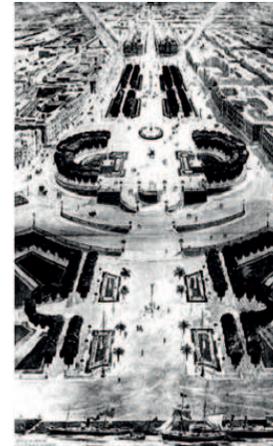
Fue colaborador de Constand-Dufeaux en la construcción de la iglesia de Saint Laurent y fue inspector de los trabajos públicos del barrio parisienese de Belleville. Como colaborador del Alphand trabajó como arquitecto de la Administración de Bellas Artes y Fiestas. Construyó 56 escuelas en barrios de París, restauró el museo Carnavalet y le fue confiada la construcción de los palacios municipales en las exposiciones universales de 1878 y 1879. En 1900 fue nombrado director de Parques y Jardines de París. Colaboró en la organización de las exposiciones de Bruselas, Ámsterdam, Chicago, Saint Louis y Melbourne. En 1892 fue nombrado comisario general de Fiestas Oficiales en reemplazo de Alphand y cinco años más tarde, director y administrador del Servicio de Arquitectura, Paseos y Vialidad de París. A Bouvard se le debe el diseño de los jardines del Campo de Marte.

En 1907 fue contratado por la intendencia de Carlos T. Alvear para diseñar mejoras para Buenos Aires. Entre 1907 y 1910 visitaría varias veces Argentina. En ese tiempo elaboró: un plan para Buenos Aires, la urbanización de la Quinta de Hale, el proyecto para la Plaza del Congreso, el trazado de la Exposición del Centenario en Palermo, el proyecto de un hospital y otro plan para Rosario. El plan propuesto para Buenos Aires, presentado en 1907 y conocido también como Plano del Centenario, consistía en el trazado de avenidas y diagonales para mejorar el sistema de circulación, creaba parques y plazas e importantes edificios para el desarrollo de la ciudad, entre ellos las grandes estaciones de Ferrocarril.

Fuente principal: LIERNUR, F. y ALIATA, F. (comp.) (2004) Diccionario de arquitectura en la Argentina: estilos obras, biografías, instituciones, ciudades.



01



02



03



04



05

01 Proyecto de Bouvard para la Plaza Congreso. Buenos Aires (1910)

Fuente: www.observatoriometropolitano.com.ar

02 Proyecto de Bouvard para la Plaza de Mayo. Buenos Aires (1910)

Fuente: www.observatoriometropolitano.com.ar

03 Avenida de Mayo y Diagonales. Proyecto definitivo 81912). Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Buenos Aires.

Fuente: www.observatoriometropolitano.com.ar

05 Plan Bouvard para Buenos Aires (1909) Fuente: LIERNUR, F. Y ALIATA, F. (comp.) (2004) Op. Cit. y www.observatoriometropolitano.com.ar

Londres, entre otras) y en el diseño de algunos espacios públicos de importancia en París, como los Campos de Marte.

El objetivo inicial de la contratación de Bouvard para la elaboración de un plan para Buenos Aires es la de hacer un estudio en conjunto ante la diversidad de proyectos en curso.⁵⁷ Este también parece ser el deseo de Rosario, cuyo intendente expresa que "propriadamente no existe en el Rosario un plano regulador como en Roma y otras ciudades; pero sería fácil establecerlo, reuniendo los diversos proyectos que con el carácter de modificaciones parciales han sido ideados. Espero que la intervención del especialista Monsieur Bouvard, requerida por V.H. nos permita precisar ideas a este respecto."⁵⁸ Por su parte, Bouvard, también lo deja claro en la memoria del plan que presenta, expresando que elabora el plan inspirándose en algunas consideraciones (que explica previamente), pero también respetando las voces ya establecidas y las construcciones ya hechas. De este forma, en Latinoamérica, Bouvard participa activamente en la discusión sobre los proyectos de renovación para Buenos Aires de principios de siglo XX donde, además del mencionado plan, diseña proyectos para la Plaza de Mayo (1910) y la del Congreso. En el caso del Plan para Buenos Aires, Novick sostiene que el aporte de Bouvard radica en la experiencia en la confección de la memoria descriptiva, en su dominio de la bibliografía y en la toma de partidos globales.⁵⁹

El Plan de Rosario, que veremos a continuación, y el de Buenos Aires tienen, además del ambiente común de su contratación, una serie de temas que aparecen como recurrentes, que van desde la crítica al uso de la cuadrícula, el trazado de diagonales y rond point, hasta la recuperación de la relación entre la ciudad y el río.

Idea e imagen propuesta

El plan se presenta en abril de 1911 y consta de tres partes: una memoria, un plan general y un plano de detalle para la costa y el puerto.⁶⁰ La propuesta, representada en colores rojos, amarillos, grises y azules se dibuja superponiéndose a un plano base publicado por el Departamento de Obras Públicas de la Municipalidad, fechado el 23 de agosto de 1909 (es decir contemporáneo a su visita a Rosario)⁶¹. De estos tres elementos, el

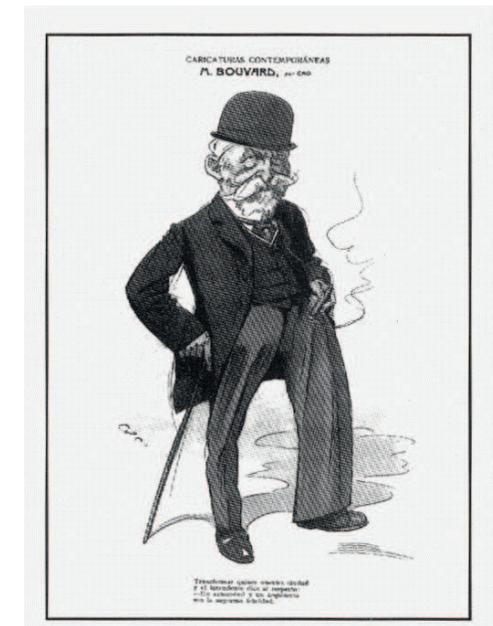
57 Novick cita el enunciado del documento de la Intendencia Municipal, El Nuevo Plano, Buenos Aires, 1909: "ante la diversidad de proyectos que se han hecho públicos (hace) de indiscutible utilidad hacer un estudio de conjunto" en NOVICK, A. (2005) Planes versus proyectos: algunos problemas constitutivos del urbanismo moderno. Buenos Aires, 1910-1936.

58 Memoria presentada al Honorable Concejo Deliberante por el Intendente Dr. Isidro Quiroga. Año 1909. Rosario, Peuser, 1910, pp11; citado en GARCÍA ORTUZAR, R.y BERJMAN, S.(1996) Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910.

59 Ibid. NOVICK, A. (2005)

60 El plano de la costa y el puerto no se encuentra en los archivos. Varios autores, entre ellos Martínez de San Vicente, García Ortúzar y Berjman coinciden en que ha desaparecido.

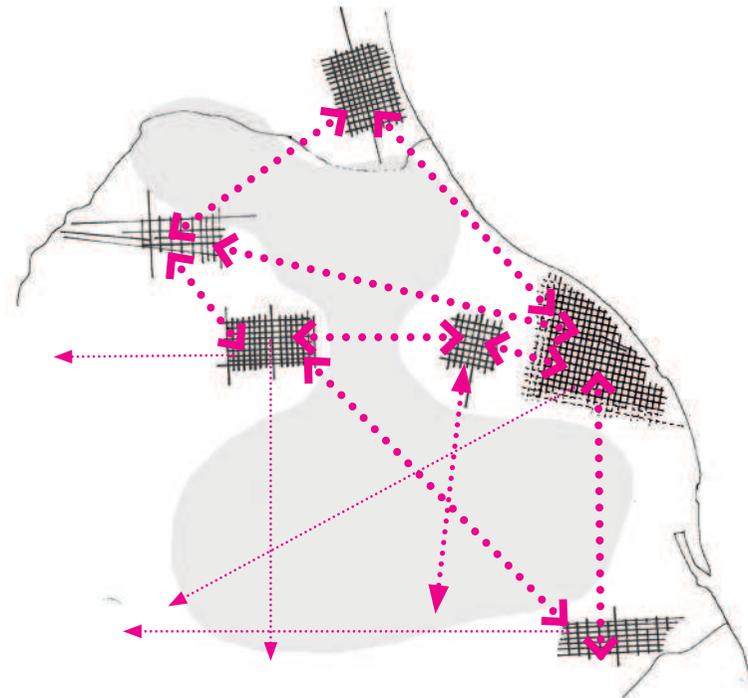
61 Departamento de Obras Públicas de la Municipalidad. Director Ingeniero Ramón Araya. Impresión autorizada por la Intendencia con fecha 23 de Agosto de 1909. Dr. Isidro Quiroga, intendente.



Caricatura de Bouvard, publicada en Caras y Caretas N° 447, Buenos Aires, 27 de Abril de 1907.

más interesante para su análisis es sin duda, el plano; ya que la memoria pareciera ser un breve enunciado general de proyectos.

La idea fundamental y donde radica gran parte del valor de la propuesta de Bouvard reside en la **integración, vinculación y conexión** de la ciudad. Gorelik señala, refiriéndose al plan de Bouvard para Buenos Aires, que ha sido incomprendido, ya sea por sus contemporáneos, que lo discuten como una propuesta de diagonales, o por los historiadores, que lo han catalogado como un plan que pretendía imponer un modelo haussmaniano inapropiado.⁶² Por ello, más allá de los aspectos formales, nos interesa analizarlo como propuesta de modelo de extensión y ocupación del territorio que vincula los diferentes fragmentos de la ciudad heredada.



62 GORELIK, A.. (1998) Op. Cit.

Modelo de extensión

El valor del plan de Bouvard está en su propuesta de extensión, en las áreas desocupadas e intersticios entre el centro y los barrios de fines del siglo XIX. No propone grandes operaciones para el área central, ni en el interior de los barrios existentes. En cambio, intenta conectar las diferentes zonas ya consolidadas. Presenta así una propuesta que busca **homogeneizar, comunicar y dar coherencia** al área central con los barrios periféricos dentro de un proyecto único. Para ello, se ocupa todo el territorio vacante y se adaptan las direcciones de las avenidas del nuevo trazado para entrelazarlas con las tramas existentes.

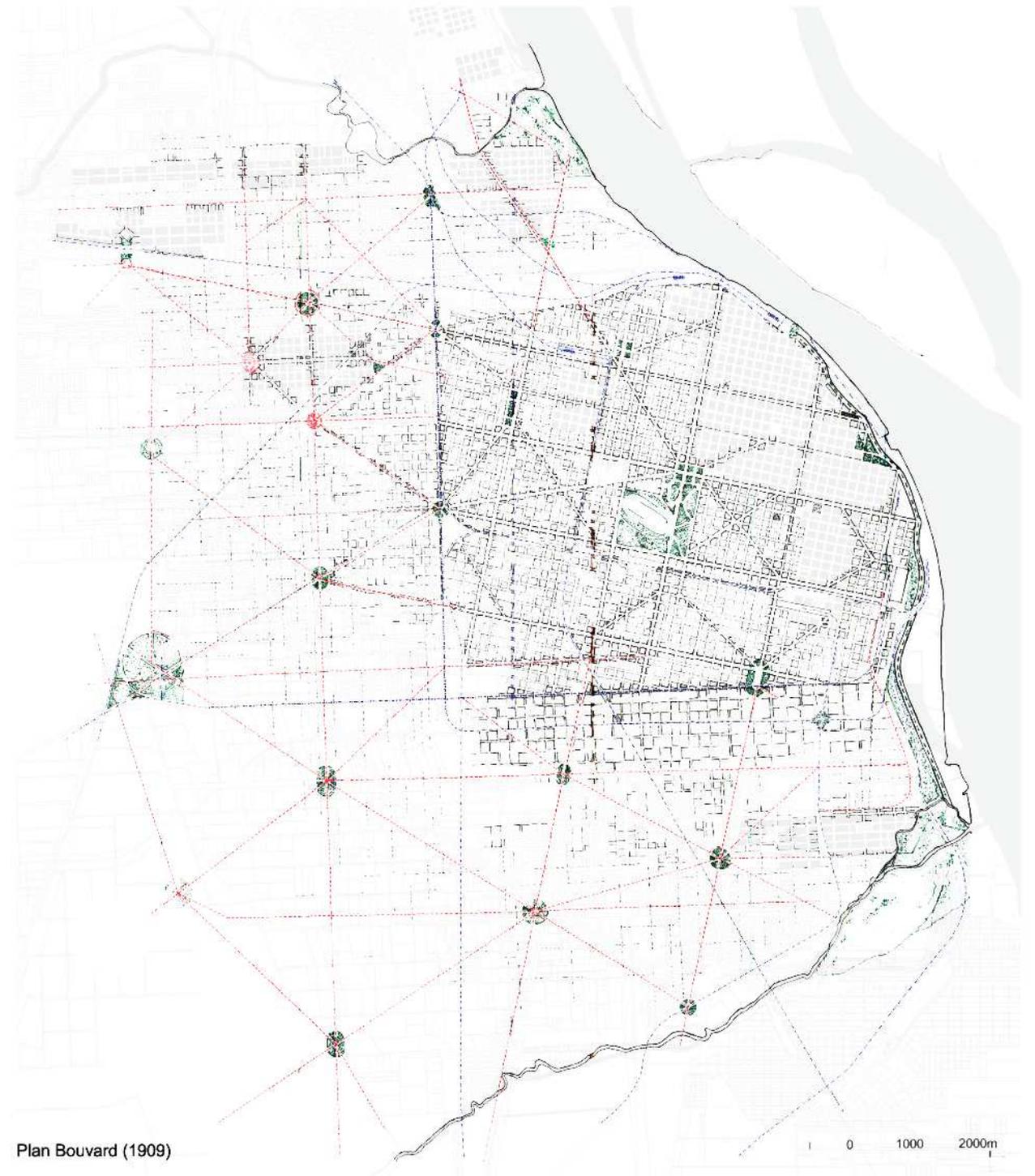
Al igual que en el caso de Buenos Aires, este plan ha sido objeto de diferentes críticas, sobre todo por su carga formalista. Diría Mongsfeld al respecto que la propuesta no respeta el trazado existente y que responde a una "irracional profusión de nuevas arterias en diagonales con sendas plazas circulares en los cruces y superpuestas a la geografía urbana."⁶³ Si bien es cierto, como veremos más adelante, que en ciertas secciones el trazado propuesto pareciera superponerse obviando el territorio existente, no menos cierto es que la mayor parte del trazado se dibuja sobre un territorio agrícola, sin pre-existencias relevantes. Y si bien existe previamente un sistema de propiedad rústica, es inevitable que éste sufra modificaciones para su conversión en suelo urbano.

Para continuar con esta línea argumentativa, es de destacar que el plano también propone explícitamente vías que deben modificar su dirección (grafadas en azul en el plano). Nos parece interesante traer a colación en esta discusión: el plano que se utiliza como base para el plan, el de Araya de 1909 y el publicado por el Departamento de Obras Públicas, Director Ingeniero Héctor Thedy, fechado en 1905. En ellos, al igual que sucede con muchos otros, además de relevar la ciudad construida, existe una clara propuesta de extensión, grafada en línea discontinua. La propuesta de ambos consiste en una prolongación de la cuadrícula a partir del área central (la delimitada por los bulevares Oroño y Pellegrini) que se superpone, en forma oblicua, a la geometría de la subdivisión de la propiedad rural, a las líneas del ferrocarril y a la de los barrios del siglo XIX. Sin embargo, lo que logra Bouvard, a nuestro entender, con el simple cambio de orientación de algunas vías es, por un lado, corregir el desfase de las orientaciones entre el suelo urbano y rústico, que surge de la primera subdivisión de Montenegro,⁶⁴ y que continúa con los sucesivos crecimientos y por el otro, incorporar más adecuadamente la geometría de las vías del ferrocarril y de los trazados de los barrios pueblos⁶⁵.

63 Oscar Mongsfeld citado MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, I. (1985). La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario.

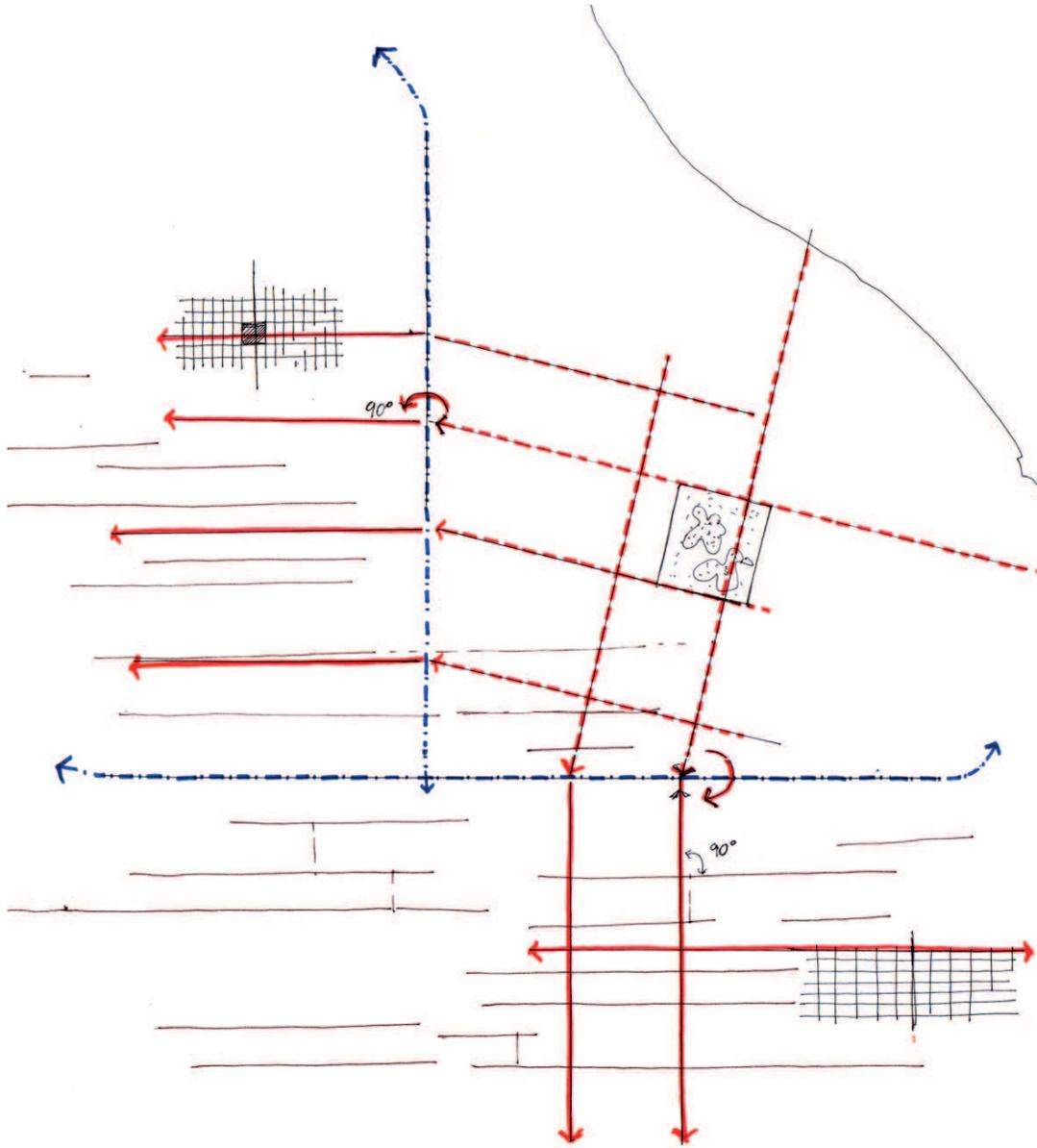
64 Ver Impresión y Sobre-Imposición

65 Recordemos, como vimos en el capítulo de Fragmentación e Integración que la mayoría de los barrios en el caso de Rosario tomaban la geometría del lote rústico para organizar su o trazado.

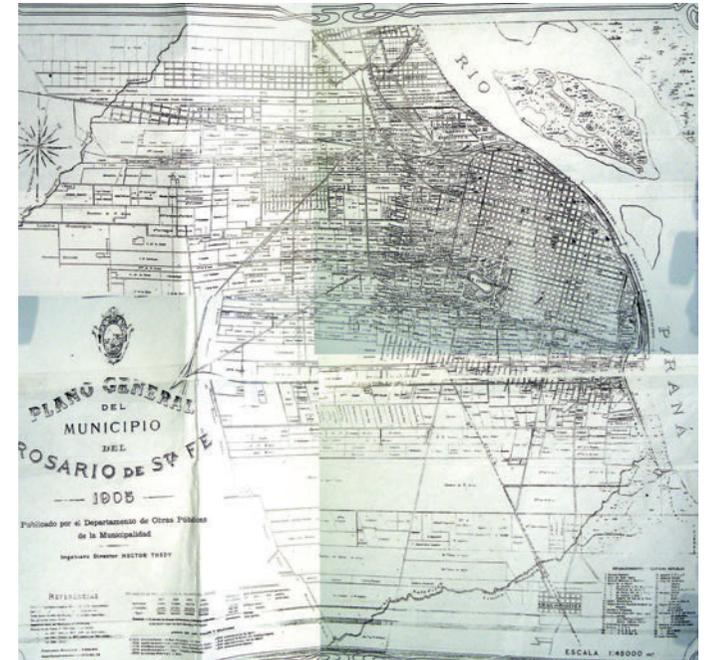


Plano elaboración propia. Re-dibujo e interpretación del Plan Bouvard en base a planos y textos superpuesto a la ocupación de Rosario hacia el año 1909; sobre base cartográfica de Rosario 2002

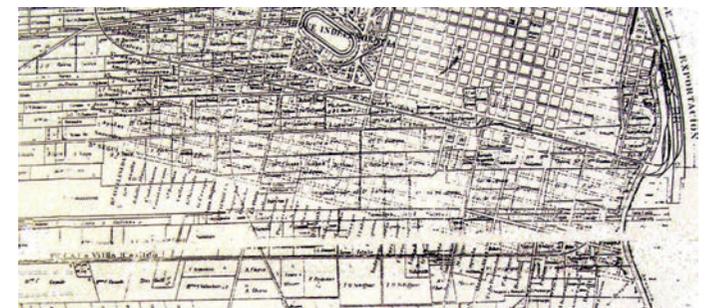
Plan Bouvard (1909)



La trama propuesta se adapta a elementos existentes como el ferrocarril y la subdivisión rústica de la tierra, corrigiendo así su orientación e incorporando la geometría de los barrios suburbanos



Plano General del Municipio de Rosario de Santa Fe publicado por el Departamento de Obras Públicas, Director Ingeniero Héctor Thedy, fechado en 1905



Detalle del mismo plano donde se puede ver en líneas discontinuas las manzanas proyectadas sobre el plano de propiedad rústica

El plan dibuja una ambiciosa propuesta de crecimiento, no se limita al completamiento de las áreas intersticiales entre el área central y los barrios de la primera expansión, sino que genera nueva ciudad más allá de los límites de ese momento.⁶⁶ En estos nuevos sectores, se puede leer la intención de crear nuevos barrios, allí donde se cruzan dos avenidas y se ubican plazas que pueden trabajar como nodos o centros de nueva urbanidad. Bouvard incorpora, de esta forma, la idea del barrio en el plan.

Trazado

El texto del plan hace alusión directa al trazado en damero, culpable, según Bouvard, de complicar las comunicaciones viarias, de generar monotonía, de suprimir toda perspectiva interesante y de dejar los edificios públicos a la sombra.⁶⁷ Sarmiento, desde otra perspectiva, ya había hecho una crítica al trazado en damero por considerarlo representativo del atraso y de la barbarie. Pero no es el único, en aquellos años, la crítica al trazado en cuadrícula es un debate común en las discusiones urbanas. Jaussely, en su visita a Buenos Aires, lo rechaza por ser símbolo del anacronismo, por la estrechez de las calles y la reiteración paisajística.⁶⁸ Carrasco, entre los urbanistas locales que también reivindican una nueva forma de trazado escribe, en 1927, que "no hemos de repetir aquí lo ya dicho en otras oportunidades acerca de la desolante uniformidad de nuestras calles, rectilíneas, paralelas y estrechas, ni de sus interminables vías sin fin ni horizonte - que producen una sensación de monotonía desalentadora que tanto afecta a los turistas y viajeros (...)", poniendo en relieve una discusión que ya data de años antes.

A pesar de esta afirmación, Bouvard no soslaya la utilización del damero con el que Rosario viene produciendo la subdivisión, pero lo combina con nuevos ejes jerarquizados y diagonales, generando así, un doble sistema de calles, ortogonales (en sentido Sur y Oeste) y diagonales. Como él mismo lo expresa, no se abstiene de mantener todas las vías invariablemente en líneas rectas y paralelas, sino que busca poner en valor las partes interesantes, nuevas o viejas.⁶⁹ El sistema de diagonales le sirve a Bouvard por un lado, para extender la ciudad en territorios no urbanizados y por otro, para vincular diferentes puntos existentes. Es en este segundo punto donde creemos que el plan cobra valor porque, coincidiendo con el argumento de Rigotti,⁷⁰ el plan no presenta un mero diseño de diagonales y rotondas, ni busca generar simetrías forzosas, sino que se centra en la conexión de diferentes puntos de interés, uniendo el centro con los diferentes barrios o

66 Los límites por entonces se extendían desde el Arroyo Ludueña, al Norte hasta el Arroyo Saladillo, al Sur y una línea que pasaba próxima al Barrio Fisherton, al Oeste.

67 Memoria del Plan Bouvard reproducida en GARCÍA ORTUZAR, R. y BERJMAN, S. (1996) Op. Cit.

68 "Las ideas del Profesor L. Jaussely sobre la urbanización de Buenos Aires". en: *Revista de Arquitectura* N° 110. Montevideo, Enero de 1927 citado en GUTIERREZ, R.(2007) Op. Cit.

69 Memoria del Plan

70 RIGOTTI, A. M. y MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, I.(1991). Rosario: progreso y esplendor del siglo XX en Rosario en Historias de aquí a la vuelta.

sectores importantes. Las nuevas calles y diagonales se interconectan con las calles principales de los barrios, los equipamientos públicos y las estaciones del ferrocarril. Las conexiones viarias a todos los puntos cobran importancia, inclusive aquellas más difíciles de llevar a cabo. Tal es el caso de la zona Norte, que queda desvinculada por la gran superficie utilizada por el predio del ferrocarril.⁷¹ En este caso el plan propone una avenida diagonal que parte desde el parque Independencia y atraviesa esta zona, hasta conectarse con la avenida que corre hacia el Norte, llegando a los barrios de este sector.

En todo caso, cabe destacar algunos problemas. Por ejemplo, no llega a resolver adecuadamente las intersecciones de ambas tramas, ni de éstas con las plazas o rotondas. En este sentido, el plan muestra cierta indefinición. Bouvard mismo se encarga de exculparse, aclarando que el plan es una suerte de anteproyecto, asegurando que los puntos precisos de llegada de los proyectos y las direcciones definitivas dependerán de los estudios de ejecución que deben ser hechos a posteriori⁷². Asimismo, expresa la enorme dificultad que representan los múltiples pasajes a nivel generados por las vías de tren y que en el trazado propuesto ha buscado obtener una mayor facilidad en la circulación, pero también en las reglas de salubridad.

El problema sobre la estética de la ciudad está presente en el plan, por lo menos en la memoria. Bouvard expresa el deseo de asegurar las mejores condiciones para el desarrollo de la ciudad y hacer lo posible para que su estética sea agradable para los visitantes. Del mismo modo, incorpora la idea de monumentalidad en la ampliación de la calle Córdoba que culminaría en el Monumento a la Bandera, junto al Río Paraná. No obstante, los proyectos para el área central son pocos. Además del monumento y la línea diferente dibujada sobre calle Córdoba, proyecta una diagonal que une dos puntos de interés: la Plaza 25 de Mayo y el Parque Independencia, proyecto que ya había sido abordado y que significaría un proceso complicado y prolongado de expropiaciones. Suponemos que una de las razones quedaría enmarcada cuando en la memoria manifiesta que es muy tarde para una parte de la ciudad.

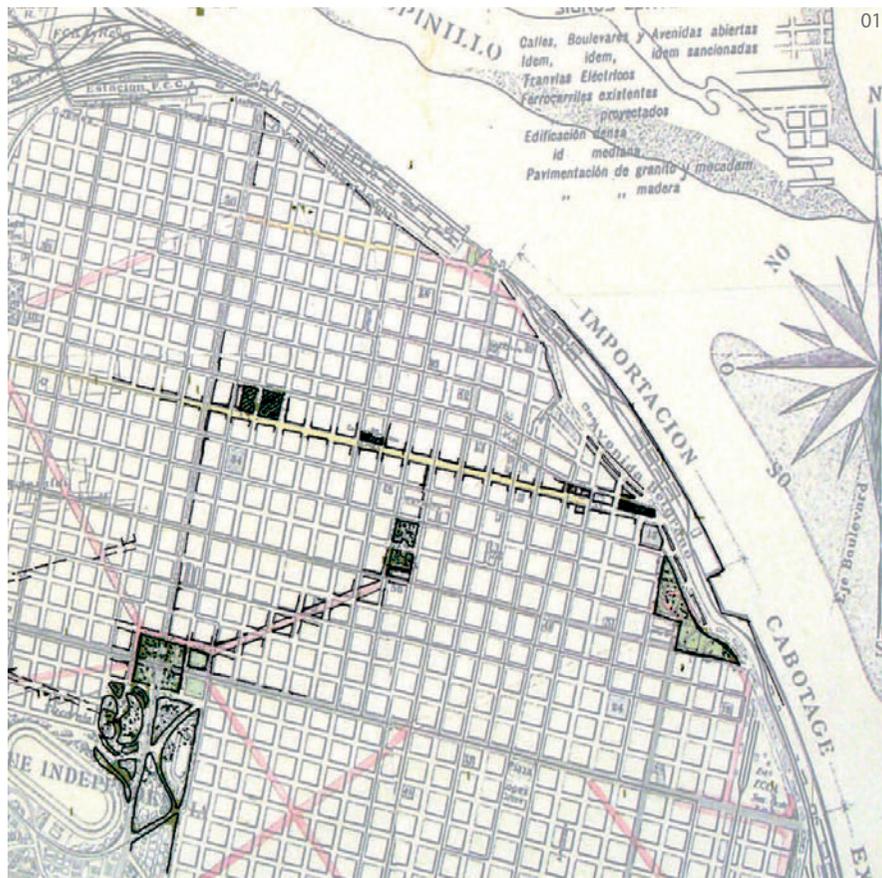
El hecho de que es contratado como “plan de embellecimiento,” pero que finalmente no interviene contundentemente en el área central (muy solicitado por la sociedad rosarina) es uno de los motivos de su rechazo. Aunque, como bien lo explica García Ortúzar, otra interpretación plausible es que cuando se recibe el plan encargado (dieciocho meses después) el intendente Quiroga está a punto de jubilarse y cuando llega a la Comisión de Obras Públicas queda guardado. Cuando vuelve a tratarse el tema todos los políticos han cambiado y la propuesta es archivada.

71 Los terrenos del ferrocarril hasta el día de hoy significan una gran fractura dentro de la ciudad. Aunque los proyectos de los últimos 30 años han tendido a estrechar las distancias.

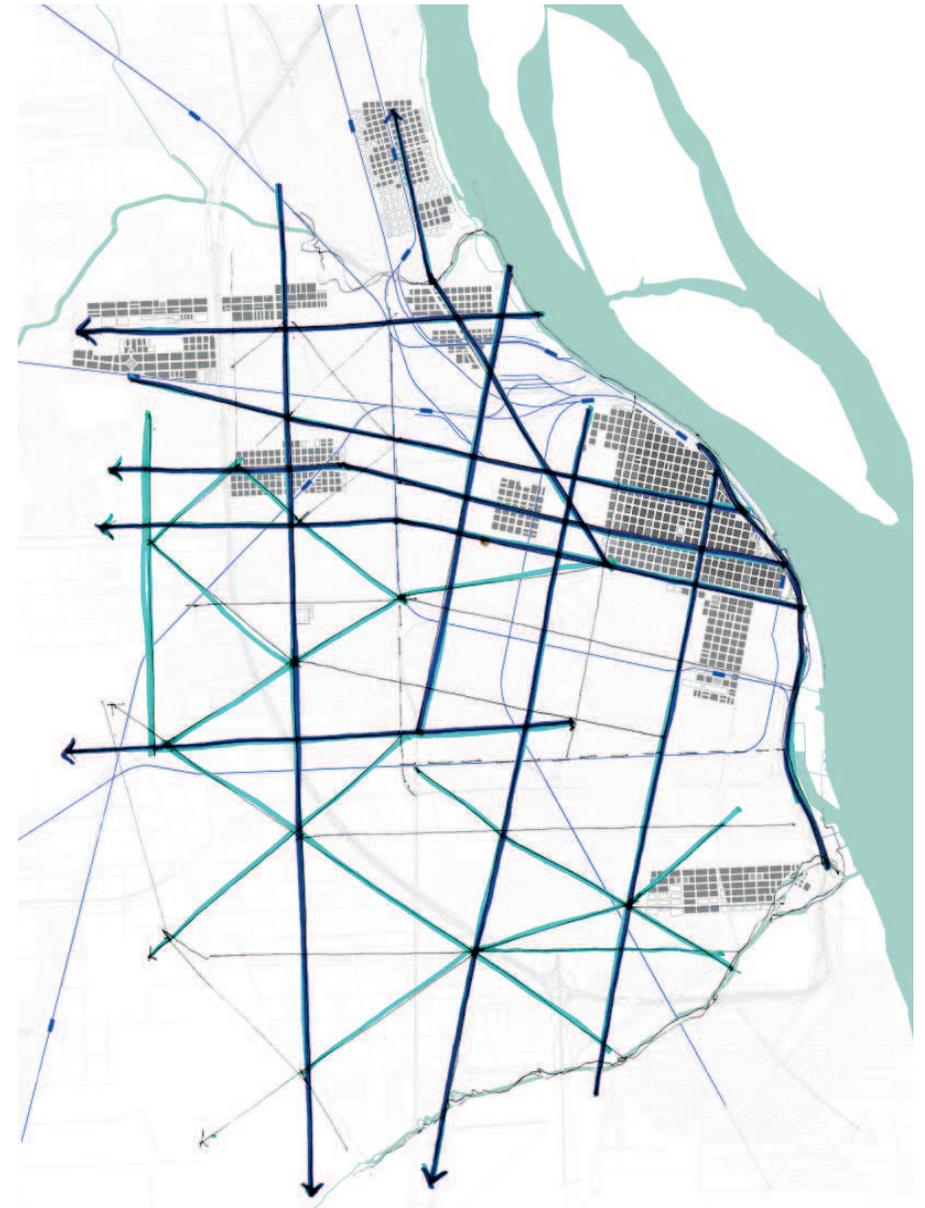
72 Memoria del Plan

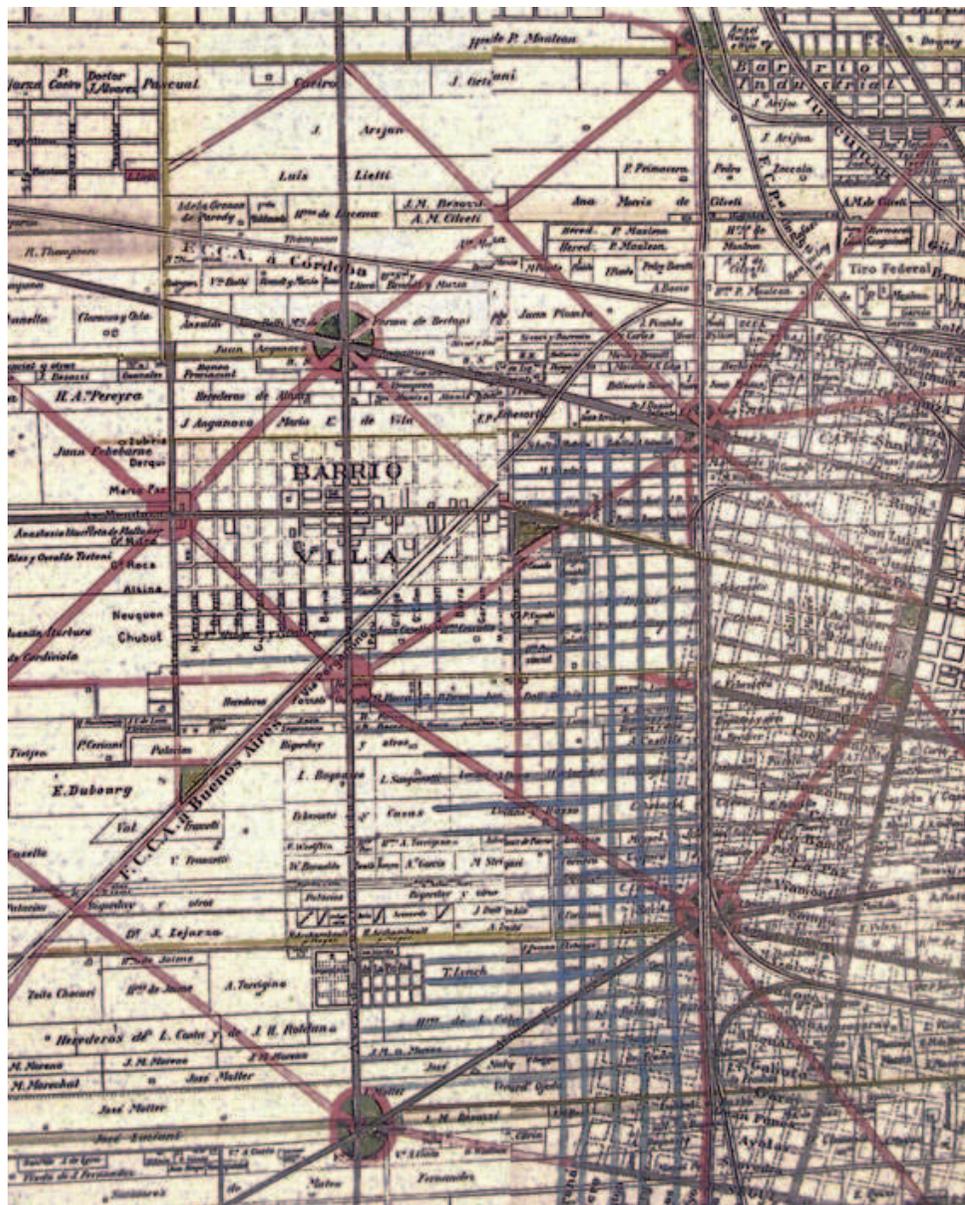
01 Esquema vial propuesto en el Plan Bouvard 1909 - 1911

02 En el área central se realizan solamente dos operaciones: una diagonal que une el Parque Independencia con la Plaza 25 de Mayo y la jerarquización de la calle Córdoba. Fuente: Plan Bouvard. Archivo Histórico Municipal de Rosario. Esquema de las operaciones sobre el área central. Fuente: elaboración propia sobre plano del Plan



02





En el cruce de dos o más avenidas se ubican plazas que pueden trabajar como posibles centros de nuevos barrios.

Fuente: Plan Bouvard. Archivo Histórico Municipal de Rosario

Esquema de nodos centralizadores. Fuente: elaboración propia

Espacios libres y plazas como centros

El plan Bouvard da un paso cualitativo y cuantitativo con respecto a los espacios libres existentes y aunque no propone un sistema conectado como lo hará Carrasco para Córdoba, deja algunos proyectos importantes que se repetirán en planes siguientes y que se concretan en los últimos 30 años.

Los espacios verdes, plazas o rotondas propuestos deben ser entendidos a escala barrial y no leídos solamente en su composición general. Si bien responden a una preocupación meramente formal, en la memoria se expresa la intención de crear plazas públicas y mejorar los espacios libres dentro de las rotondas y crear puntos de concentración o de referencia en los puntos radiales o concéntricos formados en las vías de circulación. En este sentido, aunque en el dibujo solo se representan plazas, éstas podrían convertirse, en centros para la polarización de posibles actividades. Se trata de dotar de espacios específicos para la formación de nuevos suburbios, introduciendo, de alguna forma, la idea de **descentralización**. En este mecanismo se ve reflejado también, **el ideario de parque como formador de ciudadanía y como centro para la nueva ciudad**.

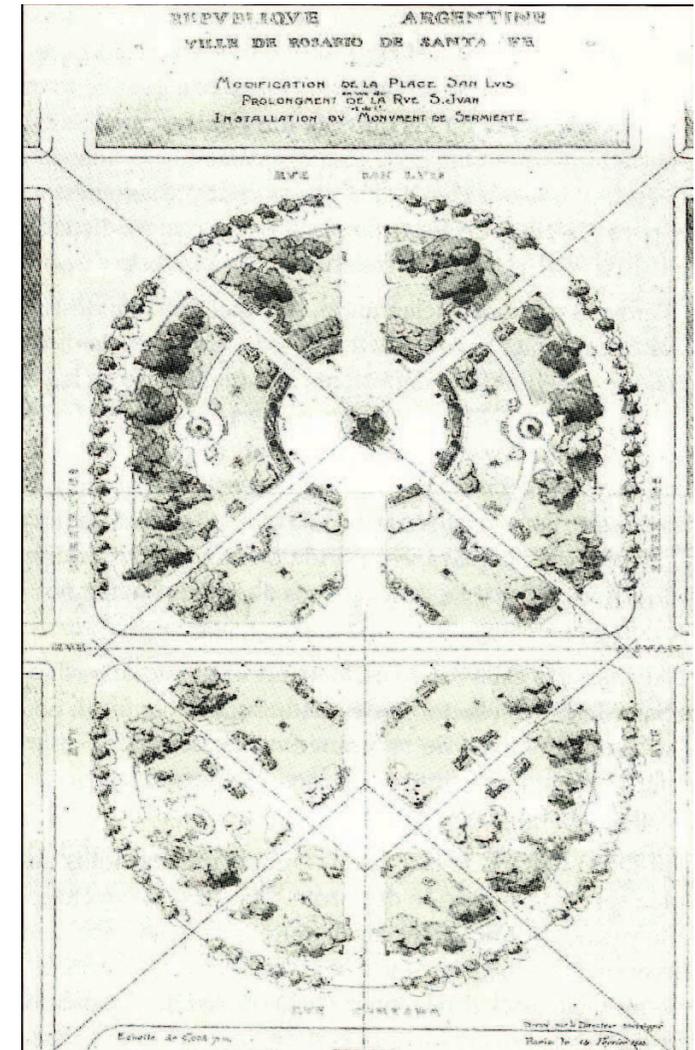
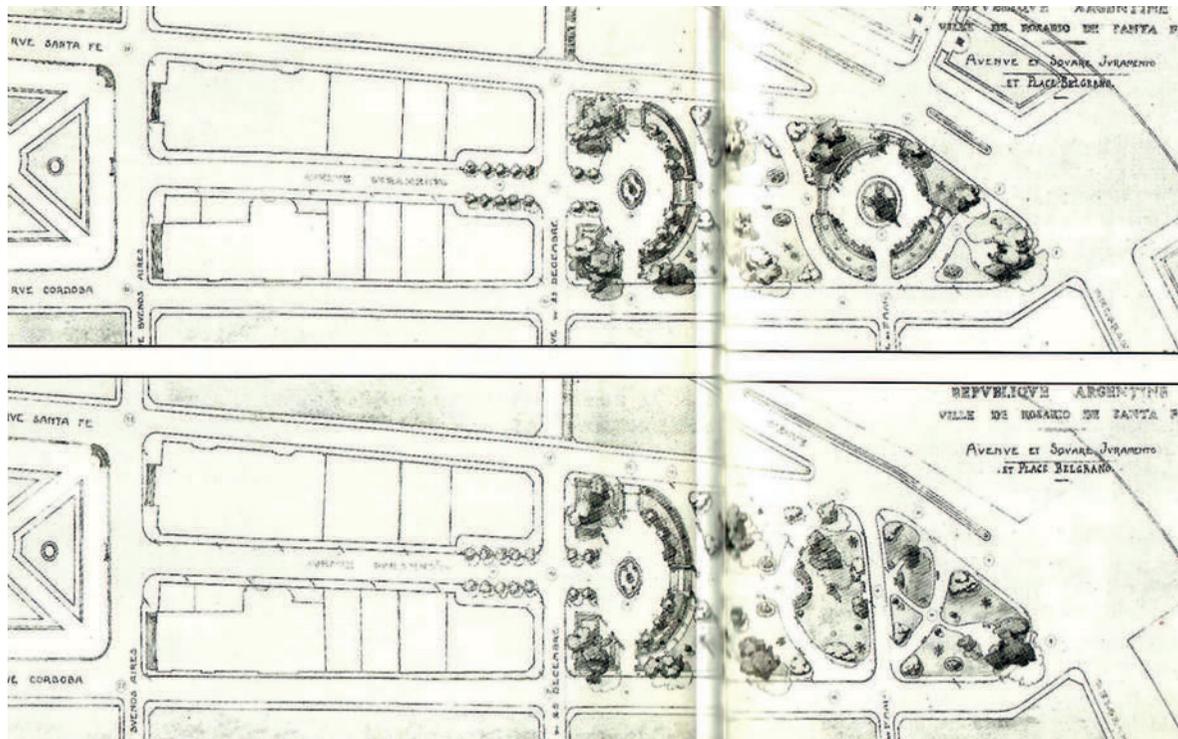
Además de estas intervenciones a escala barrial, destacan otras de carácter urbano. Entre las principales encontramos un eje viario costanero, las propuestas paisajísticas sobre la costa y un parque lineal hacia la zona Sur. Al igual que para el plan de Buenos Aires, Bouvard advierte sobre la riqueza natural de la barranca y el río y su aprovechamiento para crear puntos de vistas pintorescos y aprovecharlos para el uso público. No obstante es consciente de la dificultad y el costo que derivarían de esta transformación. En esta época, dada la hegemonía del puerto y la importancia del ferrocarril es difícil pensar en su desaparición, por lo que tampoco debe extrañar que las propuestas no vayan mucho más lejos.

Es de que destacar, como otro aporte de interés, la construcción de grandes parques urbanos, concretamente tres. Dos de ellos en la desembocadura de los arroyos Ludueña y Saladillo, ubicados en los extremos Norte y Sur de la ciudad respectivamente, y ligados a la propia geografía e identidad del territorio y un tercero localizado más o menos equidistante a ellos (en el sector Oeste), que conjuntamente con el Parque de la Independencia (ya existente y próximo al área central), permite un equilibrio en la distribución de espacios libres en la ciudad.

Previo a la entrega definitiva del plan en 1911, Bouvard envía en abril de 1910 una serie de planos donde incluye un proyecto para la plaza Belgrano con el monumento a la bandera. Son dos alternativas para construir una plaza que se conectaría a través de un pasaje con la plaza 25 de Mayo (punto de origen de la

ciudad) y culminaría con el ya mencionado monumento, en el lugar que se había creado la bandera nacional.

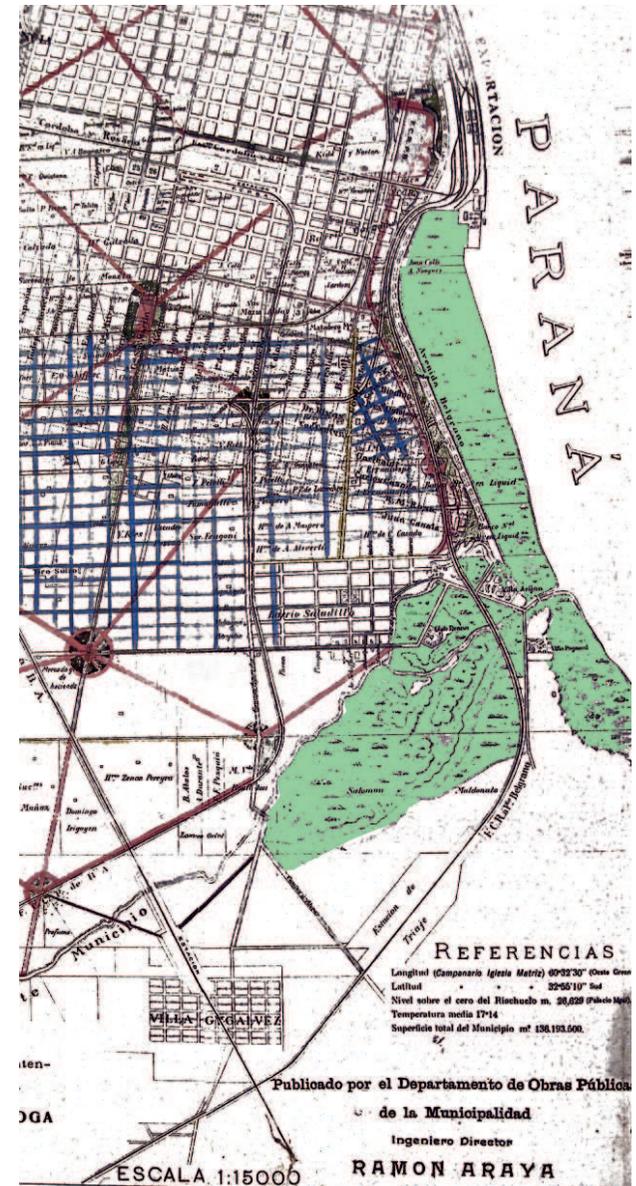
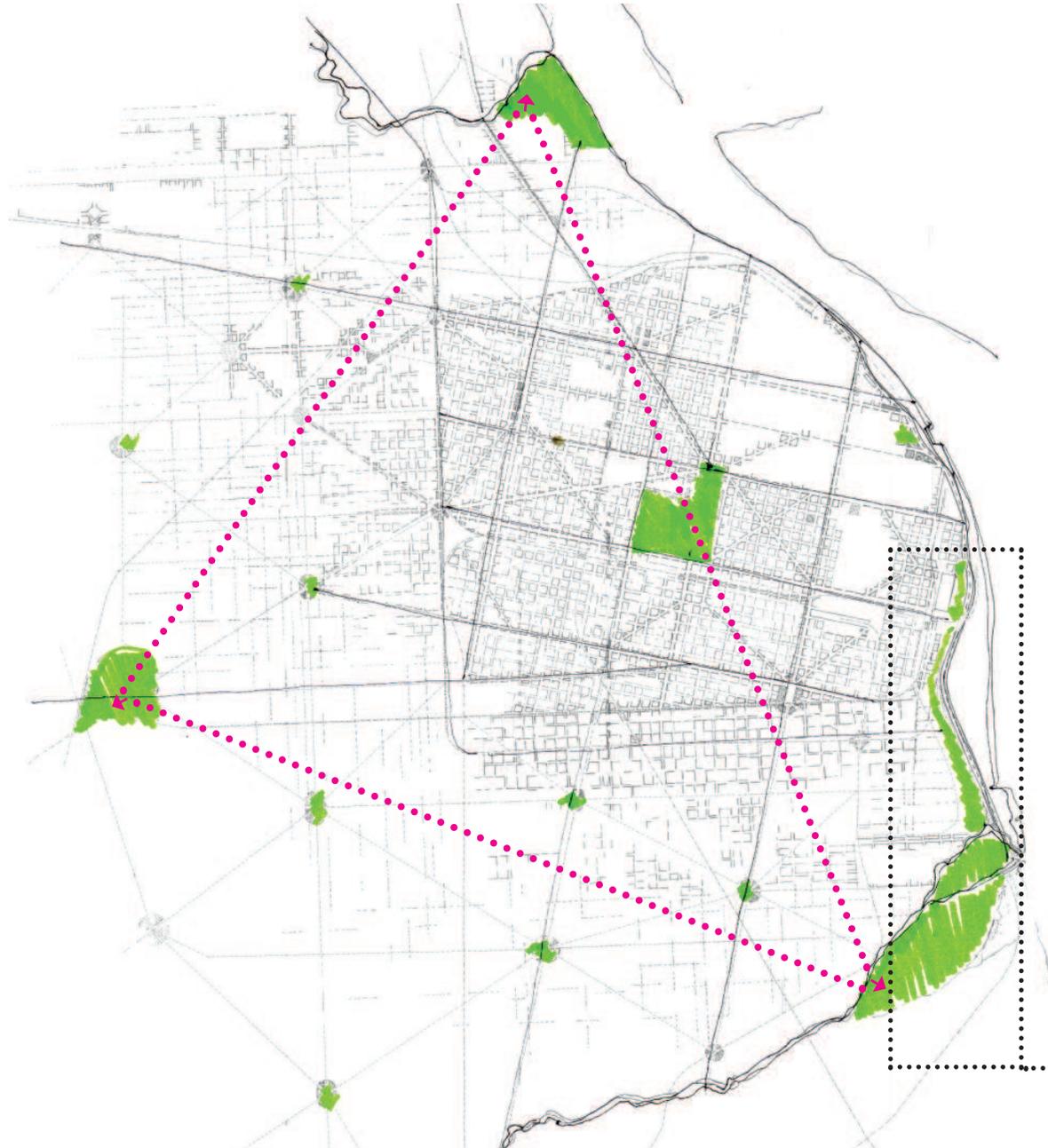
García Ortúzar y Berjman nos cuentan que para cuando Bouvard visita Rosario ya esta designado el lugar y la piedra fundamental del monumento instalada y ya se cuenta con la ley provincial de expropiación para el ensanche de la plaza y el pasaje Juramento.⁷³ Como sucede con todas las propuestas de este plan, este proyecto tampoco se construye. Sin embargo la discusión sobre dicho monumento continua varias décadas más, construyéndose e inaugurándose en 1957 el que actualmente se conoce, proyecto de los arquitectos Ángel Guido y Alejandro Bustillo.



01 Planos de la Plaza Belgrano, en sus dos alternativas: sin la apertura de la calle 1° de mayo, en el dibujo superior y con la apertura en la parte inferior. "Avenue et Square Juramento et Place Belgrano. Dressé par Le Directeur soussigné. Paris le 14 Février 1910. J. Bouvard"

02 Plano de la Plaza Sarmiento "Modification de la Place San Luis en vue du Prolongment de la rue S. Juan et de l'Installation du Monument de Sarmiente. Dressé par le Directeur soussigné. Paris, le 14 Février 1910. J. Bouvard. Fuente: AHCM.DD Expedientes terminados Libro N°77, mayo Tomo I, f 200. Reproducidos en GARCÍA ORTUZAR, Raquel y BERJMAN, Sonia (1996) Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910

73 GARCÍA ORTUZAR, R.y BERJMAN, S. (1996) Op. Cit



Parque lineal en las barrancas del Paraná, que se une al parque en la desembocadura del Arroyo Saladillo. Fuente: Plan Bouvard. Archivo Histórico Municipal de Rosario

4.3.2 Suburbios, centros cívicos y parques como modelo de extensión

Córdoba, Carrasco, city beautiful y urbanismo anglosajón

Entrada la segunda década del siglo XX, la prosperidad y el dinero que había circulado durante los festejos del centenario empieza a desinflarse. En estos años comienza a sentirse la presión de las migraciones internas que produce una concentración de la oferta de mano de obra y repercute en la desocupación y en los salarios, aun en épocas previas a la primera guerra,⁷⁴ situación que se ve agravada cuando estalla el conflicto bélico. Al mismo tiempo, en el ámbito político, el país continúa su proceso de democratización iniciado en 1912.⁷⁵ Deben pasar unos años y con una mejor situación económica para que se impulse la transformación y la elaboración de planes urbanos. En este contexto se desarrolla la redacción del Plan Regulador y de Extensión. En 1926, el Intendente Municipal Ing. Emilio Olmos plantea ante el Concejo Deliberante "la necesidad de realizar un plano general de urbanización de la ciudad y sus pueblos suburbanos".⁷⁶ En este pedido se pone de manifiesto por un lado, el deseo de conocer la ciudad real por entonces y por otro, subyace la idea de unir y pensar la ciudad integralmente.

Las condiciones urbanas previas

Las luchas políticas por la democratización del Estado y por el ascenso de las clases populares al poder, sumado a los vaivenes económicos y el impacto de las crisis mundiales, marca el desarrollo de Córdoba, especialmente desde la segunda década de 1900. No hay en este periodo un cambio sustancial en su estructura y la ciudad sigue creciendo sobre la base configurada en décadas anteriores. Por siglos, Córdoba estuvo delimitada en poco más de las setenta manzanas de la fundación; pero a finales de 1800 la trama urbana ya atraviesa el Río Suquía de forma discontinua y dejando las barrancas sin ocupar⁷⁷. Es decir que para 1925 ya están definidos y consolidados los barrios de la primera expansión. Asimismo, el área central se extiende hacia el Este, generando una mancha prácticamente continua hasta unirse con el barrio Alberdi. El área más densamente edificada es el núcleo central (continuando con la lógica de crecimiento que se viene dando desde la colonia), especialmente sobre el eje de la calle 9 de julio que, desde entonces, se perfila como la arteria comercial más importante.

74 En 1913, las exportaciones (base de la economía argentina) estaba en altos niveles pero existía una desocupación que superaba el 5%; durante la guerra el desempleo se elevaría a 20%.

75 Tomamos 1912, fecha de aprobación de la conocida como Ley Sáenz Peña donde se aprueba el voto universal, como inicio del proceso de democratización, aunque se debe reconocer que las discusiones que anclaron esta ley datan de años antes.

76 Ing., Emilio Olmos citado en BISCHOF, Efrain (1986). Historia de los Barrios de Córdoba. Sus leyendas, instituciones y gentes.

77 FOGLIA, M. E. (1995) en GOYTIA, N. y FOGLIA, M.E. (1995). Los procesos de Modernización en Córdoba.



Imágenes del río Suquía en su estado en 1927
Fuente: Plan Regulador y de Extensión de B.

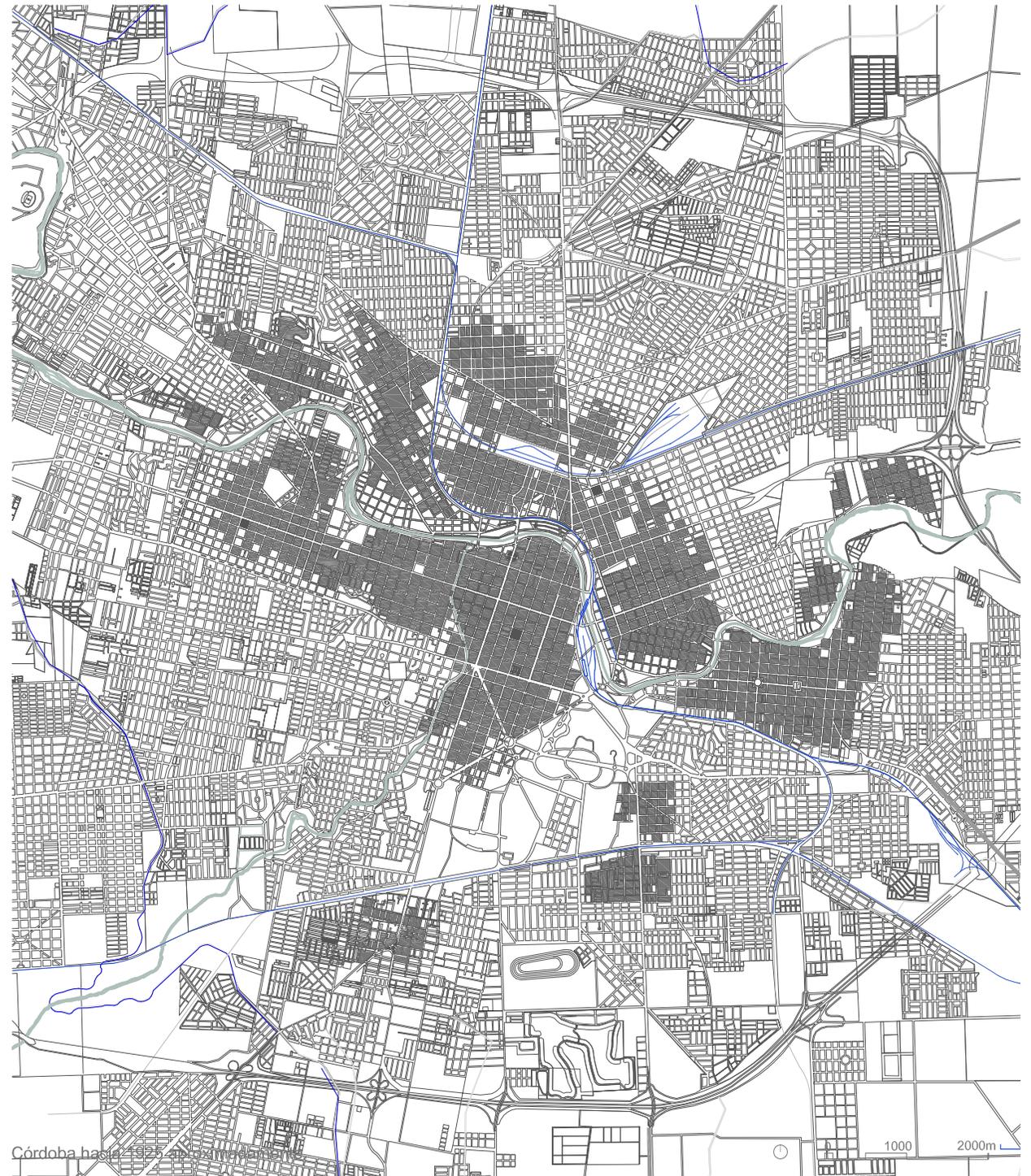


Vista de la ciudad desde las barrancas.
Fuente: Plan Regulador y de Extensión de B. Carrasco. 1927



Vista del área central de la ciudad, al fondo la cúpula de la Catedral
Fuente: Plan Regulador y de Extensión de B. Carrasco. 1927

Plano de elaboración propia en base a diferentes textos y planos de la época sobre Plano de restitución de la ciudad de Córdoba 2004, cedido para la Municipalidad de Córdoba



Hacia el Sur se está ocupando Nueva Córdoba como barrio residencial de alto nivel, con construcciones como el Palacio Ferreyra (1914); mientras que hacia el Oeste, e influenciada por el arroyo de la Cañada, se forman barrios de construcciones precarias. Para 1917, más de tres mil personas viven en conventillos y aunque en el centro se prohíben las construcciones precarias por ordenanza (1916), éstas siguen existiendo.

Algunas obras marcan un cambio en el paisaje urbano, se construyen los mercados municipales en los barrios y en el área central,⁷⁸ se ensancha la Avenida Colón y se da continuidad con la apertura de la Avenida Olmos y se procede a la ornamentación de la calle Chacabuco. Asimismo, se asiste a una relativa preocupación provincial y municipal por las condiciones de habitabilidad y se construyen las primeras viviendas de carácter obrero como el barrio Kronfuss.

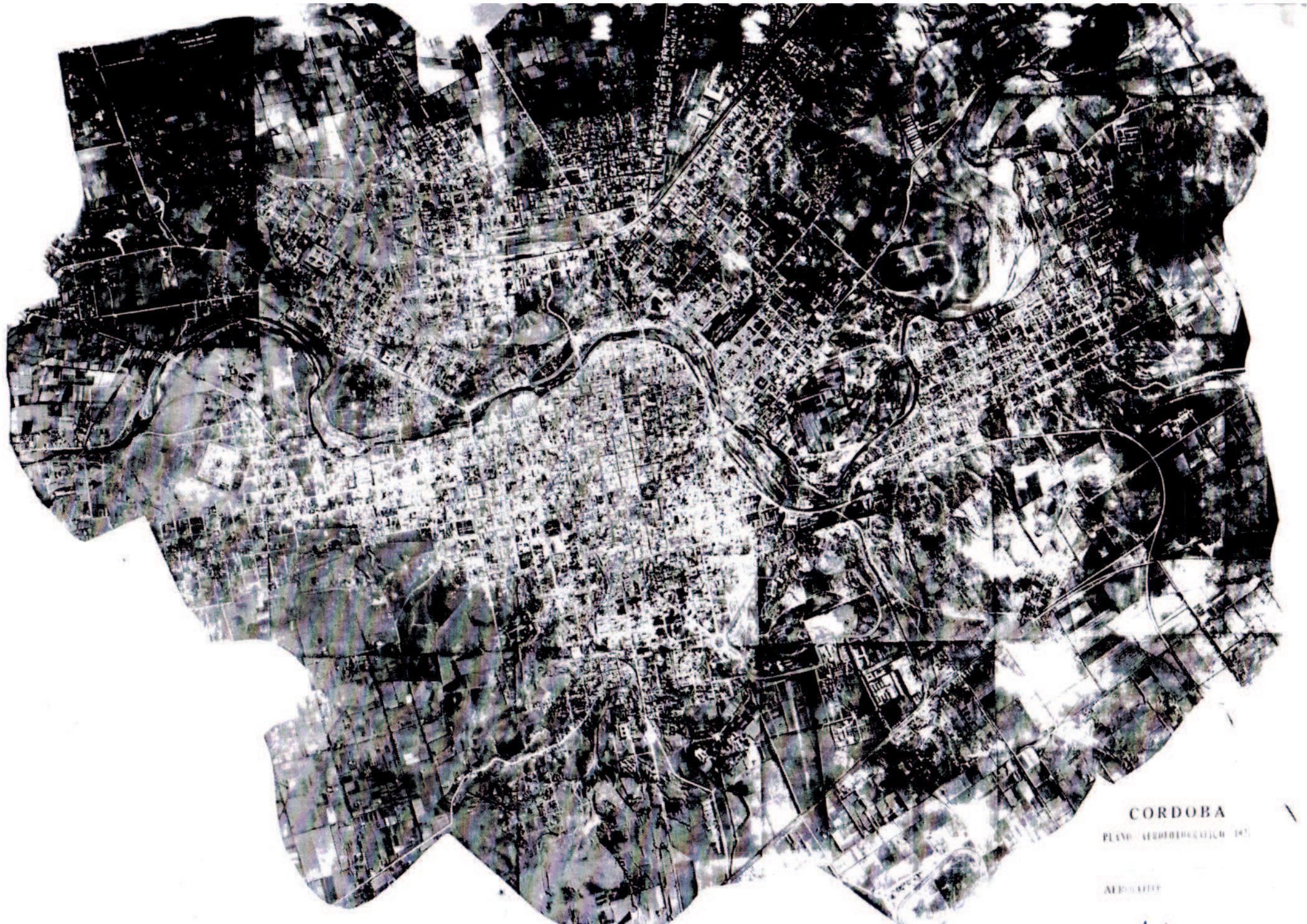
Las vías férreas y los antiguos caminos de salida condicionan algunas de las direcciones sobre las cuales se va extendiendo la mancha urbanizada. Del mismo modo, las estaciones de ferrocarril marcan los grandes vacíos urbanos que, al encontrarse emplazados en lugares centrales,⁷⁹ dificultan la comunicación y el desarrollo. El río y las barrancas continúan siendo una barrera entre los sectores Norte y Sur de la ciudad, pero a la vez ofrecen amplias posibilidades paisajísticas que aún no han sido explotadas. Esta condición geográfica no pasa desapercibida para Carrasco, quien en los antecedentes del plan lo pone de relieve, destacando que el río puede convertirse en un "espacio libre de positivo interés para la salubridad pública." No observa del mismo modo al arroyo La Cañada del cual dice que es "un foco de infección y cloaca al aire libre." Sus potencialidades paisajísticas no serán apreciadas hasta varios años más tarde.



Imágen: Vélez Sarsfield y Bv. San Juan a principios del siglo XX. Se puede apreciar el viejo cauce de la Cañada y la iglesia del Niño Dios, que fuera demolida para ensanchar el Bv. San Juan hacia el oeste de la ciudad. Fuente: Archivo Histórico Municipal de Córdoba

78 Entre 1910 y 1920 el Mercado de General Paz y entre 1920 y 1930 el Mercado de Alta Córdoba, San Vicente, Alto Alberdi y Mercado Norte en el Área Central.

79 Las estaciones de ferrocarril originalmente se localizaron periféricas a la ciudad, pero luego se formaron barrios próximos a ellas, y pasaron a ocupar lugares céntricos en la estructura urbana.



CORDOBA

PLANO AEROFOTOGRAFICO 1951

ALFONSO

Antecedentes

A principios de siglo, los festejos del centenario y la euforia del crecimiento económico, entre otras cosas, marcan los debates urbanos que se orientan hacia el embellecimiento de la ciudad. Pasada esta primera etapa, las migraciones internas (que comienzan en casi todos los países latinoamericanos a partir de 1910), sumada a la crisis de la primera posguerra van desplazando los temas hacia la vivienda y el equipamiento urbano, centrándose en los problemas espaciales y sociales.⁸⁰

Hacia 1920, los temas que se abordan están influenciados por la democratización del país; los derechos conseguidos con el voto universal (que llevan a la clase media y representantes de inmigrantes al poder⁸¹) y las experiencias de viviendas sociales y reconstrucción de posguerra en Europa.

Carrasco tiene una activa participación en los debates políticos y urbanos de la época y difunde sus ideas a través de numerosos artículos y conferencias, apuntando los conceptos que nutren sus propuestas. Tres son, principalmente, los artículos en los cuales Carrasco avanza algunos de sus pensamientos que lleva a la práctica en 1927 en Córdoba. Nos referimos a *La Ciudad del Porvenir (1908)*, *Algunas consideraciones sobre la urbanización de ciudades (1927)*⁸² y *¿Sabe usted lo que significa un plan regulador? (1929)*. En estas publicaciones expone la necesidad de que toda ciudad debe contar con un plan regulador, defendiendo que el urbanismo atiende a cuestiones de orden social. En ellos, además, aboga por volcar las nuevas urbanizaciones hacia las zonas desocupadas, por la realización de barrios-parque, por la creación de espacios verdes, por la recualificación de la periferia, por la descentralización de la ciudad y por la consideración del relieve natural en el proyecto, entre otros temas. Si bien son numerosas las referencias conceptuales a las que remite en la memoria del plan (a las que iremos haciendo referencia al explicar cada parte) algunas son utilizadas como base general de la propuesta. Carrasco exporta el concepto de ciudad-jardín como idea de crecimiento para una ciudad descentralizada. Recordemos que en la mayoría de los ejemplos argentinos, la idea de ciudad jardín no es aplicada bajo los preceptos de Howard, sino que se utiliza más bien como modelo de construcción de barrios residenciales, donde predomina la vivienda aislada en jardines, modelo residencial que también utilizará Carrasco.

80 Las conclusiones del Congreso de la Habitación de 1920, inspirados en el evento homónimo realizado en Londres ese mismo año, sintetizaban las preocupaciones: la necesidad de trazar planes, resolver el problema de la vivienda y, más globalmente controlar y racionalizar la producción del espacio urbano. NOVICK, A. (2003) Op. Cit.

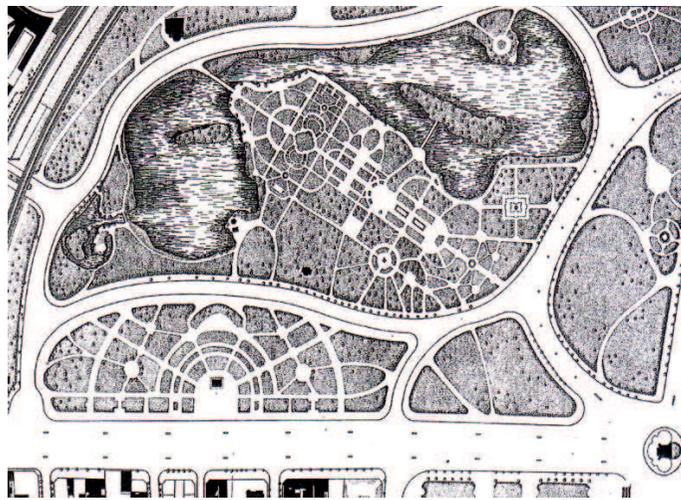
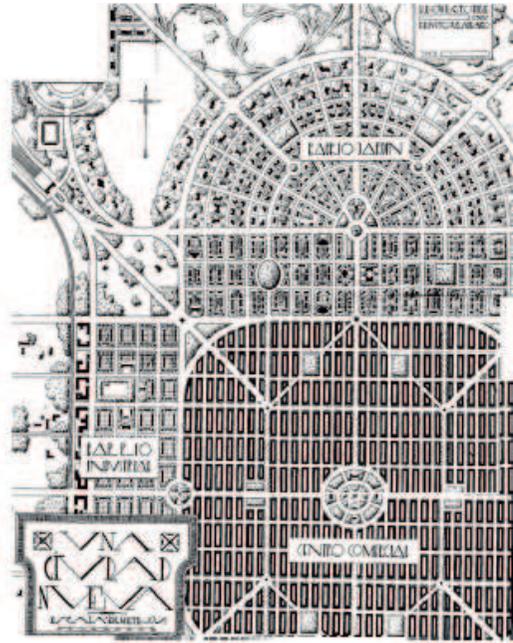
81 En 1912 la Ley Sáenz Peña promulga el voto secreto, universal (masculino) y obligatorio y en 1916 se celebran las primeras elecciones abiertas por las que llega al poder el Partido Radical.

82 Este texto en realidad es una recopilación de una serie de artículos publicados por Carrasco entre 1923 y 1926 y publicados por la Asociación Los Amigos de la ciudad y recogidos en BERJMAN, S. (1997) (comp.) Benito Javier Carrasco: sus textos.

Benito Carrasco. (Buenos Aires 1877 – Buenos Aires 1958)

Ingeniero agrónomo. Es recordado como paisajista e iniciador del estudio sobre espacios verdes en el país. Creador de la primera Cátedra de Parques y Jardines del país, estudia en Estados Unidos y Europa .

Benito Carrasco estudia en la Facultad de Agronomía y Veterinaria de la Provincia de Buenos Aires, donde se gradúa con una tesis dirigida por el paisajista francés Carlos Thays. Desde su graduación ingresa a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, donde culmina su carrera al frente de la Dirección de Paseos en 1914. Al regreso de sus viajes comienza a publicar artículos. En el primero, “La ciudad del porvenir”, abogaba por descentralizar la ciudad de Buenos Aires. Desde esta concepción propugna la creación de cuatro grandes parques distribuidos en la ciudad, una red de avenidas, numerosos espacios verdes para reserva, el respeto por la topografía de las zonas vírgenes y la construcción de “barrios parque” para vivienda popular. En 1918 debe abandonar la Dirección de Paseos (asumida 4 años antes) por diferencias políticas con la Intendencia de Buenos Aires. Su gestión durante este periodo ha quedado reflejada en la memoria de los trabajos de Parques y Paseos Públicos de la Ciudad de Bs. As. En ella Carrasco realiza un estudio comparativo de los espacios verdes de la ciudad con otras europeas y norteamericanas. Plantea la necesidad que la creación de parques y jardines debiera tener también una misión social. Alejado de la administración, desarrolla su actividad desde tres frentes: la actividad privada, la docencia y la defensa de la ciudad. En la docencia universitaria defiende la tesis de que “Parques y Jardines” debe ser entendida como parte integradora del urbanismo. Crea la cátedra de Parque y Jardines en la Facultad de Agronomía. Su propuesta más integral es la creación de una rama autónoma como existía en los Estados Unidos (que proponían estudios de paisajismo, urbanismo y planificación regional). Propone, en el Primer Congreso de Urbanismo (1935), la creación del Instituto de Altos Estudios Urbanos y Administración Municipal, para estudios de postgrados; cuya organización y funcionamiento seguiría el del Instituto de Urbanismo de París. Como defensa de la ciudad funda, junto a otros profesionales, la Asociación de Amigos de la Ciudad. Desde allí publica diversos artículos, elabora críticas a planes y proyectos y organiza la visita del urbanista francés León Jaussely. Realiza numerosos trabajos de divulgación y proyectos urbanos, por los que recibe algunos premios, entre ellos: en 1915 la medalla de oro en la Exposición de Panamá por su trabajo titulado Studies of Landscape Engineering; el mismo año, de la Municipalidad de Mendoza, por su “Proyecto de ampliación y rectificación del trazado actual” de esa misma ciudad; en 1921 presenta una ponencia que comprende un plan de acción para la transformación de Bs. As., en el Segundo Congreso de Ingeniería, etc. En 1923 publica su obra principal: “Parques y Jardines”, que se convierte en un clásico en la historiografía paisajística nacional y que contiene un proyecto de “ciudad moderna”. Fuente principal: BERJMAN, S. en LIERNUR, F.; ALIATA, F. (comp.) (2004) Op. Cit.



Arriba: Plano del Rosedal de Palermo de B. Carrasco. Fuente: LIERNUR, F.; ALIATA, F. (comp.) (2004) Op. Cit.

Abajo: La ciudad ideal de Carrasco. Fuente: GORELIK, A. (1998). Op. Cit.

Los nuevos barrios que imagina se aglutinan en torno al parque y al centro cívico, incorporando, al mismo tiempo, la idea de descentralización. Esta idea de ciudad descentrada lo acerca nuevamente a Sarmiento, “el primer gran descentralizador de Buenos Aires”, tal y como afirma Gorelik (1998). Además de los suburbios jardín para la extensión suburbana, a lo largo de sus escritos se observa la recurrencia a otros temas del urbanismo anglosajón. Presenta los *parkways* como solución para un trazado más acorde a una "ciudad moderna", para aliviar el tráfico o para generar ubicaciones convenientes de los edificios monumentales. Asimismo, introduce la idea de sistema de parques. Thays, como precursor de los parques en Argentina, se limita en "veintiún años a diseñar parques cuyo emplazamiento y función urbana eran previamente definidos por las gestiones municipales y otros poderes públicos, no existen datos que permitan atribuirle al paisajista francés una visión articulada del parque público como instrumento de diseño urbano y como institución social, visión que en la dirección de parques recién podrá encontrarse durante la gestión de Carrasco entre 1914 y 1918."⁸³ Asimismo, la *city beautiful* es el modelo al que recurre tanto para operaciones de mejora en el área central como para trazado de nuevos barrios. Las operaciones de embellecimiento, la disertación sobre la disposición de los monumentos (obras de arte o de arquitectura) y la forma adecuada de acompañarlos ocupa varios capítulos de sus escritos. En cuanto al trazado califica al "radial" como una de las formas lógicas más modernas, mencionando al plan de Chicago de Burnham como ejemplo notable. Sin embargo, esto no es una característica propia del plan de Córdoba, sino más bien de las propuestas de Carrasco, explicitado en la referencia al plan de la ciudad de Cambera, proyectado por Griffin, del cual enfatiza la “acertada distribución de centros cívicos y la armonía y belleza de su trazado.”

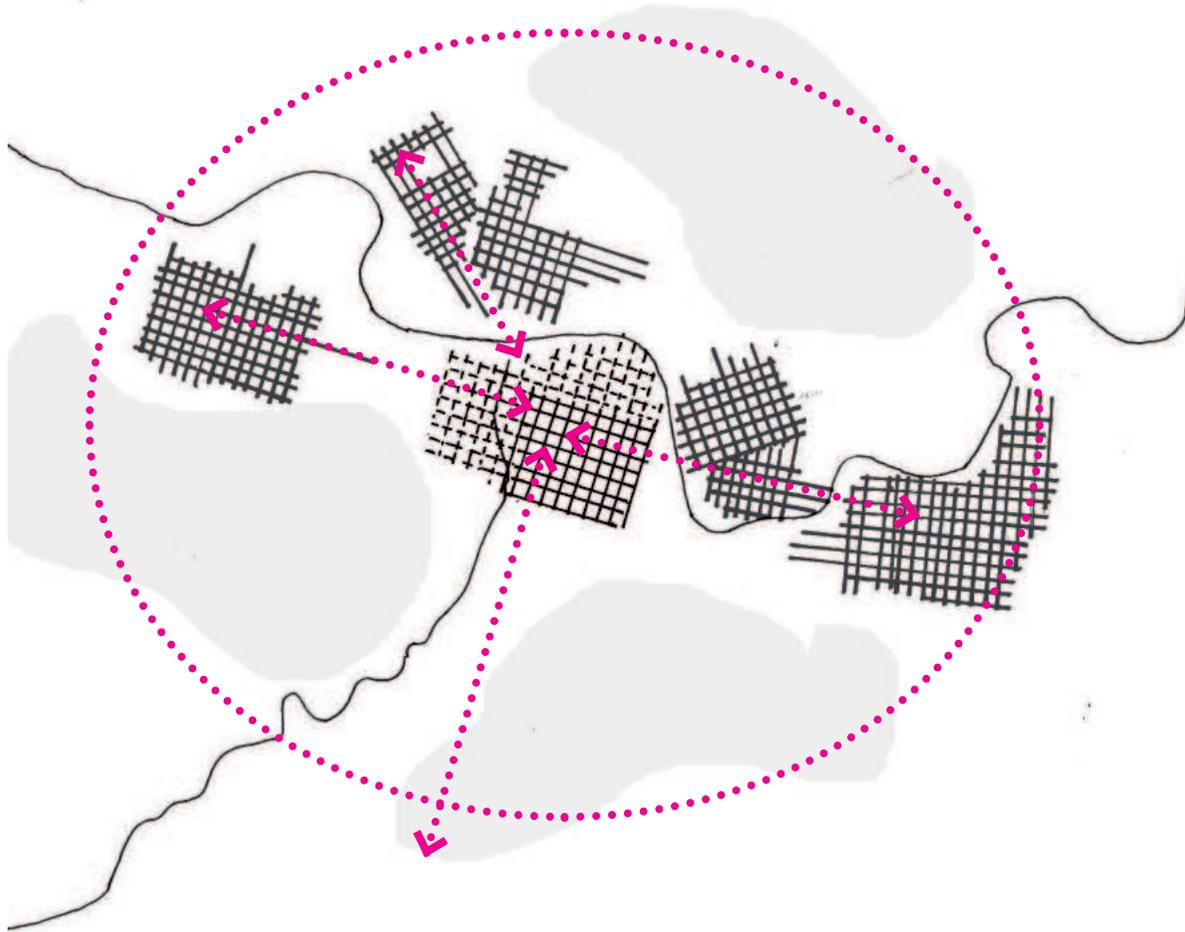
La propuesta del plan

El plan de Carrasco es aprobado el 26 de diciembre de 1927, un año después de su contratación. Podría ser, cuanto menos, curioso la comparación entre Bouvard y Carrasco en este capítulo, puesto que el segundo había sido uno de los que se declaraba contrario a la contratación del primero para la realización del plan de Buenos Aires⁸⁴. No obstante, aun cuando recurren a diferentes modelos de referencia, la estrategia e idea de ciudad que subyace en el plan de Carrasco es la misma que la de Bouvard quince años antes: el **completamiento y la extensión**.

83 GORELIK, A. (1998) Op. Cit.

84 Diría al respecto de Bouvard que "...en 1907 fue contratado por 80.000 francos el arquitecto francés M. Bouvard -que no era urbanista- para estudiar, justamente con una comisión, el plano de transformación de Buenos Aires. En 1909 y 1910 produjo su informe, que no resultó, por cierto, el plan técnico esperado, sino un ligero esbozo empírico, falto de los estudios básicos preliminares; solo parecían indicaciones formales sobre el mapa con el propósito de producir en el papel un efecto decorativo, con prescindencia absoluta de los principios técnicos que rigen la materia". Publicado en *Cómo debe estudiarse un plan de transformación urbana en Algunas consideraciones sobre la urbanización de ciudades* (1927)

En varios artículos Carrasco expone las tres condiciones fundamentales que una ciudad debe satisfacer: salubridad, belleza y vialidad.⁸⁵ Para satisfacer este trinomio se apoya en la **vida suburbana** (como modelo de crecimiento y alternativa a la ciudad moderna) y la **descentralización**. Justamente las mismas bases que cobran valor en el plan de Bouvard para Rosario. Analizaremos el plan a partir de cuatro conceptos base que delinean sus principales propuestas: el modelo de extensión, la descentralización y los equipamientos públicos, el sistema de espacios libres y movilidad y trazado.



85 *¿Por qué fracasan los planes de embellecimiento de la ciudad de Buenos Aires? (1923), Salubridad (1923) Una solución para el problema del tráfico (1923); recogidos en Algunas consideraciones sobre la urbanización de ciudades (1927) y ¿Sabe usted lo que significa un plan regulador? (1929)* son algunos de los textos a los que hacemos referencia



Plano de elaboración propia. Dibujo e interpretación del Plan de Carrasco sobre ocupación de la ciudad de Córdoba hacia 1925; sobre base cartográfica de Córdoba de 2004

Plan Regulador y de Extensión de Benito Carrasco

0 500 1000m

Modelo de extensión: especialización barrial, suburbios y viviendas social

En 1914, Córdoba tiene 134.935 habitantes y para 1925 cuenta ya con 201.600 habitantes y una extensión aproximada de dos mil hectáreas. Carrasco proyecta una ciudad a concretarse en 50 años (1976) con una proyección poblacional de 630.000 habitantes⁸⁶ y que debe desarrollarse en una superficie tres veces mayor, unas seis mil doscientos cincuenta hectáreas, proponiendo una densidad promedio de 100 htes./ha, distribuida de forma no homogénea. El plan se apoya en la construcción de la periferia con la especialización barrial y los suburbios jardines como modelo de expansión urbana, basada en las experiencias de las *garden cities* inglesas.

En la práctica, con la idea de **especialización barrial**, introduce algunas ideas de zonificación, que más adelante desarrollarán los planes con influencias de los CIAM, a los cuales Carrasco también se adhiere.⁸⁷ Propone la creación de diferentes barrios de acuerdo a su actividad predominante: barrio industrial, barrios comerciales y administrativo, universitario (centro universitario) y residenciales divididos, a su vez en tres tipos, los de vivienda aisladas con jardín, los de vivienda colectiva o casa de renta y los barrios obreros. No obstante, aclara en la memoria, "resulta difícil especializar completamente las diversas zonas de una ciudad, como sería el ideal urbanista." Para la localización de cada barrio atiende a las características geográficas e históricas de la ciudad. Es, probablemente, uno de los planes de Córdoba más atento a la realidad existente.⁸⁸ Así, por ejemplo, el barrio industrial busca una localización de acuerdo a la orientación y los vientos predominantes y, al mismo tiempo, una buena conexión a través del ferrocarril. Asimismo, defiende la idea de agrupar en un mismo lugar todos los centros dedicados a la enseñanza y crear un barrio o centro universitario. Para ello, las barrancas próximas al río (en el barrio General Paz) resultan el lugar adecuado para emplazar la edificación en medio de un gran parque arbolado, siguiendo los modelos de los centros norteamericanos⁸⁹ y al mismo tiempo, próximo al área central. La designación de los barrios comerciales, siguiendo con la lógica del reconocimiento de la realidad, pasa a constituirse en el área central, especialmente alrededor de la Plaza San Martín, donde ya se ubican la mayoría de las entidades financieras, locales de ocio y tiendas comerciales.

86 La industrialización de Córdoba producida a finales de los sesenta y principios de los setenta aceleran notablemente el crecimiento y la población real supera los datos proyectados por Carrasco. Córdoba cuenta en 1976 con casi 900.000 habitantes.

87 En 1939, Carrasco presenta una ponencia, titulada "*El Urbanismo y la vivienda popular*", al Primero Congreso Panamericano de la Vivienda Popular, celebrado en Buenos Aires, donde escribe: "La zonificación es un principio técnico del urbanismo aceptado por los tratadistas, que está comprendido en todo plan regulador y que tiene por objeto encauzar en forma ordenada y conveniente las especialidades funcionales de una aglomeración".

88 Como veremos en los capítulos siguientes las propuestas de los planes se van alejando cada vez más de la realidad, siendo el EDOM (episodio 6) el más abstracto.

89 Entre los ejemplos que destaca se encuentran los centros universitarios de Harvard, de Columbia, el Instituto Tecnológico de Massachusetts y la de Berkeley.

En la otra página:

Arriba: Fuente, Planos de elaboración propia. Re-interpretación del plan .

Abajo izquierda y centro: Fuente, Plan Carrasco

Abajo derecha: Fuente; Plano de elaboración propia

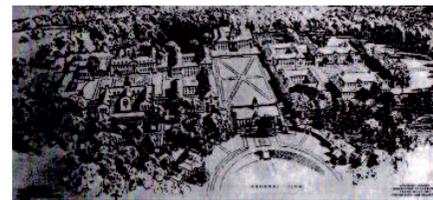
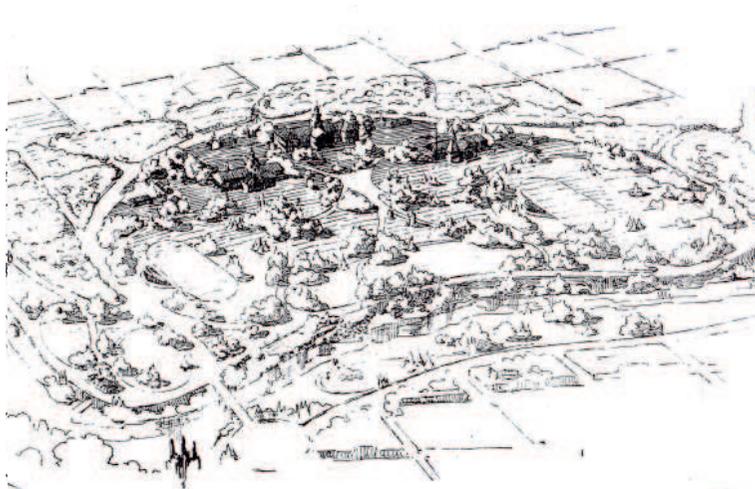


Tres barrios propuestos por Carrasco:

a. el barrio de los hospitales y asilos propone reunir en dos zonas los establecimientos hospitalarios y similares. Para su localización recomienda seguir los conceptos de higiene y ubicar los pabellones en medio de jardines y arboledas y advierte de la necesidad de un rápido acceso.

b. el barrio universitario, donde están agrupados los establecimientos dedicados a la enseñanza superior, al estilo de las norteamericanas como el caso de Harvard, pero también destaca los ejemplos ingleses o suizos y el caso de la Ciudad Universitaria de Madrid. El sitio propuesto es el barrio General Paz, en un terreno que debe estar arbolado con estadios y próximo al río para aprovecharlo para actividades deportivas

c. el barrio industrial en el sector SO sobre una superficie de 300 h; localizado próximo a las fábricas militares y conectado a través del ferrocarril a Malagueño. Se propone concentrar industrias estatales y privadas. El trazado es radial y converge en un centro cívico ubicado próximo a la estación de cargas. El barrio se complementa con un boulevard comercial y está equipado con escuelas, mercados y bibliotecas, además de **viviendas para obreros**.



Mención aparte merecen los barrios residenciales, ya sean los nuevos propuestos, o las acciones sobre los existentes. Para Carrasco, los **barrios residenciales** tienen que dar solución a los problemas de higiene, confortabilidad y estética urbana. La periferia y el suburbio, como nuevas estructuras para la vida urbana, constituyen un argumento constante y la ciudad-jardín es considerada como "la última palabra del urbanismo moderno."⁹⁰

La documentación previa al plan incluye, además de la primera aerofoto de la ciudad, relevamientos de las diferentes áreas urbanizadas y el río, donde se pone especial atención al relieve. Esto no es casual, las barrancas naturales de la ciudad de Córdoba le van a permitir realizar algunas de sus propuestas paisajísticas (aprovechando los desniveles), que no van a encontrar lugar en una ciudad plana de la pampa, como es el caso de Buenos Aires. Estos espacios son considerados ideales y donde "la disposición general y el ambiente" dispone para localizar los barrios jardines o residencias suburbanas. La morfología propuesta aboga por la vivienda individual y los trazados pintorescos que se adapten a las curvas de nivel. Carrasco defiende en sus escritos la definición previa de la morfología de la edificación a través de la regulación, donde impulsa la idea de viviendas con espacios para jardines en el frente,⁹¹ dejando abierta la posibilidad de la elaboración de un posible plan de ordenación con el fin de "que constituyan un conjunto organizado".

Sin embargo, reconoce que no se puede evitar la construcción de edificios de **vivienda colectiva** o casas de renta. Nuevamente aquí Carrasco recurre a la lectura de la realidad para su localización, concluyendo que las zonas comerciales y de mayor movimiento son las más adecuadas. Con esto no hace más que reforzar la idea de centro en el área central, por un lado y por el otro, al elevar la densidad poblacional en ciertas zonas, le permite mantener la densidad propuesta sin extender la superficie proyectada y defender su idea de suburbios jardines como modelo adecuado de crecimiento.

La **habitación social** es uno de los nuevos temas abordados por el plan. Carrasco apuesta fuertemente por la vivienda social para solucionar los temas habitacionales. Ésta debe estar, a su entender, vinculada al interés público y a la conquista de los derechos democráticos.⁹² Carrasco considera estos barrios como una obra social que deben resolver los problemas sociales y de higiene, mencionando como ejemplo el programa de mejoramiento social llevado a cabo por la Municipalidad de Viena a partir de 1920 y su forma de financiamiento o de Berlín.

90 "El urbanismo y la vivienda popular" ponencia presentada al Primer Congreso Panamericano de la Vivienda Popular, septiembre-octubre de 1939 en Buenos Aires.

91 CARRASCO, B. (1908) La ciudad del porvenir

92 .."la habitación modesta que sirve de albergue a una masa importante de nuestra población y que permanece aún en estado deplorable, y que mientras no se la saque del estado mísero en que se encuentra, no podrá decirse que se hayan resuelto los graves problemas sociales..." CARRASCO, B.(1927) Memoria del Plan

La administración socialista vienesa a partir de 1920 lleva a cabo un programa de mejoramiento social con la construcción de viviendas para obreros, que se financian con un impuesto (Wohnbausteuer) especial progresivo de modo que apoyan su carga sobre la clase más acomodada. Basado en el modelo de Hof se decide crear en cinco años veinticinco mil nuevos alojamientos. Finalmente con este modelo, solo en Viena, se construyen alrededor de 60.000 viviendas agrupadas en grandes unidades arquitectónicas homogéneas, formando patios y con numerosos servicios. En este programa participan los mejores arquitectos austríacos.

Ejemplos de campus universidades tomados por B. Carrasco en su plan.

01 Universidad de Baltimore

02 Universidad de California

Fuente: Plan Regulador y de Extensión de Benito Carrasco



Según Carrasco, el problema habitacional debe ser considerado como uno de higiene, pero sobre todo como un problema urbanístico y por ello promueve su incorporación en el plan; aunque por momentos, sus reflexiones parten de conceptos pre-concebidos.

Al considerar la habitación social como un problema de higiene, los argumentos presentados repiten algunas cuestiones que ya aparecen previamente en sus artículos. Así, por ejemplo, habla de los índices de enfermedades que se producen en "aquellos barrios densamente poblados, falto de luz y aire a causa de la altura de los edificios o la estrechez de las calles."⁹³ Sin embargo, por entonces, Córdoba no presenta ningún barrio de estas características. Cabe recordar que las últimas extensiones (vistas en el episodio anterior) incorporaron la cuestión higiénica en su trazado y las viviendas no superan, en 1927, las dos plantas de altura, mientras, que en el área central (la más densa) si bien las calles son estrechas, los edificios en altura apenas se insinúan. Cosa que, en cambio, ya se vislumbra en ciudades que crecen mucho más rápido que Córdoba, como es el caso de Buenos Aires. Es decir que sus ideas están más influenciadas por las experiencias europeas o lo que sucede en Buenos Aires que cuestiones propias de Córdoba. Cuestión que queda demostrada en los ejemplos que cita. Aquí nuevamente la solución aconsejada es la tipología de vivienda individual.

Además de las viviendas sociales, las viviendas obreras constituyen un capítulo significativo. Siguiendo el ejemplo de Lever Hnos. en su fábrica de Liverpool,⁹⁴ propone los barrios obreros contiguos a los centros industriales y talleres para favorecer la rápida comunicación con los lugares de trabajo, pero a su vez, advierte, deben estar orientados de forma tal que queden libres de humos y emanaciones de las fábricas.



Arriba: Tipo de urbanización propuesta para los barrios residenciales, aprovechando las zonas de barrancas.

Abajo: Zonas de vivienda individual con construcciones de chalets, rodeadas de jardín.

93 Memoria del plan, página 45

94 Los hermanos Lever, fabricantes del jabón Sunlight, en Liverpool, construyen casas para los obreros contiguas a las fábricas consiguiendo así "mejorar las condiciones de vida de sus operarios y en consecuencia aumentar el trabajo útil". CARRASCO, Benito (1927)

Descentralización y equipamientos públicos

El modelo de expansión propuesto por el plan se basa en la **descentralización** de los equipamientos acompañando a los barrios suburbanos, al mismo tiempo que en el área central las principales intervenciones se orientan a su **monumentalización**. Díaz dirá al respecto que Carrasco plantea para Córdoba una ciudad dual, ya que mientras en el centro sistematiza la conectividad y propone centros monumentales; en sus bordes instala nuevos suburbios estructurados por centros de atención⁹⁵.

A través de equipar los barrios logra la descentralización consolidando, al mismo tiempo, la idea del suburbio como centro de la vida urbana. Las preocupaciones de Carrasco en torno a los centros cívicos se centran en las sinergias entre equipamientos y espacios verdes y en el concepto de estética urbana.⁹⁶ Los concibe como elementos de educación artística del pueblo, más allá de sus funciones sociales y recreativas, acercándolo en estas ideas nuevamente a Sarmiento, entendiendo al urbanismo como agente educador y socializador. El plan construye centros cívicos de diferente jerarquías, que se distribuyen equitativamente en los barrios. De forma complementaria, se distribuyen otros, de carácter singular como las universidades, campos de deporte o los hospitales. Estos centros constituyen nodos de actividad, alrededor de los cuales se podrán localizar actividades afines, lo que además, llevaría a la desaparición de la congestión del tráfico en el área central.

Los criterios de monumentalización se aplican en la distribución de los principales edificios públicos, que se agrupan en torno a plazas con ejes jerarquizados que enfatizan la perspectiva; acorde con los criterios de la City Beautiful y para contribuir “al embellecimiento de la zona que sirven”.⁹⁷ En el área central se localizan los principales centros cívicos, dominados por los equipamientos más importantes. En el conjunto conformado

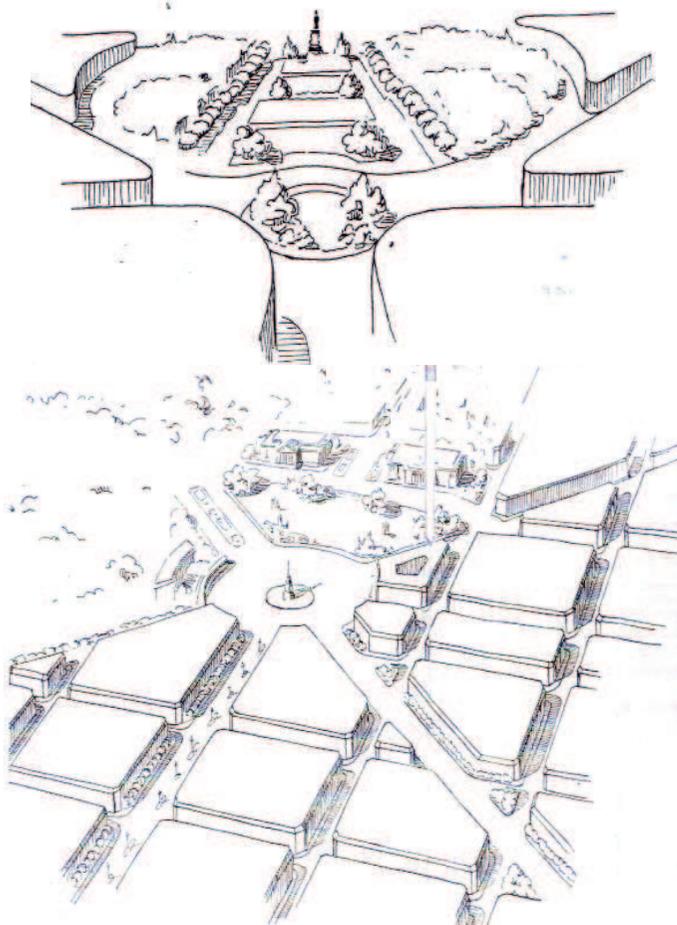
95 DÍAZ, F. (2005). Parque, suburbio y centro cívico: el urbanismo anglosajón en Córdoba. El Plan Regulador y de Extensión del año 1927 de Benito J. Carrasco.

96 En un artículo donde discute la adecuada ubicación de un monumento en la Plaza del Congreso de Buenos Aires, Carrasco expresa: “Entre las numerosas manifestaciones del arte público que ostenta una ciudad, aquellas que se refieren a las obras ornamentales, ya se trate de monumentos como de obras de arte o de arquitectura, deben ocupar un lugar preponderante, no sólo por lo que ellas pueden representar en sí mismas, sino por la sugestión que ejercen en la educación artística del pueblo. En consecuencia, todos los esfuerzos que se realicen con el fin de popularizar la cultura estética han de ser vistos con simpatía y ayudados con entusiasmo.” (CARRASCO, 1927, Algunas consideraciones sobre la urbanización de ciudades. Recopilación de artículos publicados por el Ing. Benito Carrasco durante los años 1923 y 1926)

97 Los principales centros cívicos son:

- en el área central: el Palacio Municipal frente a la Plaza San Martín y el Palacio de Justicia en conjunto con la Plaza Sobremonte
- próximos al área central: la Casa de Gobierno, el Palacio Legislativo, los Museos y Exposiciones, en la zona del parque Sarmiento y dejando delante un gran parque para darle perspectiva; el Teatro Municipal, rodeado de jardines en Av. Gral. Paz y 24 de Septiembre, y el Edificio de Correos aprovechando los terrenos de la Estación del Ferrocarril Central Argentino;
- en sectores más alejados: la Biblioteca Provincial en Alta Córdoba, el barrio universitario en el sector NE, próximo al río; el barrio de los hospitales y el Campo de Deporte en el sector SE.





Los equipamientos y las plazas forman grupos que se localizan en los diferentes barrios. Con esto se promueve la idea de descentralización, donde la unidad barrial se convierte en el núcleo de la vida urbana.

-En la página izquierda

Superior: Centros cívicos en los Altos de San Vicente y Centro cívico del Teatro Municipal

Inferior: Plano de "conjuntos monumentales" en el área central. Fuente: elaboración propia, re-dibujo interpretativo del plan

-En esta página

Superior: Centro cívico en Altos de San Vicente

Inferior: Centro cívico "Plaza Centenario", comprende la Casa de Gobierno y la Legislatura

Fuente: CARRASCO, Benito (1927) Memoria del Plan

por la plaza San Martín (la de la fundación) y la Catedral, propone acompañar con el Palacio Municipal (allí donde se ubica el Cabildo), construyendo en el área central uno de los principales conjuntos monumentales; que además, es reforzado con un nuevo eje que termina en el centro de la plaza y genera una perspectiva monumental que remata en el conjunto de edificios.

Conceptualmente Carrasco propone la vida suburbana como alternativa y la descentralización para reforzar la idea de barrio como centro; sin embargo refuerza la idea de área central. Por un lado propone equipar los barrios y generar centros cívicos y por otro los que contienen las principales actividades y los más importantes los ubica en el área central. Del mismo modo, la construcción de edificios en altura solo se permite en el barrio comercial y administrativo (el área central) y para los nuevos barrios, la vivienda residencial con jardín de baj



Plano de ubicación de los equipamientos y sus vinculación con ejes jerarquizados, formando grupos "monumentales".
Fuente: Elaboración propia.

Sistema de espacios públicos, parques urbanos y ejes verdes

En el conjunto de las propuestas que presenta, el plan los parques y espacios públicos constituyen un punto destacado. Así como el problema de la habitación social para Carrasco es una cuestión de higiene y de urbanismo, el parque también lo es y por ello debe formar parte de las agendas de los gobiernos que deben velar por la reserva de espacios para su creación. Desde esta óptica, se puede suponer que el plan opera como un instrumento de gestión y previsión que permitiría reservar estos espacios. En este punto Carrasco se apoya en la experiencia de Estados Unidos y su gestión para la adquisición de tierras.

Carrasco, ingeniero agrónomo de formación y discípulo de Thays, va a tener una actividad destacada en la defensa de los espacios públicos y la incorporación de vegetación en la ciudad. En su concepción, los parques son considerados como pulmones de la ciudad desde el punto de vista de la higiene, pero también adquieren una función social y de ornato público, coincidiendo en este punto con las ideas reformistas. En la ordenación de los espacios públicos para Córdoba, Carrasco ensaya *una visión articulada y sistémica* de los espacios públicos, que defiende en algunos de sus artículos y que incorpora en su gestión en Parques y Jardines de Buenos Aires. Ante la reducida cantidad de espacios libres en relación a sus habitantes en Córdoba,⁹⁸ Carrasco apuesta fuertemente por la creación de un sistema de parques.⁹⁹ El sistema es entendido como un conjunto de espacios libres convenientemente distribuidos y unidos por medio de avenidas o bulevares arbolados "constituyendo lo que los americanos del Norte llaman parkway".¹⁰⁰ El plan distribuye equitativamente en el territorio estos espacios, que deben ser complementados con los campos de deportes. En este sistema, el Río Suquía adquiere un papel relevante como eje verde que articula los grandes parques al que se le suma el boulevard de ronda. No sucede lo mismo con La Cañada, que es vista como "basural al aire libre" y no como potencial paisajístico,¹⁰¹ proponiendo su entubamiento.

El valor de la propuesta de espacios públicos radica en la articulación de intervenciones a una doble escala. A escala urbana, la idea de un sistema de espacios verdes y a escala de fragmento o de barrio, el valor está

98 Uno de los principales problemas que advierte Carrasco en Córdoba, es la reducida proporción de verde. Para ello el plan presenta un cuadro comparativo relacionando el porcentaje de espacios libres de Córdoba con otras ciudades relevantes. Córdoba: 4,85%; Buenos Aires: 6%; París: 12,5%; Berlín: 14,3%; Bruselas y Londres: 20% y Viena: 25%. En efecto, aparte del Parque Sarmiento, inaugurado años antes, no existe otro de magnitudes relevantes.

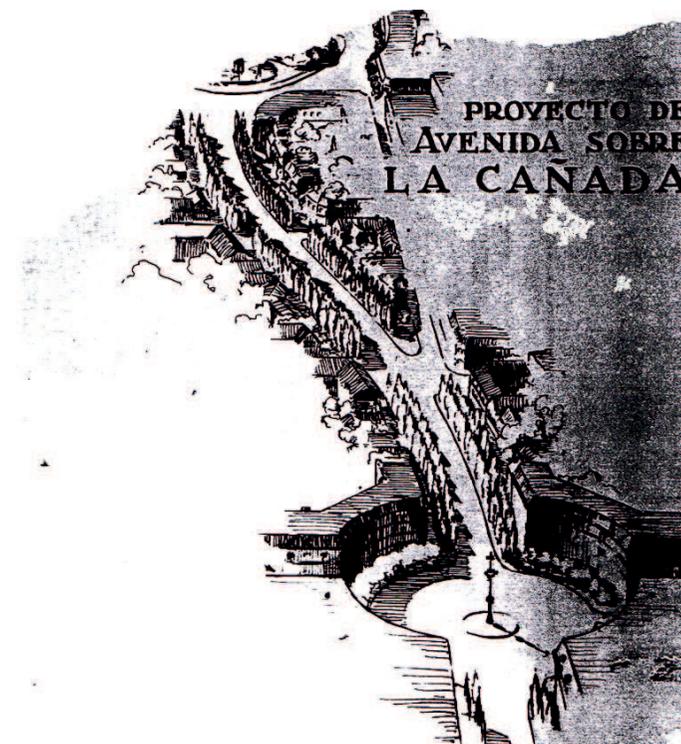
99 Este sistema de parques permitirá que Córdoba pase de un total de menos de 100 hectáreas de espacios libres (incluido el Parque Sarmiento) a un total de de 829, lo que representa pasar de 4,85% a 14%.

100 CARRASCO, B. (1927) Memoria del Plan.

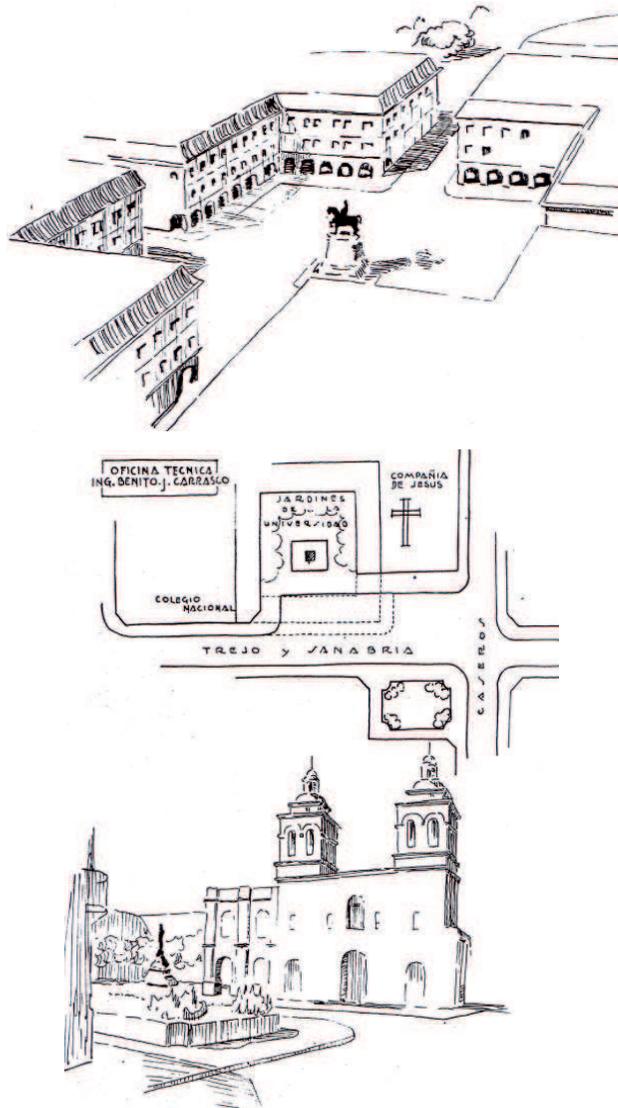
101 El actual espacio conocido como La Cañada tiene su origen en un pequeño cauce de arroyo un tanto indefinido que tiene su final en el Río Suquía. Sus constantes desbordes hicieron que sus bordes tardaran en ocuparse y que principalmente lo hicieran con asentamientos precarios que desaparecían cada vez que se inundaba. Es por ello que Carrasco posiblemente no advierte sus potenciales paisajísticas.

"Las grandes capitales del viejo mundo han contado con la ventaja de poder disponer de las reservas reales que permitieron realizar vastos programas (de espacio público), pero las ciudades norteamericanas sin esas reservas han dado la nota culminante y práctica, no omitiendo esfuerzo ni sacrificio para adquirir la mayor superficie de tierra posible para destinarla a jardines." Destaca entre estas ciudades el esfuerzo y dinero invertido por las ciudades de New York y Boston.

"Otra cuestión que no puede dejarse de tener especialmente en cuenta es la que se refiere al aprovechamiento del río como factor decorativo de la ciudad. (...) un espacio libre de positivo interés para la salubridad pública. Bastará embellecerlo con jardines (...), aumentar el caudal de agua normales por medio de algunos embalses (...) regularizar sus márgenes sin quitarles, por cierto, el carácter pintoresco que tiene, dando un fácil y cómodo acceso por medio de avenidas ribereñas..."



Propuesta para convertir el arroyo de La Cañada en una avenida. Fuente: CARRASCO, Benito (1927) Memoria del Plan



01. Croquis de la Plaza General Paz: se propone una plaza cuadrada delimitada por una serie de edificios con recova.

02. Croquis de la Plaza frente a la Iglesia de la Compañía de Jesús, donde propone abrir el patio del rectorado de la Universidad para re-convertirlo en una plaza. Este es uno de los ejemplos de aprovechamiento de los patios de los edificios públicos para crear espacios públicos en el área central

Fuente: CARRASCO, Benito (1927) Memoria del Plan



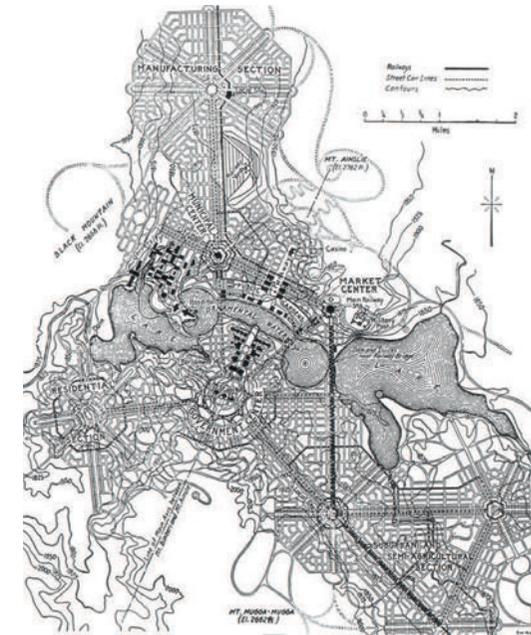
El plan aborda dos frentes: el primero la creación de un sistema de espacios verdes a nivel urbano con el río Suquia como eje principal y el segundo la generación de plazas en la ciudad consolidada.

Esquema de espacios libres. Fuente: elaboración propia

Movilidad, vías-parque y bulevares

A la hora de proponer los trazados para la extensión, Carrasco combina principalmente dos sistemas, el radial y el pintoresquista. A lo largo de sus escritos discute sobre la necesidad de abandonar el trazado en damero por generar calles angostas, mal conectadas o encrucijadas peligrosas e ineficientes para la circulación. Defiende el trazado radial como moderno, que permite una rápida y coordinada circulación, economizando el tiempo. Carrasco hace una deliberada omisión de la grilla en su propuesta para Buenos Aires, porque su imagen de ciudad moderna es un paisaje variado que no puede aceptar la cuadrícula.¹⁰² Córdoba se presenta así, como un escenario óptimo que le permite ensayar sus ideas, aprovechando el pronunciado relieve natural de la ciudad, tan diferente a la chatura de las ciudades pampeanas como Buenos Aires. El sistema pintoresquista le va a permitir aprovechar al máximo estos paisajes para armar recorridos. Al mismo tiempo, los trazados propuestos por Griffin para Canberra es el ejemplo ideal para los barrios de ciudad moderna que imagina Carrasco para Córdoba. Sin embargo, recurre a la utilización de la cuadrícula para la extensión próximas a las áreas consolidadas o para resolver encuentros con las trazas de los barrios existentes. Es entonces, probablemente, cuando el trazado propuesto por Cerda le sirve como ejemplo, poniendo en evidencia de esta forma, su propia contradicción y el uso intencional de los ejemplos.

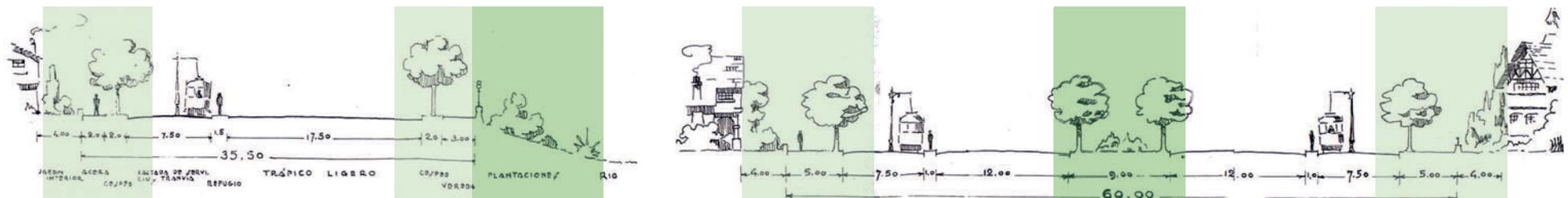
En esta combinación, hay que reconocer en Carrasco una cierta destreza para superar la utilización del damero como recurso único en el diseño de la subdivisión del suelo, que le sirve además, para fundamentar su postura en un momento donde los debates técnicos y académicos rondan en torno a un conceso común contrario a la utilización de la cuadrícula.¹⁰³ No obstante, los planes desarrollados con posterioridad en Córdoba (aunque también sucederá en Rosario y en las mayorías de las ciudades argentinas) volverán a utilizarla, en un ejercicio de recuperación de la identidad de la ciudad latinoamericana.



01. Plan de Griffin para Canberra. 1913. Fuente: BENEVOLO, L (2007) Historia de la arquitectura moderna. 8ª edición revisada y ampliada.

02 A la izquierda, la primera corresponde a una sección tipo del recorrido sobre el río y la segunda a una sección tipo de una vía paisajística; a la derecha es una sección tipo del boulevard de circunvalación con espacios verdes y carril para el transporte público

Fuente: Carrasco (1927) Plan Regulador y de Extensión para Córdoba



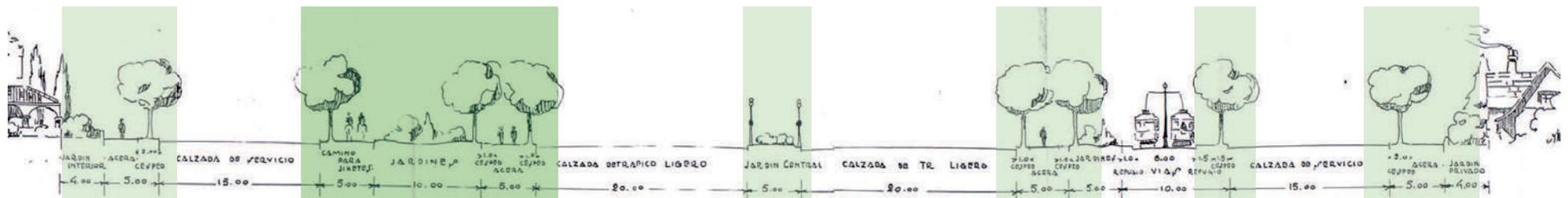
102 GORELIK, Adrian. (1998). Op. Cit.

103 GORELIK (1998) describe y profundiza acerca del debate local en torno a la grilla en un momento de formación disciplinar del urbanismo en Argentina en su libro "La grilla y el parque".

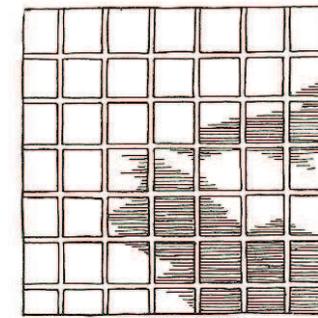
Con la combinación de las tres tipologías se introduce la idea de recorridos para unir y vincular los diferentes puntos de interés de la trama urbana. Se definen dos tipos de recorridos: el primero de comunicación rápida, y el segundo destinado al disfrute de los paisajes, organizados en tres circuitos anulares. Uno rodea el casco central, otro une los barrios suburbanos y la primera corona de extensión de la ciudad y el último está conformado por una cintura urbana o bulevar de circunvalación. De esta forma aparece, por vez primera, la idea de bulevar (al estilo de París) como límite de la ciudad y como avenida de circunvalación conectada con todos los caminos de salida.

El sistema viario cumple dos funciones. La primera, como eje paisajístico que une y da continuidad a los espacios verdes, convirtiéndose así en un punto esencial del nuevo modelo de ciudad donde los espacios públicos son el centro. Dentro de este concepto, uno de los aportes más singulares es el eje costanero como una avenida a ambos márgenes del río, atravesada por múltiples puentes con rotondas, como solución para una mejor distribución del tráfico. La segunda como instrumento para definir los nuevos trazados de extensión.

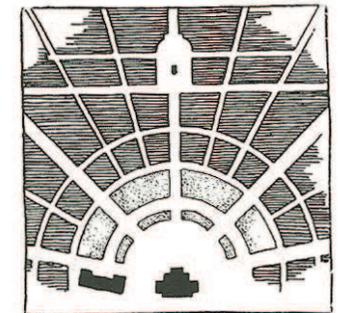
En las áreas consolidadas propone acciones de menos envergadura, casi siempre reconociendo la ciudad existente. Así, por ejemplo pone en valor los ejes principales de los barrios del siglo XIX resaltándolos como centros barriales o utilizándolos para dar continuidad y articular los nuevos sectores. En el área central, además de las propuestas para ensanchar alguna calle, el proyecto más destacado consiste en abrir una avenida central atravesando en sentido Este-Oeste las manzanas comprendidas entre la Estación del Ferrocarril Central Argentino y culminar en la Plaza San Martín, formando así un eje monumental (vinculado al eje paisajístico del río) que remata con el conjunto de la Catedral y el Palacio Municipal.¹⁰⁴



104 Se puede observar en el gráfico del plan



El eterno damero



Trazado moderno

Es interesante también el abordaje de la problemática del ferrocarril. Carrasco critica el sistema ferroviario desde el punto de vista funcional y paisajístico, ya que considera que las vías y las estaciones son un impedimento para el correcto desarrollo urbano y la conexión barrial. Para dar solución a este problema concibe trasladar las estaciones fuera del bulevar que encierra la ciudad,¹⁰⁵ posibilitando el reaprovechamiento de los predios y el antiguo trazado viario para la construcción de bulevares.

105 Para ello se deben desplazar los rieles y trasladar las estaciones. La Estación del Ferrocarril Argentino, 4 km al SE, camino a Ferreyra sobre la misma vía; el Central Córdoba, unos 1600 metros hacia el N y el Central Norte Argentino, al NE sobre el ramal que lleva a La Calera

En el artículo publicado en 1929 titulado *¿Sabe Ud. lo que significa un Plan Regulador?*, Carrasco expone las ventajas que se obtiene cuando las ciudades cuentan con plan regulador y de extensión. En el capítulo referido a la vialidad concluye que una ciudad sin plan "...trae, junto con el trazado inconsulto de las vías de comunicación, angostas, mal conectadas (que originan encrucijadas peligrosas, taponamientos y accidentes de tráfico), pérdidas de tiempo y otras molestias causadas por una dificultosa circulación"; acompaña este texto con la imagen de la izquierda con un título que dice "El eterno damero". Asimismo describe las ventajas en dicho tema diciendo que "el Plan Regulador establece un sistema de arterias de tráfico conectadas entre sí (...), dentro de una red perfectamente clara y definida, que permite una rápida y coordinada circulación, con gran economía de tiempo y beneficiosa, por consecuencia a los intereses generales"; acompaña dicho argumento con la imagen de la derecha, titulada "Trazado moderno".

4.4 DE LOS FRAGMENTOS A LA IDEA DE CIUDAD

Los temas abordados en los proyectos analizados abarcan etapas diferentes y un periodo de tiempo amplio en el que se producen grandes transformaciones económicas y sociales en el país, pero sobretudo en la fisonomía de la ciudad.

De los ejemplos, solo el barrio de Nueva Córdoba y los parques urbanos se construyen, aunque alterando en parte el proyecto original. En cambio, ninguno de los dos planes se lleva a la práctica: el de Bouvard, por su falta de aceptación por parte de la sociedad y por llegar en un momento de cambio de color político en la municipalidad rosarina y el de Carrasco, por motivos políticos (en 1930 se produce el primer golpe de estado a un gobierno democrático en Argentina). Y si bien los protagonistas de los planes presentan influencias diferentes (desde el urbanismo francés en una primera etapa hasta la incorporación del urbanismo anglosajón por Carrasco), ambos comparten ideas de fondo y una misma estrategia.

No obstante, el principal logro de este periodo es entender las piezas aisladas heredadas de la etapa anterior como fragmentos de una ciudad construida por partes y sentar las bases para discutir una idea de ciudad de forma integral. En esta discusión son claves, el parque, como nuevo espacio público, por su función social y de reforma más allá de cualquier connotación estilista y el modelo de completamiento y extensión.

4.4.1 La huella de los parques y la Ciudad Nueva

En el plano teórico el proyecto de Nueva Córdoba es importante, porque es el primero en introducir las nuevas ideas reformistas, la funcionalidad higienista, la idea de ensanche y las discusiones de los proyectos de nuevas ciudades argentinas en Córdoba y Rosario. Todo ello dando lugar a un ejemplo único e irrepetible, que nada tiene que ver con sus referentes.

Las ideas higienistas y de reforma social están reflejadas en los anchos de las calles, en la urbanización del espacio público, en la incorporación de los bulevares como nuevo espacio urbano de representación social, pero sobre todo en la construcción del primer parque urbano. “Ciudad nueva y parque urbano” son los símbolos de los cambios y los idearios en la construcción de la Argentina moderna. Asimismo, el proyecto plantea un nuevo modelo de ciudad jerarquizada viaria y funcionalmente, donde como contrapunto al centro colonial (Plaza Mayor) se proyecta una nueva plaza (de formas más “modernas”) como centro para la nueva ciudad.

La idea de continuidad y de ensanche, sumada a las ideas higienistas, a la cuadrícula hispana re-significada a partir de la experiencia argentina, o a la utilización de las diagonales, dan lugar a un barrio con identidad propia; que al mismo tiempo que propone la continuidad con la ciudad existente proyecta el desplazamiento de la centralidad. En la actualidad parte de esta idea se ha convertido en realidad. Nueva Córdoba es uno de los barrios más importantes, dinámicos y activos de la ciudad, ocupando una posición clave dentro de los flujos de movimiento que conectan el centro con la ciudad universitaria. Tanto es así que, en 1985 un estudio previo para la redacción de nuevas ordenanzas urbanas reconoce la existencia dentro de su trama de numerosas actividades de carácter central y todo el barrio fue incorporado al denominado “distrito centro”, junto al centro más tradicional.

Si bien en los planos para Nueva Córdoba no se diseña el tejido resultante, ni se hace mención a los tipos edificatorios propuestos, actualmente en el barrio podemos encontrar el testigo de antiguas edificaciones de finales de siglo XIX y principios del XX, ya sea viviendas aisladas y entre medianeras de estilo francés o edificios racionalistas. No obstante, predominan los edificios en altura entre medianeras del proceso de renovación de finales de siglo XX. Es de destacar que todos estos cambios tipológicos que han caracterizado las diferentes épocas de desarrollo se han realizado sin variar en absoluto el trazado y solo, en algunos casos, el parcelario; manteniéndose constante a lo largo de más de cien años, demostrando así la capacidad de flexibilidad y adaptabilidad del trazado propuesto.

El cambio de escala en los espacios públicos, junto a la introducción del parque como nuevo artefacto urbano, es otro de los temas relevante de este período. Durante los primeros años del siglo XX, a partir de la discusión teórica del reformismo argentino y la búsqueda de la construcción de una sociedad moderna, se construyen la mayor parte de los parques del país, muchos de ellos obra de Thays. En Córdoba, la discusión no es solo teórica sino que también deja el Parque Sarmiento, que se convierte en huella y símbolo de la identidad actual. El Parque Sarmiento logra conjugar las funciones higienistas con las sociales, representado el logro social y cultural del nuevo país democrático. A partir de este momento, la forma de abordar la construcción de los espacios abiertos cambia, ganando un verdadero protagonismo en los planes que se elaborarán (Bouvard y Carrasco). En este sentido, vale la pena subrayar, además, el accionar público frente a la actividad privada que lideraba la tarea urbanizadora de fines de siglo XIX y principios del XX.

Afirmábamos al principio que el proyecto de Nueva Córdoba encerró una idea implícita de construir ciudad. En este sentido creemos que es clave la voluntad de dar continuidad a la ciudad existente y la propuesta de un parque de estas dimensiones, solo entendible si existe una idea de ciudad futura, que seguiría creciendo y este parque, por su posición se convertiría en parque central. Recordemos que el sitio elegido para el parque

puede parecer periférico en un principio, pero para nosotros constituye una apuesta al crecimiento de la ciudad, una idea de ciudad futura donde el parque pasaría a tomar una posición central, tal y como queda demostrado con el crecimiento posterior de la ciudad. Es decir que en Córdoba idea de ciudad y parque central nacen conjuntamente.

4.4.2 La actualidad de los planes de Bouvard y Carrasco

Ya hemos comentado la oposición teórica entre Bouvard y Carrasco, que llevó al segundo incluso a criticar la contratación del primero en el plan de Buenos Aires. Y si bien, como hemos afirmado, los planes recurren a modelos que ideológicamente distan uno de otro, la estrategia de construcción que subyace en ambos es el completamiento y extensión. Su principal búsqueda es construir el nexo territorial necesario para dar sentido de unidad y continuidad a la ciudad, completando las áreas intersticiales entre el núcleo central y los barrios del siglo XIX.

La distancia temporal entre uno y otro explica los distintos modelos de referencia a los que cada plan recurre, pero también nos habla de la diferencia entre el desarrollo que experimenta una y otra ciudad a partir de 1900. Rosario, impulsada por el progreso económico que se apoya en el puerto, a pesar de tener casi trescientos años menos de vida que Córdoba, se coloca como la segunda ciudad más importante del país y Córdoba, que había sido una de las principales ciudades del virreynato en época de la colonia, pierde paulatinamente su importancia en detrimento de la anterior. Ser una ciudad joven, con una burguesía de reciente formación y una clase social no anclada en las costumbres coloniales, convierten a Rosario en una ciudad pujante y con deseos de transformarse en cosmopolita. No es casual entonces, que sus operaciones urbanas estén tan vinculadas y referenciadas a las reformas que se llevan a cabo en la capital del país, siendo la contratación de Bouvard (un año después que lo contratan en Buenos Aires) un claro reflejo. Tiene que pasar más de quince años desde el plan de Bouvard para que en Córdoba, el Intendente Olmos, encargue un plan que piense la ciudad de forma integral como lo hace Rosario en 1909. No es casual que Carrasco, que desarrolla su tarea desde la difusión y la academia, pero no encuentra la legitimación como urbanista en los medios profesionales de Buenos Aires, sea contratado y que desarrolle la mayor parte de su tarea profesional para provincias del interior del país, como Córdoba o Mendoza.

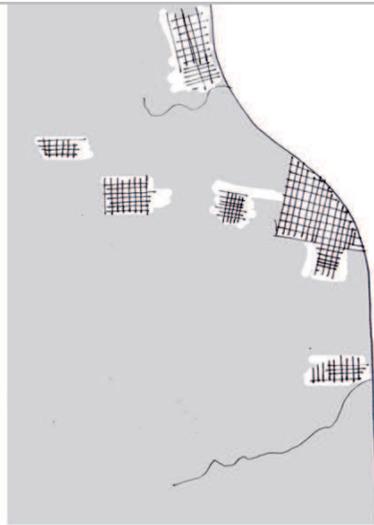
Sin embargo, aunque compartan la idea de vinculación, re-organización y conexión, hay que hacer notar la diferencia de escala entre ambos planes. Bouvard presenta un plan "optimista" para una ciudad futura de un millón de habitantes (superando incluso la superficie actual); Carrasco se limita a ocupar los espacios libres entre centro y periferia y la superficie que ya ha sido colonizada. Asimismo, Carrasco propone una ciudad

cerrada y de extensión limitada, mientras que los límites propuestos para Rosario son indefinidos, dejando, inclusive, abierta la posibilidad de continuar la extensión. Los únicos elementos que podrían dar una idea de final son los tres parques ubicados en los extremos.

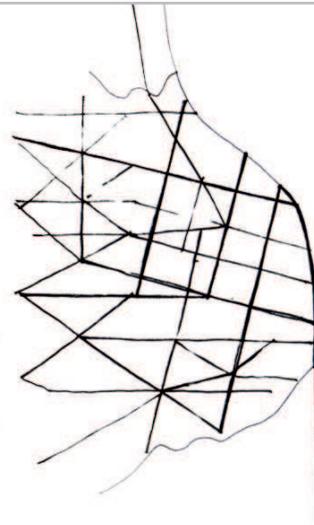
En la búsqueda por establecer continuidades y elementos que han perdurado más allá de los documentos dos preguntas resultan relevantes ¿cómo influyen en la imagen de la ciudad dos planes que no se han concretado? ¿Qué nos han dejado estos modelos?

En primer lugar, son los primeros en proponer una idea de plan general para toda la ciudad. Anteriormente solo se ha dado propuestas de crecimiento o de renovación por fragmentos. Asimismo, plantean por primera vez un modelo de extensión que supera el uso de la cuadrícula como instrumento único de diseño y subdivisión del suelo. Si bien por entonces el uso de la cuadrícula es bastante criticado en las esferas técnicas y académicas, que ven en ella la representación del vestigio del pasado colonial y el instrumento de los intereses económicos y especulativos, en ninguno de los planes desaparece totalmente; lo que demuestra su gran flexibilidad y adaptabilidad. No obstante, los trazados de diagonales, los radiales o pintoresquistas solo se repiten en algunos planes pero no se llegarán a construir.

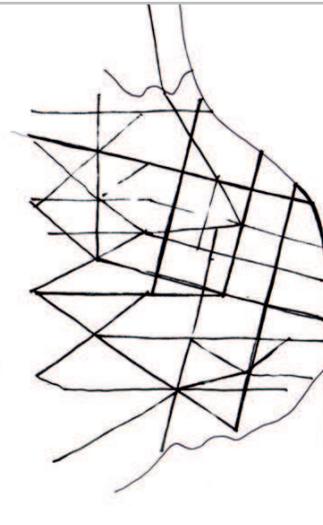
Rosario. Plan Bouvard



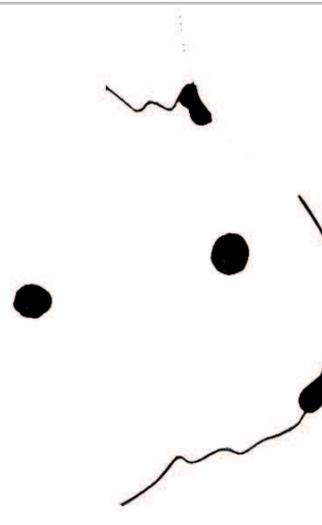
Completamiento y extensión



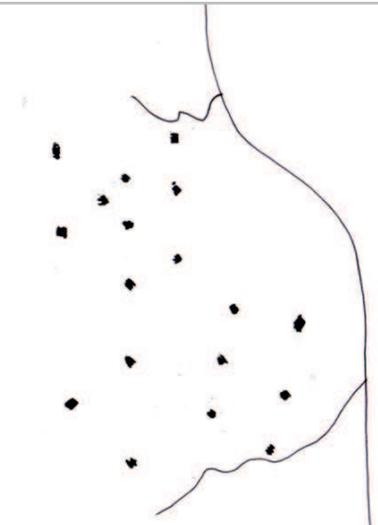
Ejes viarios estructurantes



Recorridos



Sistema de espacios verdes



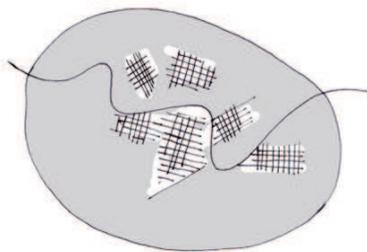
Nuevos centros, descentralización

En segundo lugar nos dejan importantes ideas de proyecto que aunque no son concretadas son retomadas y reinterpretadas en años posteriores.

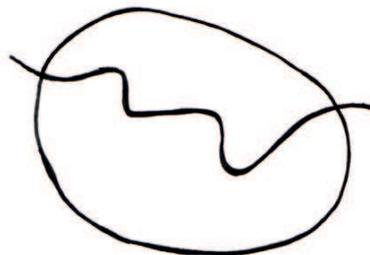
Los dos planes entienden los parques más allá del artefacto urbano único y plantean la idea de sistema. En realidad, es el plan de Carrasco el que lo hace de forma explícita, proponiendo un sistema interconectado. Bouvard en cambio, podríamos decir que lo insinúa tímidamente con la creación de otros tres parques complementarios al parque Independencia, pero es el plan de Guido-Farengo y Della Paolera (1935) donde se verá realmente los espacios libres entendidos como un sistema. Entre las ideas de parques cabe destacar en Córdoba la propuesta del parque lineal sobre el río Suquía, la creación de una ciudad universitaria y la ampliación del Parque Sarmiento hacia el Sur. En Rosario, los parques propuestos en la desembocadura de los ríos Ludueña y Saladillo en el Paraná se mantendrán hasta el día de hoy.

Del mismo modo, las ideas de avenidas y bulevares se van a repetir en contadas ocasiones, hasta que terminen por consolidarse. Ambos coinciden en aprovechar los recursos naturales para la ciudad. Bouvard como paseo público frente al río, donde propone la Avenida Costanera en Rosario (planteada también por Thays anteriormente) y la eliminación de los espacios de usos ferroviarios sobre el río, para recuperar como recorrido paisajístico, idea que se retoma en incontables ocasiones hasta convertirse en una realidad en los

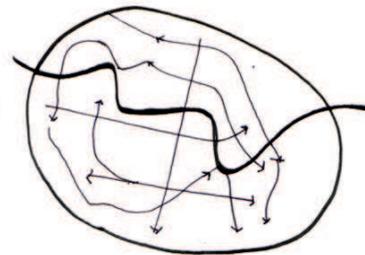
Córdoba. Plan Carrasco



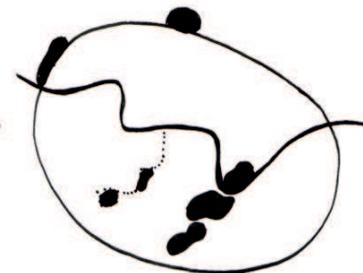
Completamiento y extensión



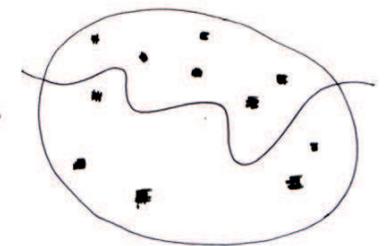
Ejes viarios estructurantes



Recorridos



Sistema de espacios verdes



Nuevos centros, descentralización

últimos treinta años. Por su parte, Carrasco propone una costanera y vía sobre el río, pero también como recurso para generar un nuevo tejido de edificaciones aisladas rodeadas de verde.

Ambos planes introducen, además, de forma temprana, la idea de descentralización. En Bouvard hay que leerla a partir de la propuesta de cruces y plazas en la nueva extensión y Carrasco, aún con sus contradicciones, propone la creación de centros cívicos como centros de la vida barrial. También se adoptan otros elementos por la ciudad aunque de forma puntual. Tal es el caso de la vivienda aislada, rodeada de jardín que propone Carrasco. Las casas construidas en los barrios del periodo anterior se caracterizan por estar edificadas sobre la línea de calle, definiendo un frente continuo y con un lenguaje "italianizante." A partir de este momento se populariza esta nueva tipología con un nuevo lenguaje que influye en el cambio de imagen de la ciudad.

Afirmábamos al principio que el principal aporte de estos ejemplos eran contemplar por vez primera una idea de ciudad frente a la construcción por partes que caracterizaron a los barrios que se construyeron a fines del XIX y principios del XX (explicados en el episodio anterior). Aquellos barrios parten de un pensamiento aislado y cerrado en sí mismo, que se evidencia principalmente en la disposición y tamaño de sus espacios públicos, acorde a la dimensión del propio fragmento. En cambio, ya desde el proyecto de Nueva Córdoba, que se plantea en continuidad a la ciudad existente o los planes que integran las diferentes piezas aisladas, muestran un claro cambio de sentido proponiendo una idea de ciudad. Del mismo modo, son las propuestas de parques las que, a nuestro entender, refuerzan la voluntad de construir una idea de ciudad. Recordemos, por ejemplo, el sitio elegido para el Parque Sarmiento, que si bien puede parecer periférico en un principio, se puede entender como una apuesta de crecimiento de la ciudad. Además,, las dimensiones con las que nace solo son entendibles si existe una idea de ciudad futura, que seguiría creciendo y este parque, como consecuencia, pasaría a ser central (tal como se observa en los planes sucesivos y en la actualidad). Algo similar podríamos decir del Parque Independencia en Rosario y del papel que adquieren los parques en los dos planes mencionados.

Para finalizar, nos interesa remarcar las convicciones de partida de esta investigación, los planes no son solo catalizadores del pensamiento urbanístico de un momento dado, sino que también condensan la realidad propia e ideas previas. Los planes analizados son dos claros ejemplos que vienen a confirmar este argumento. El plan Bouvard deja claro en su memoria que el documento presentado se elabora respetando las ideas y voces establecidas y las construcciones ya hechas, a lo que el autor suma su propia experiencia. Carrasco, por su parte, utiliza el plan como un ensayo para las discusiones urbanas en boga y sus propias ideas al respecto. De igual manera el proyecto de extensión para Nueva Córdoba va incorporando las modificaciones que se están produciendo en la ciudad a medida que ajusta su proyecto.

Entre la **ABSTRACCIÓN** y la **REALIDAD**. Ideas y estrategias de ciudad en la construcción de Córdoba y Rosario.





SISTEMATIZACIÓN Y FUNCIONALIZACIÓN
Las arterias viales y la ciudad por zonas

5

Córdoba. Avenida Poeta Lugones. Fuente: Fabio Caracciolo.

5. SISTEMATIZACIÓN Y FUNCIONALIZACIÓN

Las arterias y la ciudad por zonas

Desde la consolidación de un Estado Nacional y hasta 1930 aproximadamente, Argentina vive un constante crecimiento, aún con momentos con altibajos. Sin embargo, la crisis mundial de 1929, sumado a otros factores de índole interno, obliga al país a re-pensar su sistema económico que da inicio a una paulatina industrialización.

La particularidad con la que se da este proceso impacta fuertemente en las principales ciudades del país, que experimentan una segunda oleada migratoria (impulsada especialmente por el movimiento poblacional del campo a la ciudad) en demanda de trabajo. Sus efectos no tardan en advertirse en las estructuras urbanas, agudizando muchos de sus problemas, como la falta de vivienda, la movilidad o los equipamientos y servicios públicos.

Este clima es propicio para el urbanismo, que gana legitimidad como disciplina que puede solucionar estos problemas. Es así que, en muchas ciudades del país, dentro de las administraciones se crean oficinas técnicas de urbanismo y se llevan a cabo numerosos planes urbanos; cuyas bases conceptuales, en gran parte, están impregnadas de las ideas del urbanismo del Movimiento Moderno.

En este apartado analizamos las ideas que se introducen con el Movimiento Moderno y su impacto en la construcción de Córdoba y Rosario. Este episodio, que transcurre aproximadamente entre 1930 y 1960, deja en las ciudades, principalmente, las grandes arterias viarias (como las vías de circunvalación) y la organización de la ciudad desde un concepto de zonificación. Dos son los documentos básicos estudiados: el Plan Regulador de Rosario de 1935 que es el primero en explorar sobre estos nuevos conceptos, incluyendo, además, antiguas tradiciones y el Plan Regulador de Córdoba de 1956, que refleja la consolidación de algunos de ellos.

Estos planes(en el caso de Córdoba sobre todo), impactan fuertemente en la estructura de la ciudad y, de cierta forma, sientan las bases sobre las que van a crecer ambas en el futuro. Pero además, cobran valor, por no ser ejemplos de una aplicación más pura de las ideas del M. M., sino por conjugarse con otras, lo que, a nuestro entender, los convierte en singulares.

Córdoba



Delimitación espacial

Rosario



5.1 HACIA LA CIUDAD FUNCIONAL

Inestabilidad política, económica y migración en la transformación de la ciudad

A nivel general, esta etapa está marcada por los periodos de guerras y postguerras que trastocan el orden mundial, por la constante inestabilidad y cambio de rumbo que se da a nivel político y económico-financiero en el ámbito local y, por la transición hacia la que Romero denomina como *ciudad de masas*¹.

Hacia 1930 varios son los factores que inciden en que Argentina deba cambiar el rumbo económico y que van a influir en la transformación de las estructuras de las ciudades. Por un lado, la crisis de la bolsa de Nueva York de 1929 desarticula el ajustado sistema económico y financiero que habían conseguido Estados Unidos y Europa luego de la Primera Guerra Mundial, arrastrando consigo también a las piezas menores. Como consecuencia, se produce una disminución de la demanda y una caída en los precios de las materias primas que afecta al país. Por otro lado, coincide con otro factor de origen interno. Hacia la década del veinte concluye la incorporación de nuevas tierras para el cultivo, por lo que el aumento de la producción agraria pasa a depender de la mejora del rendimiento por hectárea de la producción.²

En este contexto de cambio en la demanda global y en la forma de producción interna, Argentina, que por décadas había basado su economía en la exportación agraria deber re-ajustarse. Hasta 1930, aún con diferentes gobiernos en el poder, no se había planteado nunca una alternativa al modelo económico primario exportador;³ pero ante esta situación se abre un nuevo panorama, donde el Estado tiene una fuerte intervención. Se sustituyen algunas importaciones y comienza un incipiente proceso de industrialización.

Hacia 1936, llegan al país nuevas empresas y capitales europeos (que huyen del sistema político y de la inminencia de una guerra) que ayudan a dinamizar el circuito económico. Al mismo tiempo, debido a las restricciones de las importaciones, empieza a formarse una pequeña industria nacional, que se especializa

1 ROMERO, J.L. (1976). *Latinoamérica las ciudades y las ideas*. En este libro, Romero clasifica la evolución de las ciudades latinoamericanas en 5 los periodos: las ciudades hidalgas, las criollas, las patricias, las burguesas y finalmente las ciudades masificadas.

2 FERRER, A. (2004) *La economía argentina*.

3 Ferrer (2004, op.cit) afirma al respecto que "existía un consenso básico de los principales actores sociales sobre los fundamentos mismos del modelo económico: el librecambio, el predominio de la riqueza agraria y la decidida participación del capital extranjero en la actividad económica y las finanzas".

a partir de la década de los cuarenta. En una primera etapa, entre 1930 y fines de 1940, el tipo industrial se apoya en la industria tradicional, principalmente la textil y de alimentos y en una segunda etapa, hacia 1950 - 1960, se centra en las industrias dinámicas y complejas, como la metalmecánica o la química. La instalación de fábricas, en un primer momento, se realiza en aquellas ciudades que ya cuentan con una infraestructura favorable, servicios de agua y energía y transporte; favoreciendo a las principales ciudades y acentuando la polarización y jerarquización de unas pocas sobre el resto del territorio. Es decir, Buenos Aires, Córdoba y Rosario.

Si hasta 1930, como dijimos, la economía exportadora se desarrolla en circunstancias de estabilidad institucional y política, el momento histórico que empieza con la crisis y el cambio del modelo económico está asociado a la debilidad democrática y constitucional. En ese mismo año, el país es testigo del primer golpe militar y con éste se inicia una época que está marcada por la alternancia de gobiernos democráticos y militares en la política nacional. A partir de entonces y durante más de medio siglo, Argentina vive convulsionada por los conflictos armados y la inestabilidad institucional.⁴

Estos cambios se sienten con fuerza en las principales ciudades. En la primera época, el periodo de escases y pobreza en las áreas rurales se traduce en una migración interna hacia las ciudades. Pero en un segundo momento, luego de la Segunda Guerra Mundial llegan al país una gran cantidad de inmigrantes provenientes de Europa. Estas dos oleadas producen una explosión urbana que no se había vivido desde el siglo XIX; dando lugar a lo que Romero llama la ciudad masificada.⁵

Las ciudades que más sienten el impacto de la inmigración son aquellas que han comenzado el proceso de industrialización, ya que ofrecen trabajo urbano, ya sea en los servicios o la industria; pero al mismo tiempo, posibilita la recreación y el intercambio social. Si en 1900, aproximadamente diez ciudades superan los cien mil habitantes; hacia 1940 ya cuatro ciudades (México, San Pablo, Buenos Aires y Río de Janeiro) sobrepasan el millón y Rosario ya alcanza los quinientos mil. Pero lejos de disminuir en las décadas siguientes el proceso continúa aumentando, y en aquellas ciudades de segundo orden, como Córdoba y Rosario, se manifiesta con más intensidad a partir de la década de los sesenta.

La llegada de inmigrantes impacta cualitativa y cuantitativamente en las estructuras de las ciudades. La nueva población de origen rural, transforma el orden ideológico y social imperante, cambiando las condiciones de

4 Entre el golpe de Estado del 6 de septiembre de 1930 y cuando se restablece la democracia de forma definitiva en 1983, el país atraviesa "la proscripción del radicalismo, el fraude patriótico predominantes hasta 1943, la proscripción del peronismo entre 1955 y 1973, los golpes de Estado de 1943, 1955, 1962, 1966 y 1976".

5 ROMERO, J. L. (1976) Op. cit.

"Pero lo que más poderosamente atrajo la atención de los que querían abandonar las zonas rurales o las ciudades estancadas fue la metrópoli, la gran ciudad cuya aureola crecía en el impreciso comentario de quien sabía algo de ella, y aún más a través de los medios masivos de comunicación: los periódicos y revistas, la radio y, sobre todo, el cine y la televisión, que mostraban a lo vivo un paisaje urbano que suscitaba admiración y sorpresa". ROMERO, José Luis (2001). Latinoamérica, las ciudades y las ideas.

vida. Conviven en el mismo espacio de las ciudades dos sociedades. Una, tradicional, compuesta de clases y grupos articulados dentro de un sistema convenido de normas y la segunda el grupo inmigrante constituido por personas aisladas que carecen de vínculos y lo único que tienen en común es converger en la ciudad.⁶

En las estructuras físicas los cambios se van a sentir en la escala como en la calidad de la vida. El número modifica la forma de moverse en la ciudad. El problema de la vivienda, que había comenzado a sentirse en las décadas anteriores, se agudiza. Aparecen viviendas precarias, en terrenos no aptos, las áreas marginales crecen ostensiblemente desde la crisis de 1930, acentuándose en la década de los cuarenta, y las áreas centrales se densifican. Las infraestructuras también sufren el incremento de la población y pronto empiezan a aparecer problemas en el transporte público, lo que da lugar al aumento del uso del automóvil individual. El crecimiento poblacional y de densidad en muchos lugares de la ciudad pronto se siente en los servicios públicos y en los equipamientos urbanos. Los servicios de agua, cloaca y energía, instalados años antes, son insuficientes para dar respuesta a la demanda poblacional y a una creciente industria. Algo similar también sucede con los equipamientos, especialmente sanitarios y educativos. Finalmente, el valor del suelo se ve afectado, éste se eleva, provocando la subdivisión de la antigua estructura parcelaria, el hacinamiento y la extensión de la ciudad en busca de terrenos más económicos.

Ante estos problemas la sociedad reclama soluciones y el urbanismo emerge como disciplina capaz de encontrarlas, ganando legitimidad que hace posible que se redacten numerosos planes urbanos.

Pero al mismo tiempo que el urbanismo gana consenso, lo que más afecta al país de la inestabilidad política y la alternancia en el poder, es que impide la acción a largo plazo y el interés general queda una y otra vez postergado. Los planes y proyectos que se inician son truncados con cada nuevo cambio político y, en el mejor de los casos, apenas se consiguen fragmentos de intervenciones.

⁶ ROMERO, J. L. (1976) Op. cit.

La introducción del urbanismo del Movimiento Moderno en el debate y sus antecedentes

Este periodo convulso, política y económicamente hablando, coincide con un momento fecundo en la difusión de la arquitectura y el urbanismo en Latinoamérica. Primero, por la vinculación a través de viajes y visitas de algunos personajes destacados y, en segundo término, por la radicación de varios de los grandes arquitectos y urbanistas del Movimiento Moderno en estas latitudes, emigrados desde Europa.

En las décadas del veinte y principios del treinta se logra consenso sobre la pertinencia y la legitimidad del urbanismo como disciplina que puede dar solución a los problemas urbanos. Varios son los factores que contribuyeron a esta consolidación. El incipiente desarrollo industrial, el aumento demográfico y la expansión urbana en las ciudades más importantes evidencian la necesidad de adoptar planes, cuyo reclamo ya no se limita al mundo de los urbanistas. Los principales medios de comunicación del país se involucran en las discusiones y se forman asociaciones. Una de las principales y más activa es Amigos de la Ciudad, formada en 1924, en Buenos Aires y que tiene su análogo en Rosario, llamada Amigos de Rosario.

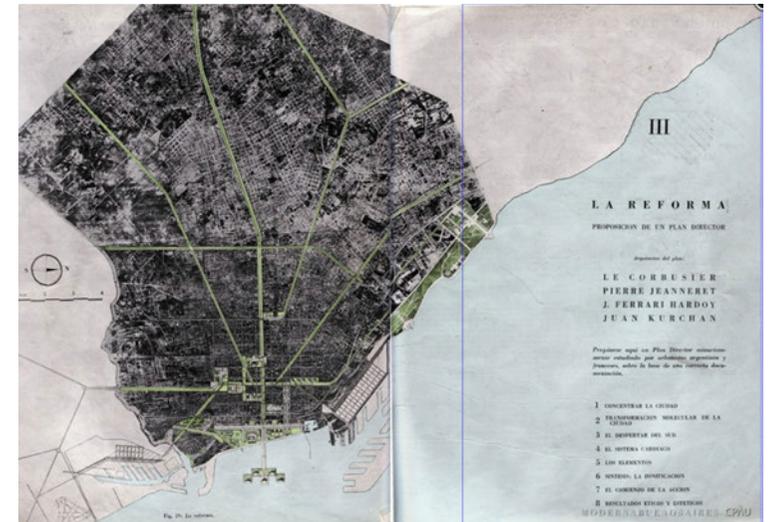
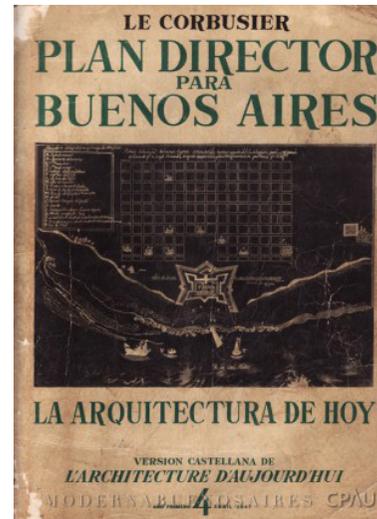
Asimismo, la difusión de ideas en revistas especializadas y por urbanistas de gran actividad y los Congresos Panamericanos de Arquitectura juegan un rol importante, al igual que la visita de re-nombrados urbanistas. A partir del momento en el que el urbanismo se convierte en una cuestión pública empieza a tomar forma el aparato técnico de planificación. Se crean muchas oficinas de planificación como resultado de la interacción entre los gobiernos municipales y las asociaciones de profesionales y centros de investigación urbana. Es el momento en el que se elaboran en varias ciudades planes urbanos. Entre ellos cabe destacar el de Córdoba de 1927 de Benito Carrasco, que también redacta otro para Mendoza y Concordia; o el de la Comisión de Estética Edilicia para Buenos Aires de Forestier y Noel. Planes que, aún con sus diferencias, pueden ser englobados en las posiciones tradicionales de la disciplina.⁷ Hasta bien entrada la década de los años treinta no se ponen en práctica los conceptos del Movimiento Moderno.

Sin embargo en 1935, cuando se realiza el Primer Congreso Internacional de Urbanismo en Argentina, las ideas del Urbanismo Moderno están instaladas en el debate urbano local. Los factores nombrados anteriormente no solo juegan un papel importante en la legitimación de la disciplina, sino que dan lugar paulatinamente a la introducción de las ideas que se están discutiendo en el mundo. Así, por ejemplo, dentro de las oficinas técnicas surgen muchos de los técnicos que luego tienen una destacada labor en los “nuevos” planes.

⁷ COLLADO, A. (2004). Modernización urbana en ciudades provincianas de Argentina. Teoría, modelos y prácticas, 1887-1944

De la conjunción de las sinergias que se producen entre las nuevas asociaciones y las oficinas municipales visitan el país (dentro de giras latinoamericanas) importantes personajes del urbanismo mundial, que traen consigo las nuevas corrientes y teorías del urbanismo. En la década del veinte ya habían visitado el país, Forestier (1924), Marcel Pöete y Leon Jaussely en 1926, Jaques Lambert en 1929 o Alfredo Agache en 1930. Ya en la década de treinta y portadores de las nuevas discusiones llegan Le Corbusier, Werner Hegemann o Gaston Bardet en 1949.

La figura de Le Corbusier tiene gran repercusión sobre todo en los arquitectos jóvenes. Le Corbusier visita dos veces Argentina, en 1929 y 1933. En la primera visita su prédica no supera, especialmente en materia de urbanismo, la influencia sobre algunos círculos intelectuales. La segunda visita, en 1933, en cambio, deja un plan, que es concluido en su estudio de París junto a los arquitectos argentinos Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan entre los años 1937 y 1938.⁸ Así, sus predicas se ven en varios planes que le suceden, como el Plan Regulador de Buenos Aires de 1948, que puede ser considerado como la continuación del plan de 1937 y otros que se realizan en las décadas siguientes en distintas ciudades del país. Según Collado las transferencias de sus ideas se pusieron más claramente en evidencia a partir de 1940.⁹ Asimismo, se comienzan a publicar



Tapa de la publicación del Plan Director para Buenos Aires de Le Corbusier. Edición especial de La Arquitectura de Hoy Plano de Plan para Buenos Aires de Le Corbusier. Fuente: <http://www.modernabuenosaires.org/>

⁸ Cabe aclarar que para Le Corbusier el documento elaborado constituía “un grupo de ideas que pudiera hacer de revulsivo y no como un plan acabado. Su objetivo no era otro que el de conmovier a la opinión pública para hacer alguna realización”; según conferencia de Ferrari Hardoy en la Facultad de Arquitectura de Buenos en 1965 citado en LIERNUR, J. F y PSCHUPIURCA, P. (2008). La red austral

⁹ COLLADO, A. (2004).Op. Cit.

muchos de los trabajos de Le Corbusier en la *Revista de Arquitectura* en esta década, en especial aquellos relacionados a temas urbanos y en 1946, se publica la Carta de Atenas en la misma revista.

Hegemann¹⁰ llega al país a finales de 1931 y su estadía se prolonga por cuatro meses donde lleva a cabo una intensa actividad que incluye conferencias y exposiciones de urbanismo y arquitectura en las ciudades de Buenos Aires, Rosario y Mar del Plata.

En sus conferencias realiza un análisis detallado de la ciudad en la que se encuentra y critica los problemas, sus causas y los códigos vigentes. Asimismo, enuncia propuestas de transformación, entre las cuales destaca el Plan Regulador como instrumento por “excelencia para lograr una expansión controlada; presentándolo en su versión convencional, con la incorporación de los reglamentos de zonificación y de edificación y manifestando preocupación por la solución de las relaciones ciudad-territorio.”¹¹ Considera el plan Regulador y el Reglamento Edilicio como herramientas ordenadoras de la renta urbana, en este sentido el Plan ordena la renta en el proceso de expansión urbana y el Reglamento Edilicio regula dicha renta y atiende los desequilibrios en esa expansión.¹² Las prédicas de Hegemann calan hondo en los urbanistas argentinos. En el caso de Rosario, sus conferencias van a dar el empuje definitivo para que se reclame la ejecución de un Plan Regulador.

Estos dos personajes influyen enormemente en los caminos que toma el urbanismo en el país que será interpretada como la confrontación de dos maneras de concebir la intervención en la ciudad. La de Le Corbusier “orientada por un lirismo profético e intuitivo y basada en una concepción autocrática y utópica”¹³ y la del maestro alemán como “partidaria de un cuidado pragmático por lo local con una concepción científica e interdisciplinaria del urbanismo”.¹⁴

El fortalecimiento de la disciplina vino acompañado con la creación de las dos primeras cátedras de urbanismo en el país. La primera en 1929, en Rosario; y la segunda en 1933, en la Universidad de Buenos Aires, ambas por **Carlos della Paolera**. Años más tarde, en 1939, el mismo della Paolera funda el Instituto de Argentino

10 Werner Hegemann es un teórico destacado del urbanismo (con formación en ciencia política y economía). Es uno de los organizadores destacados de congresos internacionales de urbanística en el momento en que en ellos se definía el perfil “científico” de la disciplina: 1910 en Berlín y 1911 en Düsseldorf. Luego de varios años de estadía en los Estados Unidos, en la década de los 20, dirige en Alemania la revista *Der Städtebau*. En 1930, poco antes de visitar Argentina, publica uno de los primeros trabajos sobre historia urbana, con su célebre llamado a resolver las condiciones de hacinamiento de los edificios de renta de la capital alemana: *La Berlín de piedra*.

11 Ídem COLLADO, A. (2004).

12 LIERNUR, J. F y PSICHEPIURCA, P. (2008). Op. cit

13 LIERNUR, J. F y PSICHEPIURCA, P. (2008).. Op. Cit. (pp 158) O

14 Idem LIERNUR, J. F y PSICHEPIURCA, P. (2008). (pp 158)

Carlos Maria della Paolera. Buenos Aires 1890 – 1960. Ingeniero civil y urbanista.

Se gradúa como ingeniero en la Universidad de Buenos Aires con una tesis sobre infraestructuras urbanas. Se vincula con el medio urbanístico de Francia donde continúa sus estudios en el Instituto de Urbanismo de la Universidad de París (antigua Escuela de Altos Estudios Urbanos) y realiza cursos con destacados miembros del urbanismo francés como Greber y Jaussély, entre otros. Su tesis la desarrolla bajo la dirección de Marcel Pöete, presentando una evolución urbanística de la ciudad de Buenos Aires como base para la formulación de un Plan Regulador. Cuando el Instituto se re-organiza bajo la conducción de Gastón Bardet integra a Della Paolera en el Comité de Patronato.

En su retorno a Buenos Aires se acerca a la Asociación Amigos de la Ciudad, desde donde es interlocutor en las visitas de Le Corbusier y Hegemann. Entre 1928 y 1932 dicta conferencias, escribe artículos y trata de influir, junto con distintas asociaciones (Amigos de la Ciudad, Museo Social, Sociedad Central de Arquitectos, Centro Argentino de Ingenieros) en los ámbitos de decisión política para que se organice una oficina de gestión urbana en el municipio de la Capital Federal. En 1932 se obtiene su creación y della Paolera es nombrado director.

En 1929 y 1933 funda las primeras cátedras de urbanismo del país, en Rosario y Buenos Aires, respectivamente.

Tributario de las ideas del “urbanismo científico” pretende instalar la planificación global a partir de las directivas establecidas por un plan regulador. En los artículos que publica aboga por la creación de organismos autónomos a las decisiones políticas, brega por espacios verdes, por la buena circulación vehicular y defiende una visión estética para la localización de los edificios públicos.

Sus tempranas preocupaciones por las perturbaciones en las condiciones de vida urbana (ruido, olores, transporte) le otorgan el rol de precursor del ambientalismo en el medio local.

Uno de sus principales proyectos es el tramo central de la Avenida 9 de Julio. La propuesta de avenida data de finales de siglo XIX y es aprobada en 1912. Della Paolera confecciona dos proyectos en 1933 y 1937, que proponen sustituir una manzana y ensanchar la arteria hasta 110 mts. para crear una avenida parque sin edificación.

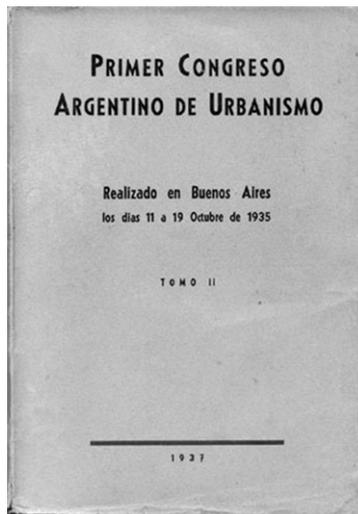
Dentro de su vasta labor proyecta también los planes reguladores para Mendoza, Tucumán, Mar del Plata y Rosario.

Fuente principal: LIERNUR, F. y ALIATA, F. (comp.) (2004) Diccionario de arquitectura en la Argentina: estilos obras, biografías, instituciones, ciudades.

de Urbanismo y, en 1946, el Curso Superior de Urbanismo en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires. Della Paolera imprime su impronta en los programas de estudio que, además, marcan la praxis del urbanismo en los planes. Della Paolera, joven urbanista egresado del Institut d'Urbanisme de la Universidad de París, "no sólo introduce la dimensión metropolitana como unidad de intervención y desplaza el eje de las preocupaciones de lo estético a lo social, sino que refiere al andamiaje de un nuevo Urbanismo Científico."¹⁵ La idea del "urbanismo científico" marca el desarrollo de la disciplina en la década siguiente.

También los congresos de urbanismo juegan un papel importante en el intercambio de ideas en estos años. Si bien durante los años veinte se habían realizado Conferencias Interamericanas y Congresos Panamericanos de Arquitectos¹⁶ (que consolidaron la interacción entre los arquitectos del cono sur), los temas urbanos no cuentan con su propio escenario. Es recién en la década de los treinta cuando se llevan a cabo los congresos internacionales de arquitectura y urbanismo en Latinoamérica, donde participan técnicos locales y expertos extranjeros como el Congreso de Arquitectura y Urbanismo en Chile en 1934; el de Buenos Aires en 1935; el de la Habana en 1938, entre otros.

El Congreso de Urbanismo de 1935¹⁷ evidencia las preocupaciones sobre las ciudades del momento: "En las últimas décadas, el crecimiento rápido de la población de las ciudades, la veloz evolución de las ciencias y las actividades industriales,(...) han dado un impulso extraordinario a las ciudades, cuyo desarrollo, escapando a todas las previsiones normales, plantea problemas de tal magnitud, que hace necesario salir de toda inercia y apatía para buscarles soluciones, aún factibles, que eviten males irreversibles."¹⁸ Pero también va a significar la consolidación definitiva del urbanismo como disciplina. Dice en el capítulo de *Exposición de motivos y bases del Congreso*, "frente al clamor que exige una solución urgente, las autoridades de muchas ciudades europeas y norteamericanas se avocan a su estudio, llegándose en los últimos tiempos a aplicarse sistemáticamente la ciencia del urbanismo (...)"¹⁹ Las exposiciones y trabajos del congreso se organizan en tres grandes ejes temáticos según las discusiones que toman el debate del momento, *Historia y Evolución de las ciudades*, *Urbanización de ciudades* y finalmente, *Previsiones permanentes del Urbanismo*.²⁰



Portada del Primer Congreso Argentino de Urbanismo. Buenos Aires 1935.
Fuente: GUTIERREZ, Ramón (2007) Los inicios del urbanismo en la Argentina.

15 RIGOTTI, A. M. (2012). Un foco de innovación. Urbanismo en la Escuela de Arquitectura de Rosario (1929-1980).

16 Los congresos Panamericanos de Arquitectura fueron inaugurados en Montevideo en 1920, con realizaciones consecutivas en Santiago de Chile en 1923, Buenos Aires en 1927 y Río de Janeiro en 1930.

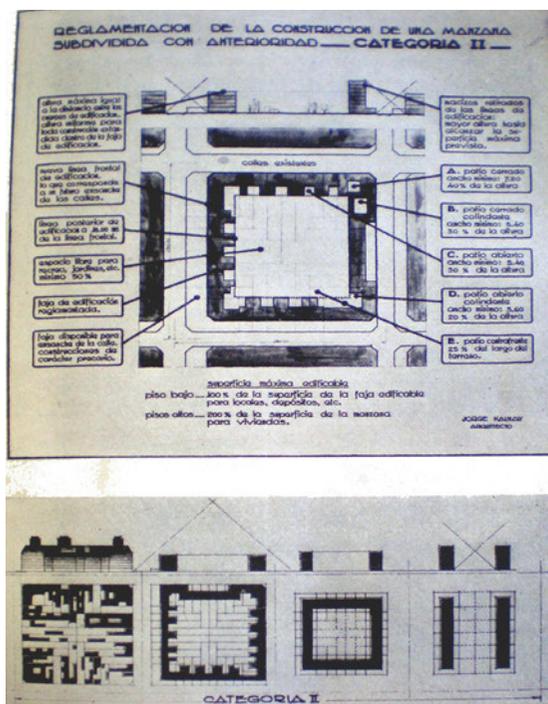
17 Primer Congreso Internacional de Urbanismo es organizado por los Amigos de la Ciudad y el Museo Social Argentino junto a una gran cantidad de instituciones públicas y privadas. Se realiza en Buenos Aires durante los días 11 y 19 de octubre

18 Exposición de motivos y bases del Congreso en Actas del PRIMER CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO de 1935 (1936)

19 Idem Actas del PRIMER CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO de 1935 (1936)

20 La primera, Historia y Evolución de las ciudades, donde se presentan solo seis trabajos. La segunda, bajo el título de Urbanización de ciudades se divide en cuatro partes Urbanización de ciudades, Comunicaciones, Aspecto social y económico y el Problema legal. Finalmente, el último eje lo constituyen las Previsiones permanentes del Urbanismo, que incluye Organización funcional de la ciudad, Plan Regulador, La ciencia y el arte al servicio de la ciudad, Las estadísticas y Las enseñanzas. Actas del PRIMER CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO de 1935 (1936).

La lectura de los trabajos presentados y de las conclusiones pone de manifiesto varias cuestiones que marcan la praxis urbanística de muchos de los planes venideros. En primer lugar la adopción del plan Regulador como instrumento, y cuáles son sus contenidos básicos.²¹ En segundo lugar la importancia que debe adquirir el tema de las comunicaciones, con énfasis en el ferrocarril. Y finalmente, el zoning o “reglamento funcional.”²²



21 GUIRAUD en. Normas de urbanismo para los gobiernos y municipalidades de pueblos y ciudades de la República describe las diferentes características y contenidos que debe tener un Plan Regulador para cualquier ciudad de Argentina. Entre ellas cabe destacar la obligatoriedad, el estudio previo minucioso de lo existente, tanto construido como su entorno natural; proyecciones de la evolución de la ciudad; estudio del sistema de “circuitos de vialidad”, red primaria de comunicación, trazado y sistematización de calles; zonificación, espacios libres y orden monumental.

22 Varias citas a lo largo de distintos textos lo manifiestan: “El tema zoning y reglamento funcional, tiene por objeto la estructuración del Plan Regulador, estableciendo las proporciones de las distintas zonas entre sí, las superficies edificables y los espacios libres (...)” (KALNAY J. Zoning y reglamento funcional). “ Puede dividirse en tres partes el estudio del Urbanismo de una ciudad. Primero, sus condiciones generales; segundo, su zonificación; y tercero, sus condiciones particulares.” (GUIRAUD, E. Normas de urbanismo para los gobiernos y municipalidades de pueblos y ciudades de la República.). “Hoy día todas estas clasificaciones por zonas son engranajes de la máquina funcional de la ciudad y para que marchen todos de acuerdo es necesario coordinar (...)”(GUIRAUD, E. Normas de urbanismo para los gobiernos y municipalidades de pueblos y ciudades de la República.)

Dibujos de ejemplos propuestos para la nueva edificación en el capítulo de *Reglamento Funcional en el artículo de KALNAY J. Zoning y reglamento funcional en Actas del PRIMER CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO de 1935 (1936)*

5.2 SINERGIAS DE MODELOS Y LABORATORIO FUNCIONAL

Guido, della Paolera y Farengo en Rosario

Ángel Guido: Rosario 1896- 1960. Ingeniero, arquitecto, publicista y urbanista. En 1916 obtiene el título de Técnico constructor Nacional, en 1920 el de Ingeniero Civil y en 1921 el de Ingeniero-Arquitecto en la Universidad Nacional de Córdoba.

En la práctica profesional realiza proyectos de residencias particulares en Rosario y en Buenos Aires. Proyecta edificios institucionales como las sedes del Club Gimnasia y Esgrima en Rosario y en Tucumán, la sede del Círculo Museo Histórico Provincial en el Parque Independencia y gana por concurso el Monumento a la Bandera, que construye en 1940. En 1945 desarrolla el proyecto de re-construcción de la Iglesia y Convento de San Francisco en Santa Fe y en 1945 la Ciudad Universitaria de Rosario.

Como urbanista es coautor del Plan Regulador de Rosario (1935), autor de los planes de Tucumán (1937), Salta (1938) y San Juan (1942), éste último junto a Benito Carrasco. Es considerado como un referente en el movimiento neocolonial. Está vinculado al pensamiento de Ricardo Rojas, de quien es amigo.

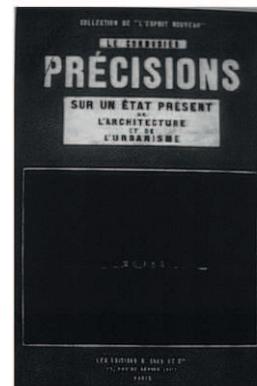
En 1921, instalado en Rosario, comienza su actividad académica en la carrera de Ingeniería en la Facultad de Ciencias Matemáticas. Participa en la creación de la carrera de arquitectura y en 1924 comienza a dictar la asignatura de Historia de la Arquitectura. Guido defiende una historia orientada a revivir los valores estéticos para su exaltación y su disponibilidad en la construcción del presente. En 1924, en el Segundo Congreso Universitario Anual, propone ampliar los planes de estudios de las facultades de la arquitectura para introducir un curso especial sobre Historia de la Arquitectura y Ornamentación Americana pre y post-colombina y, en 1925, propone la creación de un Instituto Nacional Arqueológico de Arquitectura Americana, para censurar la arquitectura colonial y prehispánica. En 1934 se hace cargo de la cátedra de Urbanismo. También se desempeñó como profesor de Historia del Arte en la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA y durante el periodo 1948-1950 fue rector de la Universidad Nacional del Litoral.

Produce ensayos sobre la fusión hispano indígena en la arquitectura colonial, estudia el arte mestizo y la influencia indígena en el arte colonial mexicano. En 1925 edita su obra mayor *Fusión hispano-indígena en la arquitectura colonial*. Durante 1927, edita y dirige la revista *Arquitectura* (del Centro de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe y de la Sociedad de Arquitectos de Rosario). En este mismo año presenta en el III Congreso Panamericano de Arquitectos su tesis *Orientación espiritual de la arquitectura en América*. A partir de 1933 comienza a enviar colaboraciones para el diario *La Prensa*, entre las que cabe mencionar un ensayo sobre Wright. En 1940 publica su obra *Redescubriendo América en el Arte*.

Fuente principal: LIERNUR, F. y ALIATA, F. (comp.) (2004) Diccionario de arquitectura en la Argentina: estilos obras, biografías, instituciones, ciudades.

Como hemos afirmado, el urbanismo moderno se introduce en Latinoamérica a partir de los años 20 y se va consolidando a partir de los 30, y es el Plan Regulador de Rosario (desarrollado por Guido, Della Paolera y Farengo) uno de los primeros en Argentina que intenta integrar estos conceptos en un documento de planificación.

Entre 1919 y finales de 1929, los temas que dominan el discurso urbano en Rosario varían de los problemas de embellecimiento (contexto en el que fue contratado Bouvard en 1909) hacia los problemas funcionales. La necesidad de sistematizar el ferrocarril y los posibles proyectos que se presentan para ello, sumado a diferentes asociaciones (en especial la Federación de Fomento Edilicio, presidida por **González Theyler**²³) juega un papel fundamental en la promoción de un Plan, que finalmente, concluye en la ordenanza N° 58 de 1929 que establece la necesidad y las condiciones para su redacción. El encargo se desarrolla en una situación particular ya que en ese momento no existe ninguna legislación que implemente la obligatoriedad de los Planes Reguladores. Este plan nace entonces, por la conjunción de consensos y deseos de organismos.



Portada del libro *Précisions* de Le Corbusier, escrito a la vuelta de su viaje por Sudamérica (1930). Fuente: MOLINA y VEDIA, Juan (1999) *Mi Buenos Aires* herido. Ediciones Colinue. Buenos Aires

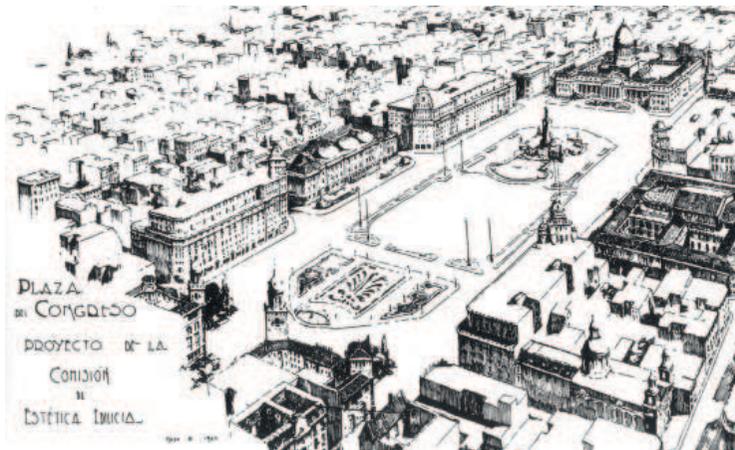
23 **Ángel González Theyler:** contador público y operador inmobiliario. Organizador y presidente de la Federación de Fomento Edilicio, sostiene, desde el año 1925, una insistente campaña en pro del Plan Regulador de la ciudad. Esta campaña da por resultado el nombramiento en el H. Concejo Deliberantes, de la "Comisión Especial de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo", de la cual es designado Secretario "ad-honorem", siendo luego redactor de la Ordenanza N° 58 de 1929 sobre confección del Plan Regulador. En el año 1931, como delegado de la Municipalidad visita las Municipalidades de Roma, Viena, París y Berlín y las reparticiones técnicas encargadas de estudiar los aspectos económicos, financieros y legales de los planes reguladores de dichas capitales.

Los referentes destacados

Varios son los referentes teóricos que confluyen en el plan de Rosario. El principal es el *Urbanismo del Movimiento Moderno* que, como la memoria del propio plan expresa “*permite discernir hoy, claramente que es lo bueno y lo malo para la ciudad*”.

Entre los referentes destacan: Della Paolera como tributario de las ideas del “urbanismo científico”. Della Paolera cree en la planificación global y le asigna preponderancia al diagnóstico de la ciudad.²⁴ Guido que introduce el *planning americano*,²⁵ reflejado en la utilización de comparaciones de índices y estándares con los que se justifican opciones adoptadas y Hegemann que, en sus conferencias (29 de octubre y 1º de noviembre de 1931), opera como introductor de ejemplos y tópicos del mencionado *planning*.²⁶ La importancia que se le otorga al expediente urbano (o sea las etapas de análisis y diagnóstico) reflejan su carácter científico.

Asimismo, podemos encontrar algunas referencias al plan para Santa Fe,²⁷ publicado en 1927 en la revista *Arquitectura* (de la cual Guido es editor), y coincide en algunas de las propuestas con el Plan Regulador y de Reforma de la Capital Federal de 1925. Tal es el caso de la idea de descentralización o la reconquista del río.



24 Ver COLLADO, A.(2007) *Modernización urbana en ciudades provincianas argentinas*, o NOVICK, A.y PICCIONI, R.(1998). Carlos María Della Paolera o la amnesia del urbanismo argentino

25 En 1932 gana una beca de la Fundación Guggenheim, donde entre otros temas, estudia la realización práctica de planes reguladores en ciudades americanas

26 RIGOTTI, A. M. (2005) *Las invenciones del urbanismo en Argentina (1900- 1960)*. Inestabilidad de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización.

27 LIERNUR, F. y ALIATA, F. (comp.) (2004) *Diccionario de arquitectura en la Argentina: estilos obras, biografías, instituciones, ciudades*.

Rosario 1930: las condiciones previas

AÑO	TOTAL DE POBLACIÓN (los datos son estimaciones)
1930	480.936
1931	492.600
1932	501.482
1933	503.703
1934	505.815
1935	507.784

Fuente: Anuarios Estadísticos (1932-1943), Dirección General de Estadística, Municipalidad de Rosario citado en PLA, A. J., (coord.)(2000). Rosario en la historia (de 1930 a nuestros días).

“Las líneas e instalaciones ferroviarias han dislocado en forma tal a la ciudad que, teniendo Rosario una planta absolutamente llana se ha desarrollado sin coordinación y como si verdaderos accidentes topográficos hubiesen separado extensas zonas, dificultando las comunicaciones directas ya que los reducidos pasos a nivel con los ferrocarriles no pueden considerarse como vinculaciones francas.” MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1937) El Plan Regulador de Rosario en su segundo aniversario

Rosario, como otras ciudades industrializadas de América Latina, experimenta en la primera mitad del siglo XX un crecimiento demográfico desmesurado (censo 1914, 222.595 habitantes y censo 1926, 406.479 habitantes).²⁸

El espacio no ocupado, entre el área central (delimitada por los bulevares Oroño y Pellegrini) y los primeros barrios del siglo XIX, se ha completado de forma más o menos continua, aunque persisten ciertos vacíos debido a que el crecimiento se ha hecho a partir del centro de cada núcleo²⁹. Los caminos de salida y las vías de ferrocarril marcan las principales líneas sobre las cuales se extiende la trama urbana. Al ser una ciudad que crece sin plan (a pesar de los intentos y de las reflexiones que se han llevado a cabo), es el simple loteo el que va llenando los espacios intersticiales sin apenas prever áreas libres. El único espacio libre destacado es el parque de la Independencia.

El proceso de desarrollo ferroviario³⁰ causa innumerables problemas de continuidad. Las vías que atraviesan la ciudad no permiten la comunicación natural entre los barrios. Las estaciones ocupan espacios centrales que dificultan el correcto desarrollo urbano y las vías entran en conflicto con la creciente utilización del coche (introducido en 1923). Además, el ferrocarril y los usos portuarios ocupan el frente de la costa, por lo que la ciudad queda totalmente desvinculada del Río y no se aprovecha sus cualidades paisajísticas e higiénicas.



Imágen: Plaza Belgrano, sin el monumento a la Bandera. Rosario 1935 – 1940 aproximadamente. Fuente: imagen cedida por el CURDIUR

28 Datos obtenidos de la Memoria del Plan Regulador de 1935. MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1937) El Plan Regulador de Rosario en su segundo aniversario.

29 En este sentido, la forma de crecimiento continúa con la lógica que se dio en el periodo anterior.

30 El sistema ferroviario argentino se realiza a partir de diferentes compañías que explotan cada uno de los recorridos, sin un plan previo de coordinación, por lo que cada una traza su propia vía. Es así que en 1930 existe en Rosario, 16 zonas ferroviarias de 6 empresas distintas y 172 pasos a nivel. Memoria del Plan Regulador de 1935.

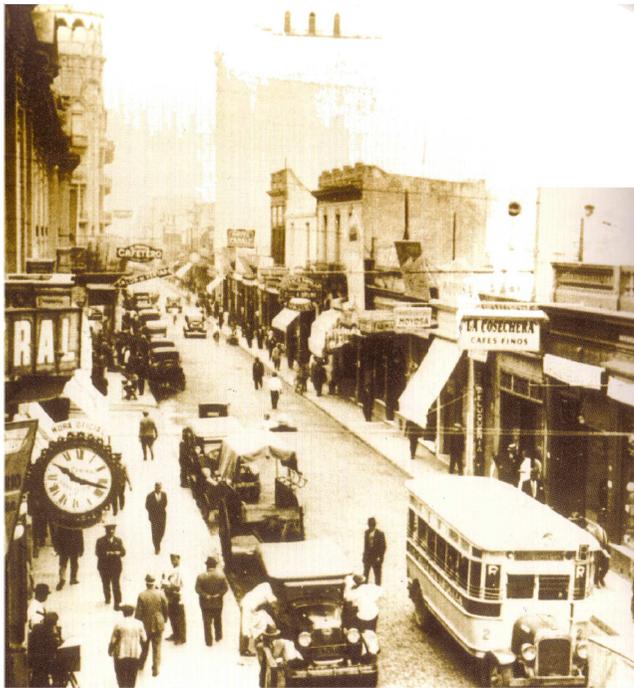
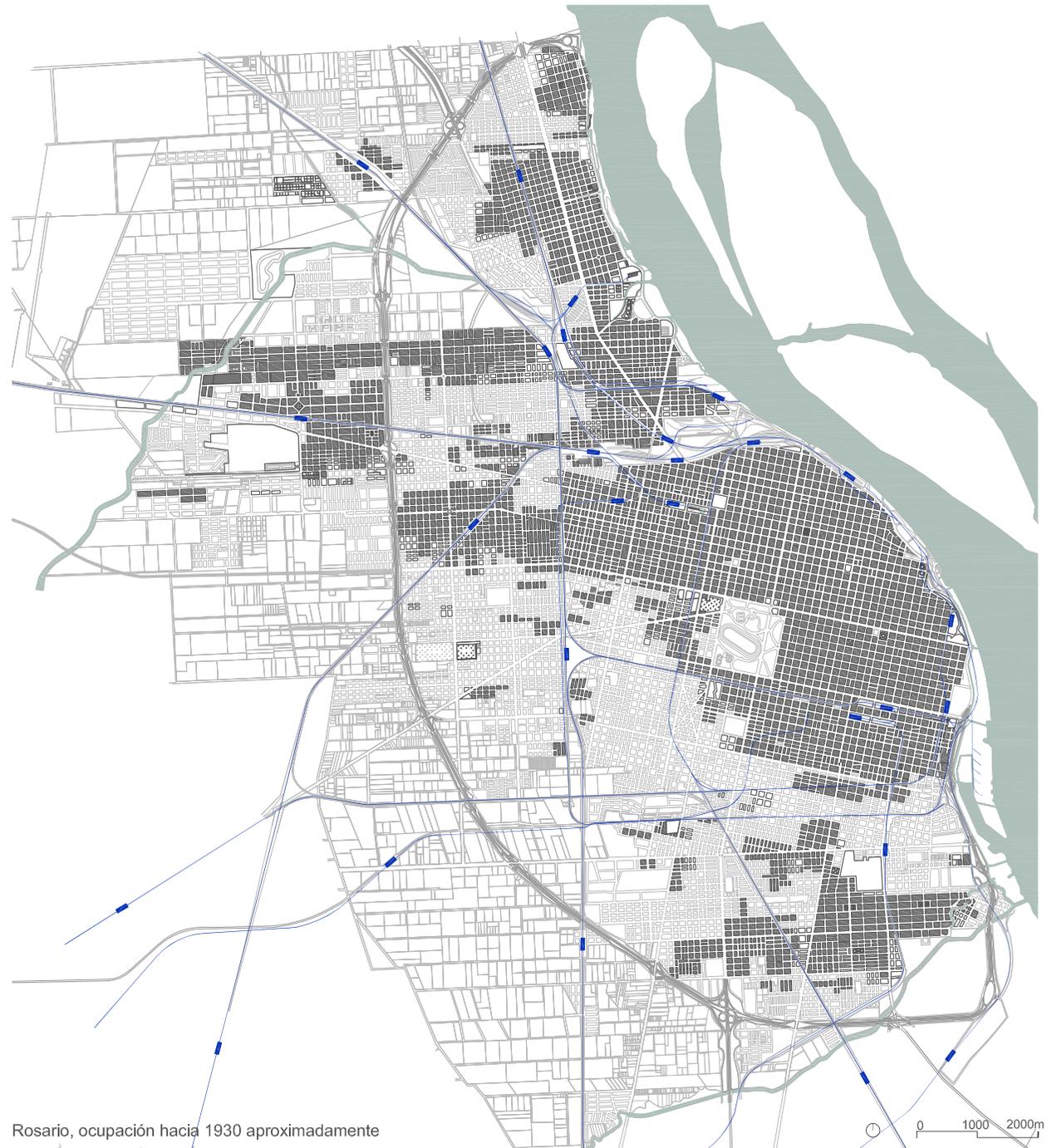


Imagen de Rosario hacia 1920, calle San Luis entre San Martín y Sarmiento

Fuente: IELPI, R. y VILA ORTIZ, G (1995) Imágenes de la memoria de Rosario

Plano elaboración propia en base a diferentes textos y planos de la época sobre base cartográfica de Rosario 2002



Rosario, ocupación hacia 1930 aproximadamente

5.2.1 El Plan de Guido, della Paolera y Farengo en Rosario

La ciudad es entendida, por vez primera, desde una perspectiva donde prevalece lo funcional y la resolución de los problemas se basa en las ideas de **optimización y organización de las funciones urbanas**. Aparece en él algunos de los nuevos tópicos, la importancia de la re-organización del sistema viario, la movilidad y la *zonificación* de la ciudad. No obstante, también nos interesa destacar la generación de un sistema de parques conectado, a diferencia del plan anterior (Bouvard), y las soluciones de vivienda obrera.

Sistema viario: arterias de accesos, jerarquización y circunvalaciones

La aparición del vehículo privado y la forma de abordar la ciudad del Movimiento Moderno determina la importancia que tiene el estudio funcional de la movilidad y especialmente del sistema viario a partir de este momento. La propuesta aborda, principalmente, el análisis funcional de la red, tomando como principales referentes a las ciudades norteamericanas.

El sistema general propuesto se basa en los principios de un **sistema jerarquizado**, con arterias maestras, secundarias y avenidas de circunvalación. El sistema, de *modelo radiocéntrico*, está formado por arterias radiales de penetración (camino de acceso a la ciudad y de conexión con los barrios satélites) y avenidas de circunvalación, las que se complementan con una serie de avenidas secundarias que tienen por objeto desviar el tráfico del núcleo central.

En el trazado general de las vías proyectadas (nuevas y ensanches) respetan las directrices del damero en la zona urbana existente y elimina toda referencia a las diagonales del plan anterior, por considerarlas de difícil concreción.³¹ Sin embargo, propone otras intervenciones traumáticas, como lo es la apertura de dos grandes avenidas (como ejes monumentales), perpendiculares entre sí (avenida N-S y avenida E-O), con operaciones de cirugía sobre el tejido existente, al estilo de la apertura de la Av. 9 de Julio en Buenos Aires.³²

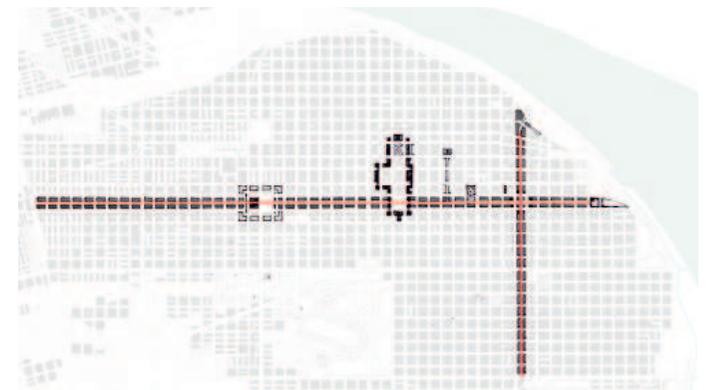
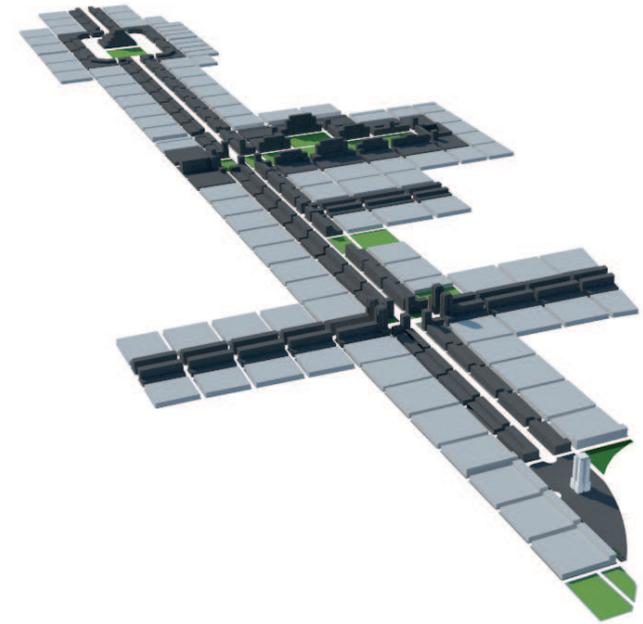
Por primera vez en Rosario aparece la idea de avenidas circunvalares, pero rodeadas de parques, combinando los análisis funcionales con la tradición de los parkways.

La avenida N-S corre paralelamente a la calle San Martín. La ubicación es entre las calles Maipú y San Martín. Se inicia en la Avenida Belgrano en el Norte y termina en el Sur en el Boulevard 27 de Febrero, donde se vincula mediante un "rond-point", con la prolongación de la calle San Martín. Esta extensa arteria facilitaría el acceso y la salida hacia el Sud desde todo del centro comercial.

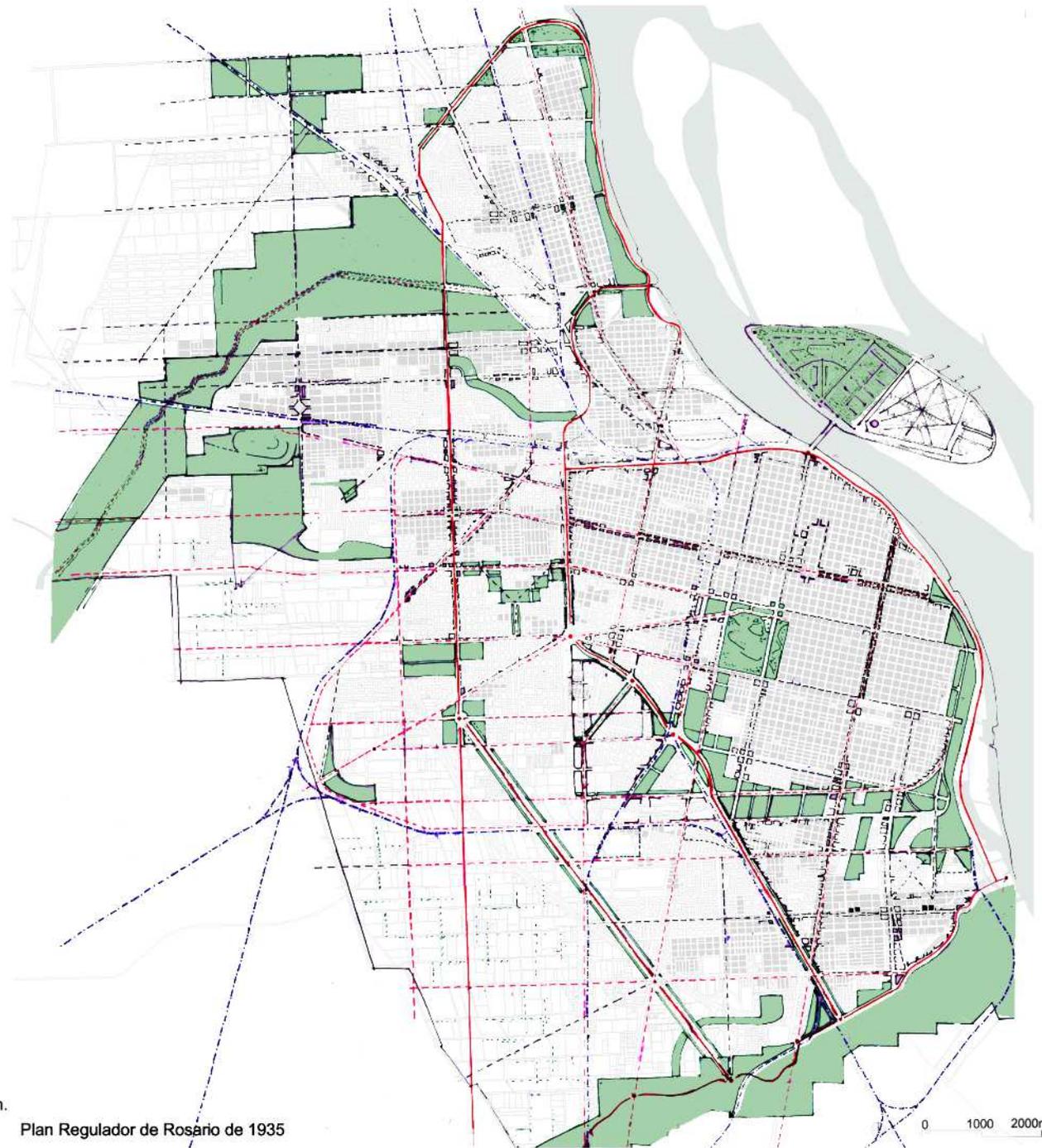
La Avenida E-O, de 40m de ancho se ubica en la zona central de las manzanas comprendidas entre las calles San Juan y Mendoza. Arranca desde el puerto a la altura de la calle Chacabuco y se prolonga hasta la Avenida Francia.

31 Tal es el caso de las Diagonales Norte y Sur en Buenos Aires que encontraron muchos problemas en el proceso de expropiación.

32 Della Paolera confecciona dos proyectos para la Av. 9 de Julio (1933 y 1937); donde propone sustituir una manzana para ensanchar la arteria hasta 110 mts



Derecha: Esquema interpretativo de la red vial del Plan
Izquierda arriba: Axonométrica de las Avenidas Oeste y Norte-Sur.
Izquierda abajo: Croquis de la operación de apertura de las Avenidas
Monumentales Este-Oeste y Norte Sur, propuestas en el Plan Regulador.
Fuente de los gráficos: elaboración propia



Plan Regulador de Rosario de 1935 superpuesto sobre la mancha urbana ocupada hacia 1930 aproximadamente.

Plano de elaboración propia en base a diferentes textos y planos del plan. Re-dibujado sobre base cartográfica ciudad de Rosario 2002.

Plan Regulador de Rosario de 1935

Movilidad: racionalización del sistema ferroviario y sistematización del transporte público

La optimización del sistema de movilidad se funda en dos tópicos: la racionalización del transporte ferroviario y la re-organización del transporte público.

En la década de los veinte, seis empresas ferroviarias operan y tienen estaciones terminales en la ciudad. Todas intentan ubicarse próximas al puerto y para ello las vías se trazan en una doble cintura alrededor del área central que, como consecuencia, dibujan un límite que entorpece el desarrollo de la ciudad y provoca problemas de tráfico. La necesidad de reformular el sistema ferroviario es uno de los temas que impulsa la discusión sobre la oportunidad de realizar un plan. Para ello se recurre a numerosos ejemplos de referencia en Europa, Norteamérica y en el país. Todos ellos para justificar el acierto de la propuesta adoptada.

Entre los ejemplos de referencia de Estaciones Centrales se encuentran: Gran Central Station, edificada en el corazón de Nueva York; la de Chicago, destinada a responder las exigencias de tres líneas; Boston; Newcastle; Springfield, que se distingue por tener un edificio a cada lado; entre otros.

Entre los ejemplos en Argentina se nombra a la Estación Once, que sirve conjuntamente al F. C. Oeste de Buenos Aires y al subterráneo y que permite la circulación de 250 trenes en los días de trabajo con intervalos de 3 y 4 minutos; la Estación Córdoba, donde concurren tres ferrocarriles; la Estación Tucumán; la Estación Mendoza, de uso común para tres líneas; entre otras.

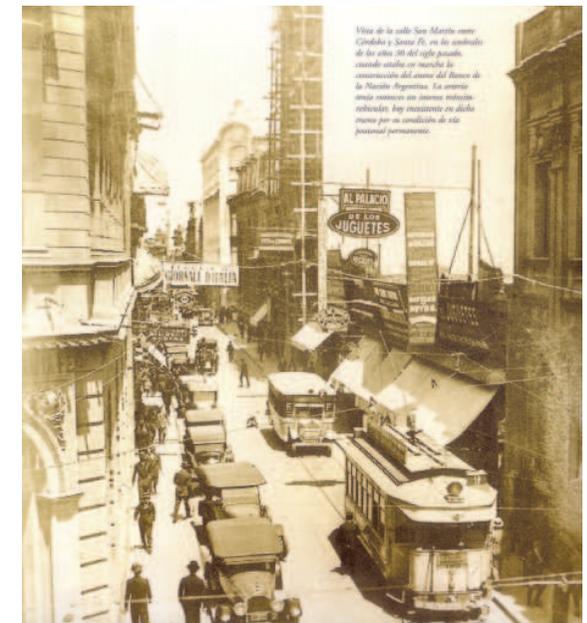
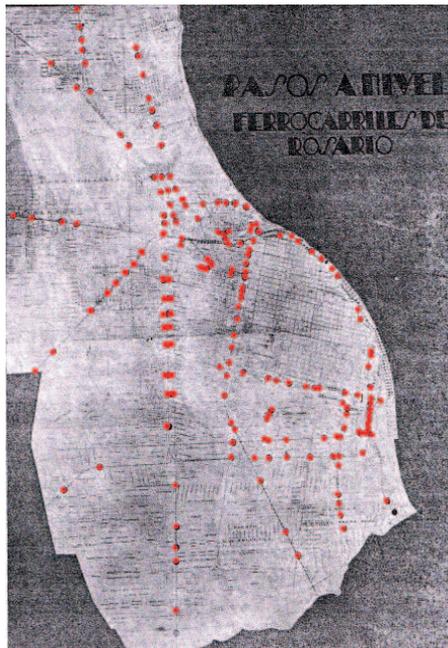
De izquierda a derecha:

01 Plano de Rosario donde se señalan con puntos rojos los 172 pasos a nivel existentes por entonces, el Plan Regulador propone suprimir 124. Fuente MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1937).

02 Imagen de la actual calle Cafferata, cruzada por las vías del Ferrocarril Provincial Santa Fe y poblada de barreras.

03 Imagen de la calle San Martín esquina Córdoba y Santa Fe, a principios de 1930.

Fuente 01 y 02: IELPI, R. y VILA ORTIZ, G. (2000) Imágenes de la memoria. Rosario 1880-1930.



De izquierda a derecha:

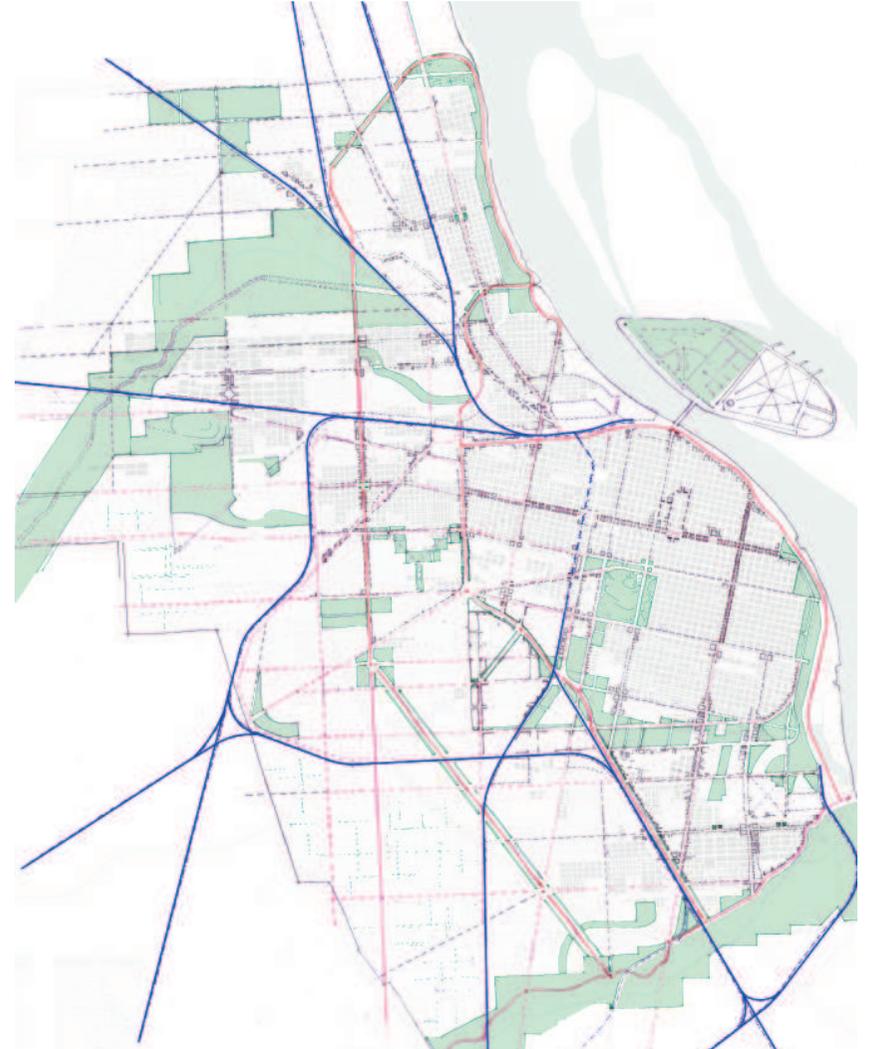
Plano de vías ferroviarias hacia 1929 en Rosario.

Fuente: elaboración propia en base a fuentes diversas, principalmente FERRER, Á. y FERNANDEZ PRIOTTI, C.A. (2003). Ferrocarriles en Rosario.

Propuesta ferroviaria del Plan Regulador de 1935

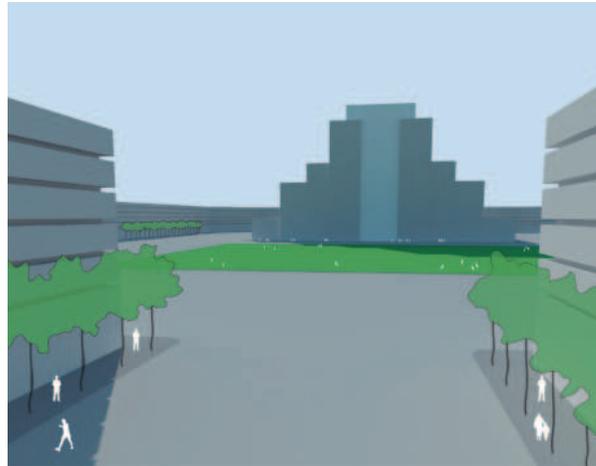
Fuente: elaboración propia, re-dibujo del plan sobre base actual.

El proyecto presentado (que tiene su origen en el Plan Ferroviario de Farengo) parte de dos ideas. La primera es la de unificar las líneas en una sola diametral que atraviese la ciudad, y concentrar las estaciones de pasajeros en **una Estación Central** (localizadas en el corazón de la ciudad). La segunda consiste en trasladar las estaciones de carga a lugares más adecuados, alejados de las áreas centrales. Estas operaciones permitirían suprimir vías, pasos a nivel y estaciones, que liberarían espacios para la ciudad (con esta operación se suprimirían 10 estaciones ferroviarias y 64 km de vías).



Paralelamente, se propone la re-organización del sistema de transporte público local, con el fin de lograr una articulación general donde se combinen distintos sistemas. Se pasa de un pensamiento parcial a uno que abarca el sistema viario y de movilidad conjuntamente. El uso del automóvil va en aumento, por lo que el plan aboga por la desaparición del tranvía³³ y su reemplazo progresivo por una red de ómnibus que circule exclusivamente por las arterias principales.³⁴ También se introduce el subterráneo como símbolo de progreso³⁵ y como la mejor solución para los problemas de tráfico del área central. Para el metro se toma como referencia la red de Buenos Aires y se organiza el funcionamiento vinculado al ferrocarril pero como sistema separado. Esta nueva red debe facilitar el tráfico, descongestionar y conectar el centro con los barrios periféricos y, además, re-valorizar las zonas adyacentes a las estaciones.

La operación de sistematización ferroviaria se revela fundamental para la concreción del plan, ya que sin ella no se llevarían a cabo otros objetivos, tales como la liberación de la costa, la apertura de arterias viarias y la generación del sistema de espacios verdes.



33 Se considera un transporte obsoleto que causa problemas en su combinación con el tráfico vehicular.

34 A diferencia de los tranvías que se habían instalado en todas las calles.

35 A pesar de que Buenos Aires ya contaba con metro desde 1913.

"...Con éstas líneas subterráneas se vinculaba las estaciones ferroviarias entre sí y con diversos barrios de la ciudad y se asegura el tráfico radial del centro a la periferia..." (en referencia al subterráneo de Buenos Aires). Citado en MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1937) El Plan Regulador de Rosario en su segundo aniversario

"La red subterránea proyectada es el complemento del sistema de transformación ferroviaria...Ambas constituyen el plan integral de: comunicaciones rápidas y descongestión de las zonas céntricas..."

"...Obedeciendo al principio de que la buena circulación exige la independencia de los medios de transporte utilizados, aspecto técnico y esencial para la explotación de líneas férreas, se ha considerado que deben ser separadas las vías de interés general, como son las de los ferrocarriles, de las de interés local, o sea, las de los tranvías subterráneos. Nadie hoy puede pretender agruparlas en un mismo conjunto (si bien con ellas se podría llegar mejor al centro de la aglomeración urbana) el resultado sería malo para las unas y para las otras. Son dos modalidades distintas que no pueden superponerse sin perjuicio para ambas." MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1937) El Plan Regulador de Rosario en su segundo aniversario; haciendo referencia al subterráneo de Buenos Aires.

Derecha : Plano de la red de metro propuesta para Rosario en el Plan Regulador de 1935. Su trazado sirve solamente al área central y a algunos barrios residenciales.

Izquierda: imagen de la estación central.

Fuente: elaboración propia a partir de textos y planos del plan

Zonificación y equipamientos: centralización vs descentralización

Dos son básicamente los instrumentos con los que se trabaja para la organización funcional de la ciudad: las normas del Código Urbano (que esconden una propuesta de zonificación) y la distribución de los equipamientos. Pero paradójicamente proponen ideas contrapuestas. Mientras que con la zonificación dibuja una ciudad centralizada, la distribución de los equipamientos propone una ciudad descentralizada³⁶.

A través del código se establecen tres zonas principales (central, intermedia y periférica). Esta zonificación reconoce en gran parte el proceso de crecimiento propio, que se había producido en forma de anillos concéntricos, donde las actividades comerciales y representativas solo se localizaban en el área central.

En la zonificación propuesta el área central conserva sus funciones comerciales, administrativas, culturales y residenciales de alta densidad; mientras que las otras dos se mantienen como residenciales de media y baja densidad. La población es distribuida utilizando los índices recientemente publicados en *Urban Land Uses* (1932). En definitiva, lo que hace el código es consolidar las diferencias entre centro y periferia. A pesar de que el plan no se lleva a la práctica, muchas de las disposiciones introducidas quedan recogidas en reglamentos posteriores.

A estas tres zonas se le suman áreas de nueva creación: industriales, residenciales privilegiados o de viviendas económicas. Por entonces, la problemática de la vivienda económica es un tema consolidado en la discusión urbana argentina, que se asienta a partir de las experiencias europeas, los congresos, algunos planes realizados en Latinoamérica³⁷ y, sobre todo, por los problemas habitacionales que surgen del impacto de la migración sobre las ciudades.³⁸ Para este caso la solución adoptada es la creación de barrios satélites para viviendas obreras, ubicados en zonas suburbanas. Se proponen así verdaderas “nuevas ciudades” de monocultivo residencial de bajos recursos, fuera de la trama urbana consolidada en un semicírculo de un radio de veinte kilómetros y conectadas con el área central a través de “amplias arterias” o del ferrocarril.

La composición urbana para estas ciudades incorpora los lineamientos del *Movimiento Moderno*. Se propone la organización en base a una red viaria jerarquizada y la subdivisión en grandes parcelas; rechazando definitivamente la manzana hispana por considerarla anti-higiénica y anti-estética (según los nuevos

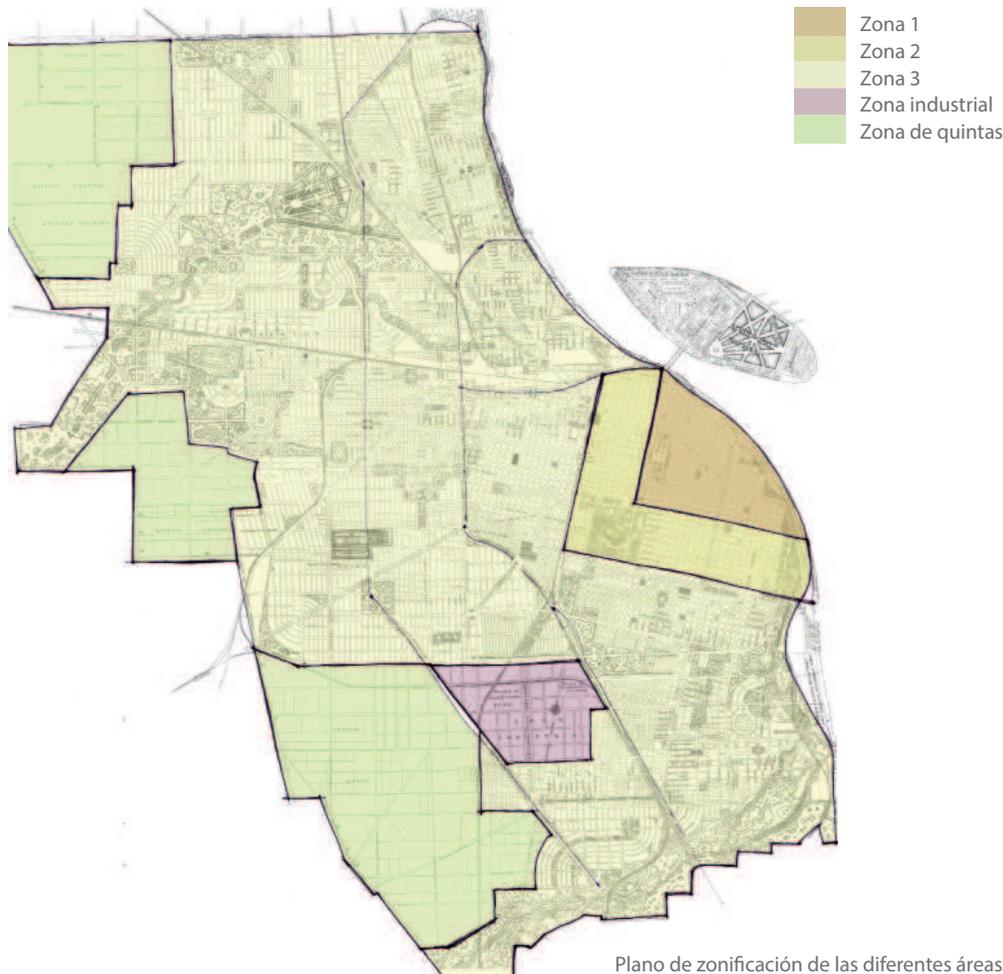
Entre los ejemplos de referencia que se presentan en el plan, destaca la política de vivienda de Inglaterra en la década de 1930 y los extensos barrios creados en Holanda, Austria, Alemania, Norte América, Francia y Rusia.

“En el año 1929, el gobierno inglés se alarmó ante los resultados de un censo practicado por la “Comisión Nacional de Vivienda” en la cual demostraba que 1/8 de la población de Londres vivía en piezas de 2 o más habitantes. Este hecho, que revela una situación insostenible, decidió al Ministerio de Salubridad a obtener del Gobierno la inversión de 100 millones de libras esterlinas destinadas al desarrollo de un programa de construcción y saneamiento de viviendas a ejecutarse en cinco años.” (...) “...en los últimos veinte años se han invertido en Inglaterra, en viviendas económicas, 1000 millones de libras esterlinas de las cuales 200 millones corresponden al Tesoro oficial y 800 millones a los capitales privados con ayuda financiera del Estado”. MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1937) Plan Regulador de Rosario en su segundo aniversario.

36 Algo similar sucederá en los planes siguientes, analizados en el apartado de Metropolización y Especialización

37 En 1915 se constituye en Argentina la Comisión de Casas Baratas, en 1920 se realiza el Congreso de la Habitación (inspirado en el Congreso de Londres de ese mismo año). Asimismo el plan de Carrasco para Córdoba y el Plan para Bs. As. de 1925 ya incorporan la temática de la vivienda obrera.

38 Rosario, al igual que otras ciudades importantes de América Latina, recibe la afluencia de gran cantidad de población, pasando de 406.479 habitantes en 1926 a 507.784 en 1935 lo que significa un incremento próximo al 25% en menos de 10 años



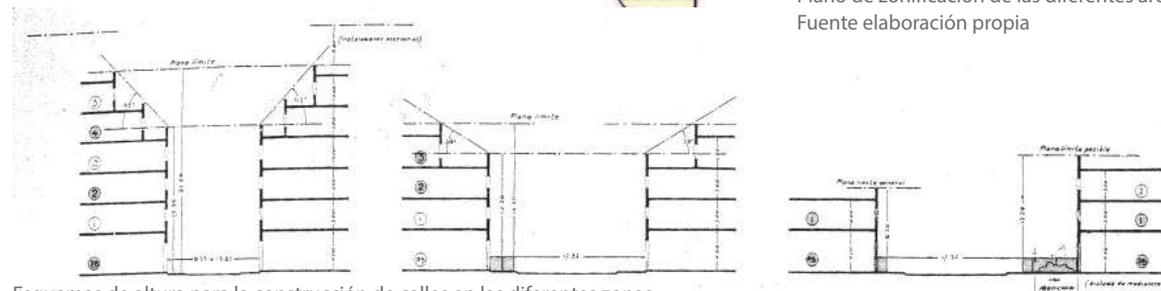
Plano de zonificación de las diferentes áreas.
Fuente elaboración propia

Las zonas propuestas son:

1. **Primera zona:** comprendida entre la Avenida Belgrano (río), Boulevard Oroño y Avenida Pellegrini, coincidente con el núcleo antiguo. Se localizan funciones comerciales y administrativas y "la cantidad suficiente de locales como para satisfacer por largo tiempo la demanda posible. La altura promedio permitida sobre calles secundarias es de 15,50 m y desde allí a 45° hasta alcanzar un máximo de 21,50 m; en las arterias principales se permite más altura y las máximas se encuentran en las nuevas avenidas N-S y E-O
2. **Segunda zona:** envolvente a la primera, está comprendida entre Boulevard Oroño al Este, la Avenida Pellegrini al Norte, la Avenida Francia al Oeste y el Boulevard 27 de Febrero al Sur. En esta zona se permite edificar Pb+2 y desde allí a 30° hasta los 15.50 m.
3. **Tercera zona:** comprende el resto del territorio no incluido en la primera y segunda zona. La altura general permitida es de dos plantas (pb+1). Las disposiciones promueven la construcción de "viviendas higiénicas para una sola familia" próximos a los espacios verdes.

Otras zonas: conformado por los nuevos barrios a crearse entre los cuales destacan:

- Barrios de viviendas obreras
- Barrios de carácter residencial: a formarse en las regiones privilegiadas de la ciudad tales como en los alrededores de los grandes parques del sistema proyectado, en el marco de los parques ribereños y en las zonas topográficamente indicadas en la costa del río Paraná. Son viviendas rodeadas de jardines, dispuestas en lotes de mayores dimensiones.
- Barrios industriales: solo se pueden ubicar en aquellas zonas delimitadas por el plan para tal uso. Se ubican en la región más alejada de la ciudad y bajo "la acción de los vientos reinantes. En éstos barrios solo se permite la construcción de viviendas para el personal de vigilancia



Esquemas de altura para la construcción de calles en las diferentes zonas.
Fuente: MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1937) Plan Regulador de Rosario.

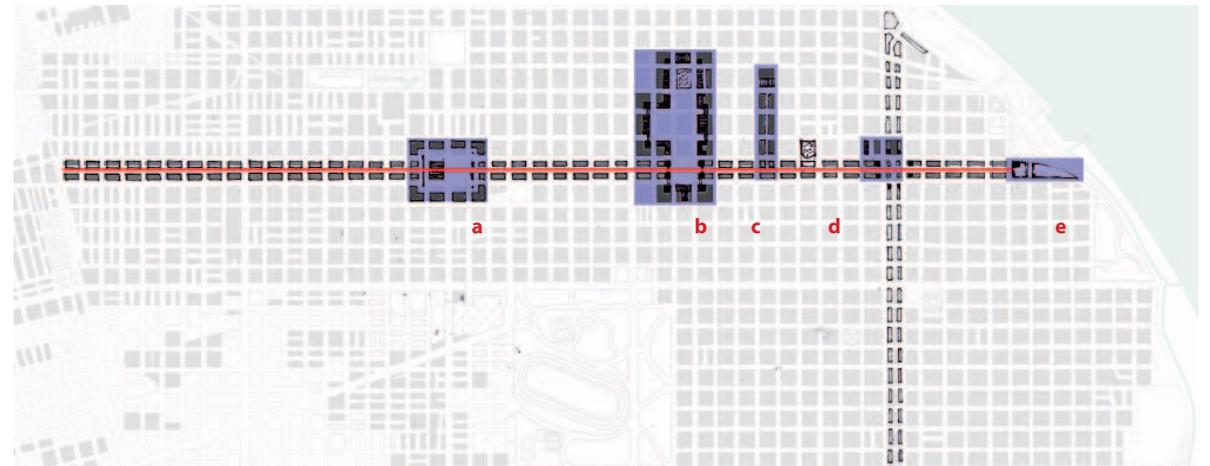
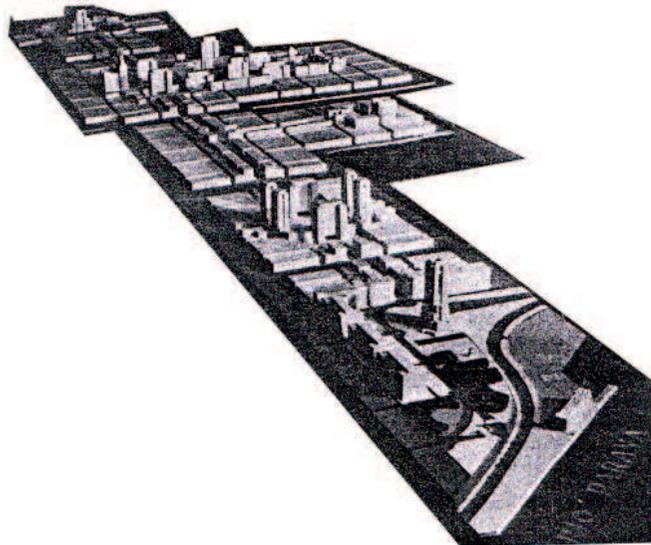


Imagen de los perfiles sobre una calle. Fuente: elaboración propia.

preceptos). La ordenación debe ser resuelta en orden abierto o semi-abierto, con edificios en faja (que no superen los diez metros de ancho) para facilitar la construcción en serie y eliminar los patios interiores.³⁹

La distribución de los equipamientos y “centros cívicos” introducen, en cambio, la idea de *descentralización*. La propuesta consiste en equipar las zonas intermedias y periféricas a través de la creación de escuelas de enseñanza primaria, convenientemente distribuidas en todos los barrios. La descentralización es reforzada, además, con la posibilidad de trasladar algunos equipamientos del casco antiguo, como los hospitales⁴⁰ y las universidades e institutos de enseñanza especializada⁴¹ hacia otras zonas.

Sin embargo, y a pesar de la idea de descentralizar la ciudad, el plan no logra huir de la generación de un eje monumental al estilo City Beautiful, como ya lo hicieron planes anteriores. Sobre este eje (la nueva Avenida Este-Oeste), se concentran gran parte de los equipamientos emblemáticos: la Estación central Única de pasajeros (fuera de los límites del área central), el Teatro Municipal, el Centro Cívico,⁴² un centro comercial (en la intersección con la Av. Norte-Sur) y se remata con el Monumento a la Bandera, junto al río.



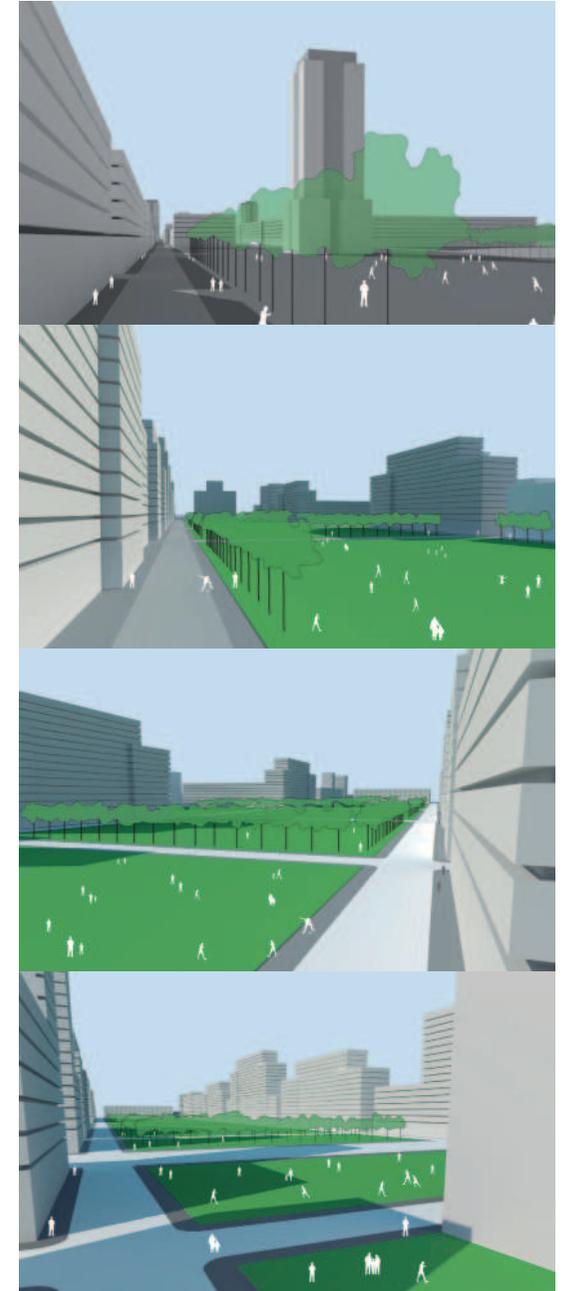
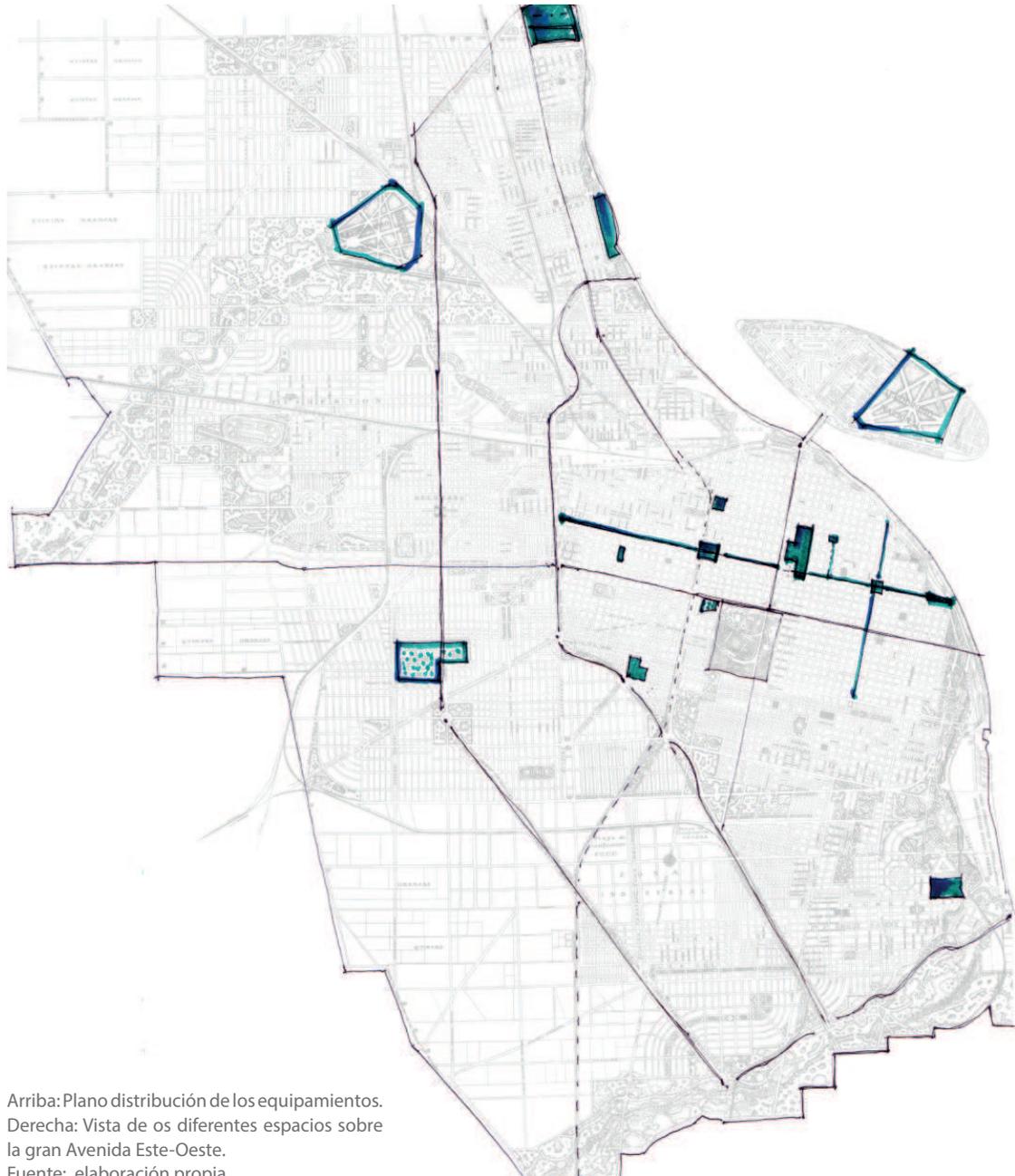
- a Estación Central de Pasajeros
- b Centro Cívico
- c Avenida y Teatro Municipal y zona de recreaciones públicas
- d Centro Comercial alrededor del cruce las dos grandes avenidas (Este-Oeste y Norte-Sur)
- e Conjunto del Monumento a la Badera y accesos de Estación Fluvial

39 Los patios interiores es una de las característica de la construcción densa del área central que genera patios pequeños y mal ventilados.

40 Se propone la formación de dos amplias zonas de servicios hospitalarios, rodeadas de árboles y aisladas del ruido. Se sitúan, la primera, hacia el Norte en la proximidad del cruce del boulevard Rondeau y la Avenida Sorrento y la segunda, hacia el Sur, en el cruce de la Avenida Godoy y la Circunvalación.

41 Se propone la creación de una Ciudad Universitaria, donde se trasladen paulatinamente las universidades que funcionan en el área central. La zona seleccionada es hacia el Norte de la Florida en las inmediaciones del Gran Parque a incorporarse en el sistema verde.

42 El Centro Cívico debe comprender una serie de edificios monumentales, de carácter administrativo (como la Municipalidad, el Concejo Deliberante y oficinas de la Administración nacional y provincial que tengan su asiento en Rosario. Estos edificios completarían el conjunto que ya se insinúa con los edificios de los Tribunales y la Jefatura de Policía, en torno a la plaza San Martín.



Arriba: Plano distribución de los equipamientos.
Derecha: Vista de os diferentes espacios sobre
la gran Avenida Este-Oeste.
Fuente: elaboración propia



Montaje de la propuesta de Avenida Este-Oeste sobre foto de Rosario actual. Cabe aclarar que las imágenes y maquetas del documento no tienen en cuenta el relieve.
Fuente: elaboración propia

Sistema de parques, nuevos espacios y vinculación

El concepto de espacios libres aplicado ya nada tiene que ver con la idea de espacios públicos propuestos por Bouvard, encontrándose más próximas a Carrasco en su plan para Córdoba. Aparece la idea de sistema urbano al que se le incorpora el rol regional, con una prolongación más allá de la trama urbana (hasta un radio de veinte kilómetros aproximadamente).

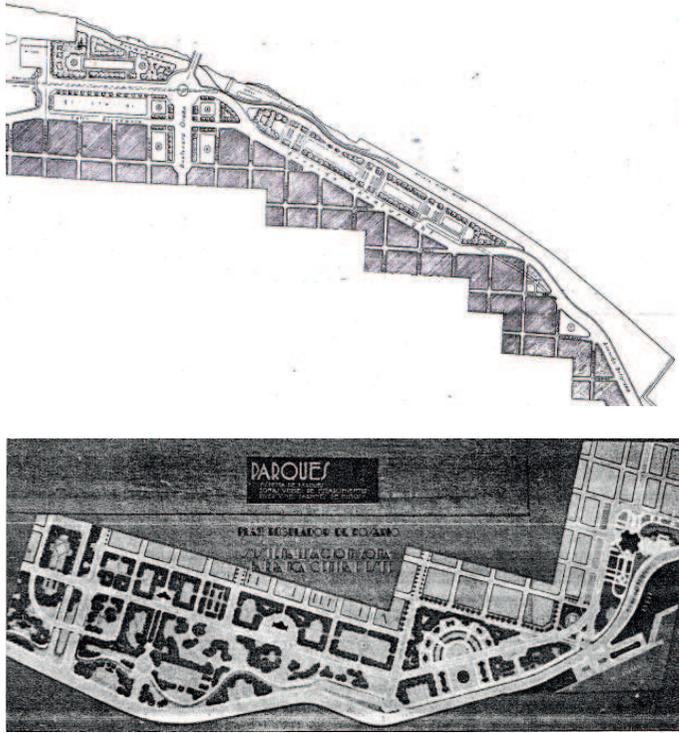
Este sistema se compone de cuatro espacios verdes casi en estado natural y “sin arreglos decorativos” (ubicados al Norte, Noroeste, Sudoeste y Sur de la ciudad),⁴³ que se vinculan a través de avenidas-parque (acercándolo a Carrasco y al urbanismo anglosajón) y que articulan con otras zonas verdes de dimensiones más reducidas y distribuidas en los barrios de acuerdo a las necesidades. Además, se reservan áreas en espacios vacantes para la expansión urbana con barrios residenciales de estilo pintoresquistas y con trazados que rompen con el damero. De las cuatro zonas, destacan la de los arroyos Ludueña y Saladillo, que habían sido planteadas por Bouvard y que permanecen en la actualidad. Con esta propuesta, la ciudad de Rosario debería pasar de un 0,80% de espacios libres a un 11% y de un total de 3.600 habitantes por hectárea de parque a 650 habitantes por hectárea, ubicándose entre las ciudades destacadas del mundo. (ver cuadro adjunto).

Al igual que en el Plan de 1909-1911 aparece nuevamente la preocupación por la disociación entre ciudad y río. El río Paraná cobra, entonces, vital importancia, reconociéndolo como “el mejor sitio para el esparcimiento”. La propuesta presentada reivindica la recuperación de las barrancas (eliminando parte de los ferrocarriles y contenedores portuarios) para generar parques y balcones.⁴⁴ La recuperación del margen del río es una propuesta constante que nace a principio de siglo XX y se mantiene hasta concretarse en las últimas dos décadas; demostrando así la permanencia de ciertos objetivos en la cultura urbanística rosarina. Para completar este sistema, se proyecta un parque, recuperando la Isla del Espinillo, próxima a la ciudad, conectada por un puente y equipada con un aeródromo nacional.

43 Los cuatro espacios verdes que proyecta son:

- Zona verde de la región Norte: zona de especial valor por su belleza natural y su forma alargada ubicada sobre la costa del Río Paraná. Ubicado dentro del perímetro comprendido por: al Sur, el límite del municipio; al Oeste, el camino pavimentado a Santa Fe; al Norte, el camino de la Celulosa; al Este el Río Paraná.
- Canalización del Arroyo Ludueña y habilitación de su cuenca como zona verde: se propone la canalización del arroyo y la expropiación de las zonas anegadas y la habilitación de un aeródromo
- Urbanización extensiva de la cuenca del Arroyo Saladillo y habilitación como zona verde: constituida por las quebradas del Saladillo, que es, “sin duda, uno de los sitios más pintorescos”
- Urbanización de la zona verde de Alvear

44 La propuesta de la recuperación de las barrancas del río y la creación de parkways y de otros parques es posible debido a la racionalización del sistema ferroviario que permite re-aprovechar terrenos ganados al tren.



Superior: Sistematización de la zona de las barrancas entre la Av. Wheelwright y el río Paraná. Comprende la prolongación de la Avenida Belgrano al Norte, sobre las barrancas, su enlace con el Boulevard Oroño y la creación de un parque ribereño en pleno Centro. Fuente: MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1937) Plan Regulador de Rosario

Inferior: Sistematización del Parque del Este y Avenida Costanera superior, desde el monumento a la Bandera al Boulevard 27 de Febrero



Esquema del sistema de espacios verdes sobre el Plan Regulador de 1935.

5.3 CONSOLIDACIÓN DEL ZONING Y DESCENTRALIZACIÓN

La Padula en Córdoba

Varios son los hechos que marcan el camino hacia la consolidación y difusión de la disciplina y de los conceptos del urbanismo moderno después de la Segunda Guerra Mundial en Argentina.

En primer lugar, luego de la promoción que significó el Primer Congreso de Urbanismo,⁴⁵ el legado de los CIAM se consolida con la edición en español de la Charte d'Athènes (1941), publicada en Argentina en 1957.

En segundo lugar, la sucesión de planes que se llevan a cabo por profesionales destacados, en varias ciudades latinoamericanas. En el contexto argentino sin duda uno de los más relevantes, es el que Le Corbusier realiza en su segunda visita a Buenos Aires y que se concreta en París en 1937. Su impronta más fuerte, a pesar de su moderada aceptación, es "la simiente que deja en el pensamiento y la arquitectura de las vanguardias argentinas de la década de los treinta y en los más importantes principios del urbanismo moderno que luego se aplican a la ciudad. Los más sobresalientes son: la zonificación funcional, la liberación del suelo urbano para la recreación y el verde, el rol de los equipamientos urbanos y de la infraestructura para la consolidación del espacio público y la consolidación de la imagen contemporánea de la ciudad. Estos son algunos de los principios hacia los cuales converge, décadas más tarde, casi toda la ideología urbanística de los sesenta."⁴⁶ Los planes de Bonet de 1948-49 y 1957 para Buenos Aires, deben ser considerados como una continuación del plan del 37 y otro ensayo para introducir las ideas del urbanismo moderno en Argentina.

En tercer lugar, la formación de una conciencia que admite la necesidad de coordinar las acciones para el desarrollo urbano, que llevan a la creación de oficinas municipales que serán las nuevas encargadas de llevar a cabo los planes reguladores. En Rosario, por Decreto del Departamento Ejecutivo se crea en 1946 el Departamento de Urbanismo. La ordenanza de 1948 crea la Comisión Permanente de Planificación y Urbanismo del Concejo Deliberante y la Secretaría homónima del Departamento Ejecutivo y la Comisión Temporaria de Enlace del Plan Regulador. En Córdoba, en 1954 se sanciona la ordenanza por la cual se designa la creación de un Equipo Técnico encargado de definir el Plan Regulador de la ciudad.

Este momento de auge disciplinar, se ve reflejado en planes reguladores que se multiplican, hasta en ciudades menos importantes como Tucumán (1937), Salta (1938), Mendoza (1942) y San Juan (1942).

45 La Exposición que se organizó con motivo del Congreso tuvo gran cantidad de participantes y el auspicio de municipios de todo el país y se presentaron más de 2000 planos, maquetas y fotos. Durante el mes que estuvo instalada más de 100.000 personas la visitaron.

46 VARAS, Alberto (1997). Buenos Aires metrópolis.

Córdoba 1955

Hacia 1950, más de la mitad de la población de Argentina (65,3%) vive en centros urbanos. En el periodo que va de 1914 a 1960, Córdoba, experimenta un formidable aumento demográfico, superando la media del país.⁴⁷ El tiempo que transcurre entre los dos planes urbanos (1927 y 1957) está marcado por el crecimiento de la mancha urbana, la diversificación de las actividades y la localización de grandes plantas industriales automotrices y su industria metalmecánica subsidiaria.⁴⁸

A partir de 1940 la ciudad se desarrolla de forma acelerada, expandiendo la trama en todas direcciones, sobre todo hacia donde se asientan las nuevas fábricas, y en el sentido Oeste y Noroeste por la influencia de las rutas que se dirigen a las sierras (lugares vacacionales) vía Argüello y Villa Allende.

Los principales problemas urbanos que presenta la ciudad derivan de su “desordenado” desarrollo y de la forma de su estructura urbana. El crecimiento tiende a la dispersión, situación que complica el funcionamiento de los transportes públicos y las redes de infraestructuras, que tienen que dar servicio a una ciudad cada vez más extensa. La imagen de la ciudad comienza a disociarse. Por un lado el centro se densifica mientras que la periferia continúa extendiéndose en baja densidad y en forma discontinua.

El sistema radial de penetración a la ciudad encuentra solamente en el área central los puntos de conexión y el centro sufre las consecuencias del uso intensivo de los terrenos, el deterioro del espacio público y la congestión viaria.

El ferrocarril, que en su origen se dispone en las afueras de la ciudad, pasa a ocupar, debido a la extensión de la trama urbana, un lugar central, dificultando la conexión entre distintos sectores. En 1955, la ciudad de Córdoba se caracteriza por la escasez de espacios verdes; a pesar de las realizaciones de Thays y de las propuestas de Carrasco. Cuenta, por entonces, con el Parque Sarmiento, el Parque Las Heras y el Parque Autóctono como únicos espacios verdes, situación muy similar a la de 1927, aunque la mancha urbana y la población han aumentado considerablemente. La ciudad alcanza por entonces, un 45% de su extensión actual. Algunas de las características que ya se insinúan en estos años se mantienen hasta la actualidad.

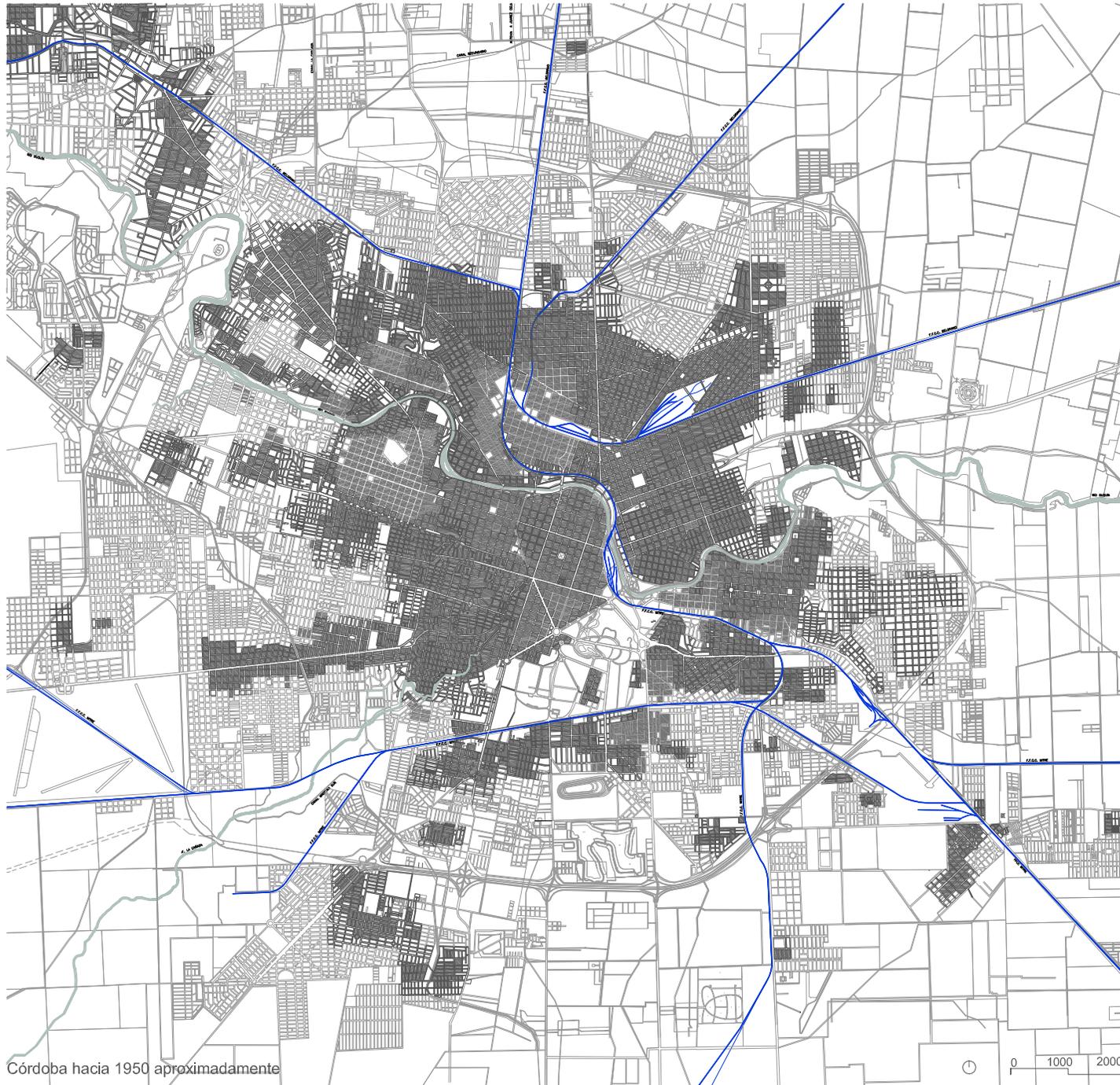
El Plan que Le Corbusier idea para Buenos Aires, en colaboración con los arquitectos argentinos Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan, es concretado en 1937 y publicado en 1947 (debido a la guerra y a la salida de LC de Francia en 1941).

Las principales ideas son:

- abrir la ciudad hacia el río
- concentrar la ciudad, reestructurando el tejido urbano en áreas residenciales de alta densidad (el resto del tejido urbano se dedica a quintas y cultivos intensivos)
- materializar una red principal de circulación vial que canalice los accesos regionales hasta el área central y completarla con tres vías transversales
- configurar grandes conjuntos de actividades administrativas y de equipamientos
- re-equilibrar la ciudad hacia el Sur

47 La tasa media de crecimiento en Córdoba en el periodo 1914-1947 es 29,3%, frente a una media de 20,4% total del país. Esta diferencia aumenta en el periodo 1947-1960, en el cual en Córdoba se observa un 30,6 % mientras que la nacional sigue en descenso hasta un 17,2 % Datos extraídos de: MUNICIPALIDAD DE CÓRDOBA (1973) Diagnóstico tentativo y alternativas de desarrollo físico para la ciudad de Córdoba.

48 DINFIA en 1951, FIAT en 1952, KAISER en 1955 datos extraídos de GOYTIA, Noemí y FOGLIA, María Elena. (1995). Los procesos de Modernización en Córdoba. Departamento de publicaciones de Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba. Córdoba



Córdoba hacia 1950 aproximadamente

Plano elaboración propia en base a diferentes textos y planos de la época superpuesto a la base cartográfica de la ciudad de Córdoba 2004

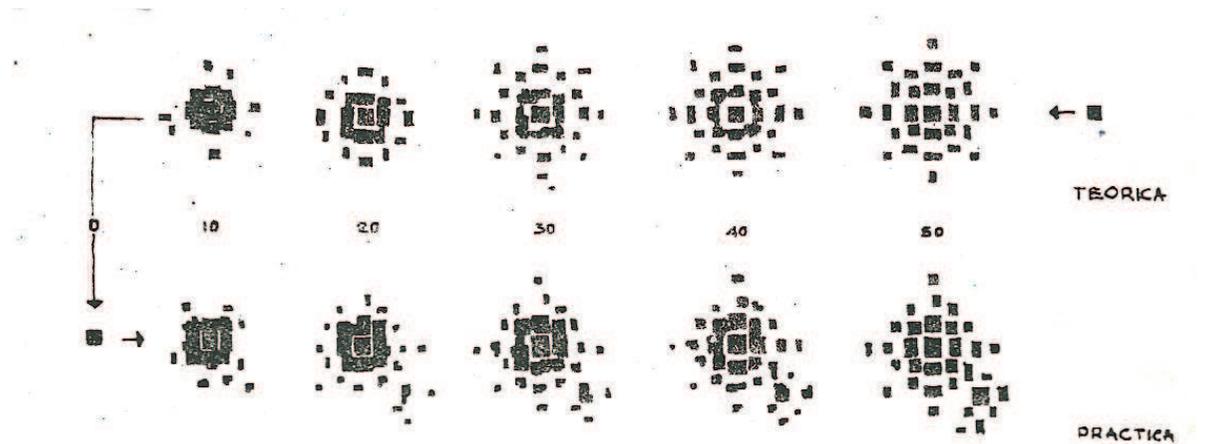
Antecedentes directos en el Plan Regulador de Córdoba

El origen y los estudios de La Padula están muy presentes en su labor: "mi mayor deuda intelectual es para los que fueron mis primeros maestros en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Roma: Giovannoni, Piacentini, Marconi y Piccinato..."; y sus colegas italianos que trabajan contemporáneamente en Argentina como Calcaprina y Tedeschi.

En los apuntes de cátedra⁴⁹ expone los principales referentes y conceptos que conjuga en el Plan Regulador.⁵⁰ Reconoce la Carta de Atenas "como el primero y hasta hoy único documento que fija y resume una sana doctrina en materia de urbanismo, y que da la guía para la proyectación de un Plano Regulador", referente que complementa con la *Teoría de la descentralización de Saarinen* y *las new towns* del urbanismo anglosajón.



Arriba: Plano de descentralización de Helsinki
Derecha: Esquema de descentralización de Eliel Saarinen.
Fuente: LA PADULA, Ernesto (1957) Urbanismo. 3º edición.



49 La Padula fue profesor de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Córdoba

50 En la tercera parte titulada "composición urbanística"

5.3.1 El plan de La Padula para Córdoba y la ciudad futura

El plan regulador, encargado en 1954, se desarrolla en varias etapas y concluye con una primera parte denominada Plan Piloto (1956),⁵¹ que contiene los principales lineamientos pero “dotado de suficiente elasticidad para que pueda amoldarse a las necesidades urbanas que surjan con el tiempo”.

La Padula concibe la ciudad como un organismo que debe mirarse en su conjunto, cuyos elementos compositivos siempre tienen que equilibrarse y que, por lo tanto no admite soluciones fragmentarias. El nuevo concepto de plan, afirma, debe abarcar la totalidad del complejo urbano y todo el territorio sobre el cual tiene influencia.

El plan tiene un soporte científicista, donde el análisis de la demografía, es decir, formación, distribución y composición de la población, es el punto de partida para la sistematización y organización funcional de la ciudad. La previsión de crecimiento poblacional, teniendo en cuenta el aumento reflejado en las cifras del censo de 1956, constituye la base determinante del plan que, según el crecimiento interanual experimentado, arroja una previsión de población total para el año 2000 de un mínimo de ochocientos mil habitantes y un máximo de un millón ochocientos treinta;⁵² siempre teniendo en cuenta el aumento reflejado en las cifras del censo de 1956.⁵³ En base a estas conclusiones se realizan las determinaciones para la distribución de las variables y la estimación de la superficie necesaria para la expansión urbana.

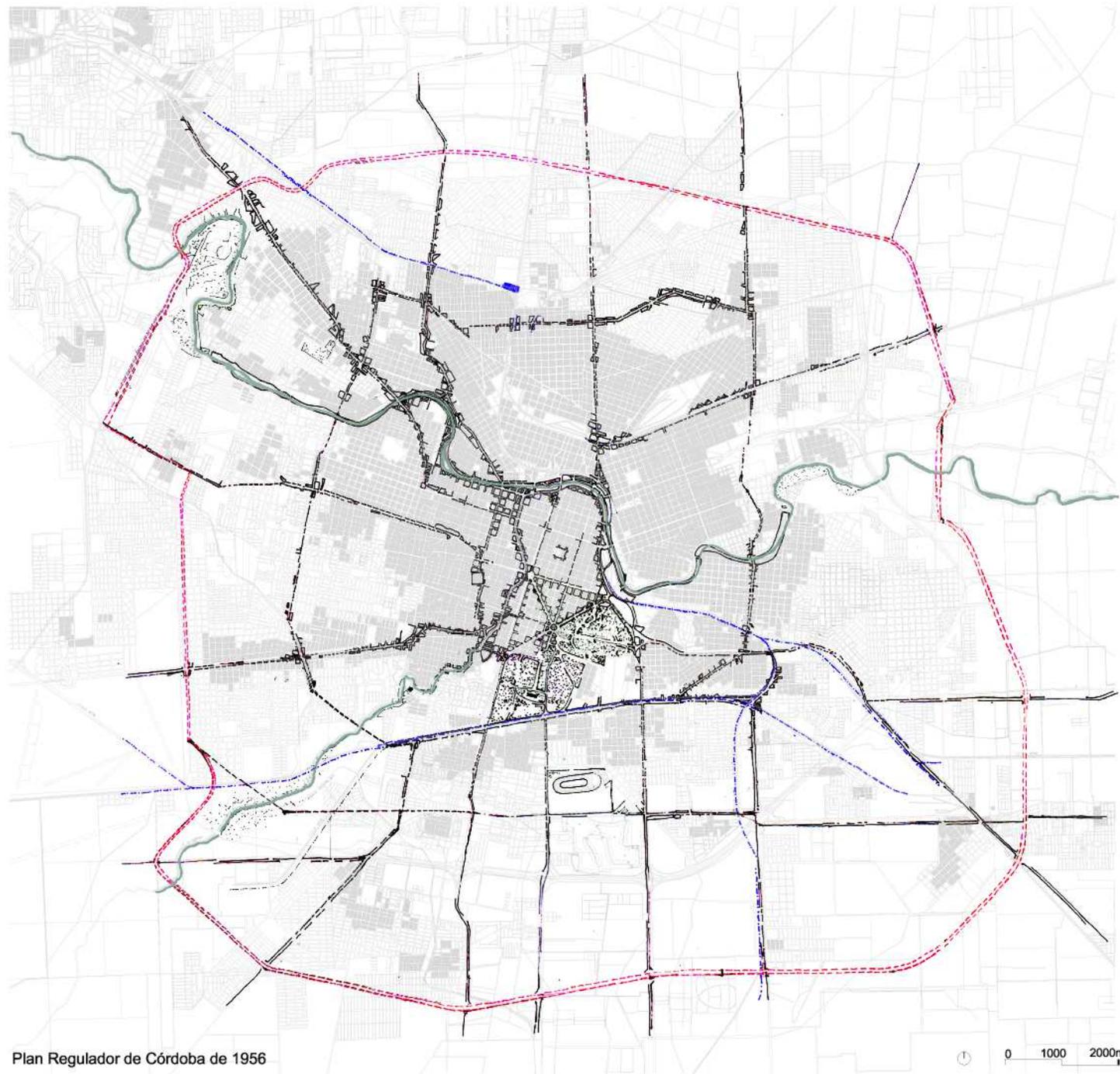
Además de la visión científica, La Padula suma otro aporte, al otorgar importancia al estudio de la evolución histórica de la ciudad. La mayoría de los conceptos e ideas que La Padula introduce, constituye el cuerpo de su doctrina y de su labor docente. El estudio de los diferentes sistemas del plan permite extraer las principales ideas sobre las cuales trabaja: la descentralización como modelo de extensión de la ciudad (distribución de los equipamientos, las unidades vecinales y la zonificación), la sistematización del sistema de movilidad (el sistema viario y de transporte) y finalmente, los espacios públicos jerarquizados.

51 El Plano Regulador, según La Padula debe estar formado por un “plano general” o “plano piloto” y por toda una serie de “planos parciales”. El primero tiene su fecha de nacimiento, los otros se van concibiendo y formando en el tiempo para permitir la ejecución y duración del plan general.

52 En la actualidad, la ciudad de Córdoba, incluyendo su área metropolitana alcanza a 1.350.000 habitantes aproximadamente.

53 Las cifras del censo de 1956, que por entonces se conocen parcialmente, indican que la curva de crecimiento poblacional sigue la curva de los topes máximos.

“...entonces el urbanista no es aquel que limita su actividad a repartir áreas sino que debe enfrentar los problemas que la ciudad presenta en su conjunto, regular su expansión, equilibrar las zonas, agilizar sus comunicaciones, perfeccionar sus servicios, tener en cuenta la influencia del territorio que la rodea, defender sus bellezas naturales, sus recuerdos, sus monumentos...
..”LA PADULA, Ernesto (1957) Urbanismo. 3ª edición.



Plan Regulador de Córdoba de 1956 superpuesto sobre la mancha urbana de 1950

Plano de elaboración propia en base a diferentes textos y planos del plan, re-dibujado sobre la base cartográfica de la ciudad de Córdoba 2004.

Plan Regulador de Córdoba de 1956

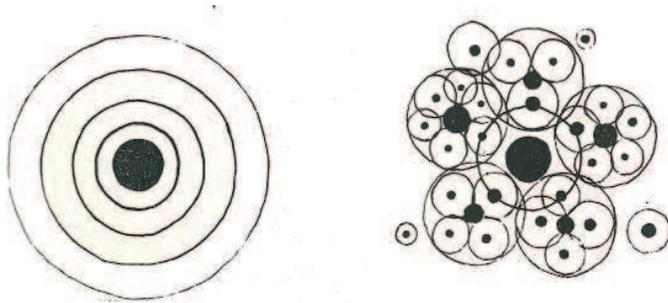
Descentralización como modelo de extensión de la ciudad

Entre los principales problemas que afronta Córdoba se encuentra la expansión desbordada y sin modelo en la periferia. El plan asume esta problemática y propone un modelo de ciudad descentralizada, a través de unidades vecinales, donde queda reflejada la teoría de Saarinen y el urbanismo anglosajón en el principio de unidad vecinal.

Frente al modelo de dispersión urbana, caracterizado por un crecimiento en anillos concéntricos alrededor del área central y sin solución de continuidad, La Padula considera conveniente su sustitución por otro que consiste en fraccionar la expansión urbana en núcleos, distribuyendo “unidades suburbanas autónomas” conectadas entre sí y con el núcleo central.

El **modelo de expansión** propuesto se basa en la formación de unidades orgánicas (frente a la común adición por loteo), bajo el concepto de barrio, creando así, una ciudad compuesta por una constelación de barrios dotados de suficiente autonomía como para disminuir la presión sobre el área central, cuyo desarrollo se limita a través de cintas o cuñas verdes⁵⁴.

En síntesis, se propone la descentralización racional de la ciudad y la concentración orgánica de los barrios que la componen. Cada uno los barrios debe concentrar las necesidades comunitarias que permitan la organización de una vida social y urbana y construir centros de atracción. Para ello deben contar con sus propios edificios de uso común (iglesia, escuela, asistencia sanitaria, ocio, deportes, parques y paseos, etc.). A su vez, cada barrio se subdivide en unidades vecinales dimensionadas para una vida social más intensa y “acorde con las necesidades urbanas”. De esta forma, La Padula retoma, la idea de unidad vecinal que había aplicado Carrasco en el plan de 1927, en cuanto considera al barrio como núcleo para la vida urbana. Por segunda vez, como una constante, aparece la descentralización en las reflexiones urbanas.



54 Las cintas o cuñas que limitan el área central lo constituyen: el primer anillo viario, el río Suquía y el parque Sarmiento.

01 “La ciudad como se concibe ordinariamente: engrandecimiento ilimitado de una zona centra”l

02 La ciudad como una constelación de comunidades.

Fuente: LA PADULA, Ernesto (1957) Urbanismo. 3º edición

Este modelo va acompañado de una organización funcional de la ciudad apoyado en el **zoning**. Para La Padula el concepto de zonificación no se puede aislar de aquel de ciudad, ya que los “organismos urbanos, formados y desarrollados sin plan regulador, casi por proceso instintivo, han compuesto siempre la ciudad en zonas”. De esta forma el plan reconoce las zonas “naturales”, aquellas que se han formado a partir de los diferentes procesos históricos, y crea normas para su organización funcional.

La población actual y futura (total máximo de dos millones para el año 2000) se distribuye en tres zonas residenciales concéntricas, coincidiendo con las existentes y relacionadas con una densidad máxima y un tipo edificatorio. La primera es la zona central, que coincide con el núcleo de fundación pero extendiendo ampliamente sus límites; la zona semi-periférica, coincide en parte con los barrios de la primera expansión⁵⁵ y, finalmente, la periférica, que es la de mayor superficie y de carácter extensivo.

De forma contraria a la descentralización propuesta en el modelo de expansión para la ciudad, esta zonificación dibuja una ciudad altamente jerarquizada en el área central.

Las áreas industriales se localizan de acuerdo a una clasificación de las mismas. Para las consideradas nocivas o peligrosas se destina, en relación a los vientos predominantes y la conexión con la red viaria y el ferrocarril, el sudoeste de la ciudad y las industrias auxiliares en el sector sur. Junto a ellas, se admite el desarrollo de núcleos residenciales para barrios obreros con una densidad promedio de cincuenta habitantes por hectárea. La zonificación contempla, además, una serie de áreas específicas, destinadas a usos especiales como el aeropuerto, la zona deportiva, el cementerio, la transformación de residuos, etc; y se destinan los terrenos de la ex Escuela de Agricultura para construir la ciudad universitaria, lugar, donde se desarrolla actualmente.

La totalidad de las zonas se ubican dentro de la superficie limitada por una cintura viaria, que tiene la capacidad para albergar la cantidad de los habitantes propuestos y aún más, por lo que recomienda evitar las urbanizaciones fuera de éstos límites. No obstante, reconoce la expansión espontánea de la ciudad hacia el NOy propone conservar su carácter residencial suburbano,⁵⁶ adjudicándole un promedio de sesenta y cinco habitantes por hectárea. Asimismo, para las zonas rurales y semi-rurales del ejido municipal se fija una densidad mínima de diez habitantes por hectárea.

55 Esta superficie sería la que abarca el plan de Carrasco de 1927 aproximadamente.

56 Hacia localidades como Argüello, Villa Allende, Guiñazú y Santa Isabel, El Libertador y Ferreyra

Zona central: se atribuye una densidad máxima promedio de 300 habitantes por hectárea. Actualmente la densidad promedio es de 150-175 habitantes por hectárea y existen zonas (como Nueva Córdoba) que supera la capacidad del soporte del área.

Zona semi-periférica, se le asigna una densidad promedio de 110 habitantes por hectárea. Estos barrios se caracterizan por edificaciones compactas de media altura y pocos espacios libres; por lo tanto, las acciones están orientadas a la individualización de terrenos sin edificar para alojar los elementos vitales para la vida: escuelas, campos de deportes, parques, paseos, etc. Para esta zona, en la actualidad, la densidad promedio oscila entre los 75-100 habitantes por hectárea

Zona periférica, donde la densidad es baja y la construcción discontinua, se propone darles un carácter extensivo, con gran predominio de superficies verdes privado y se le asigna una densidad límite de 85 habitantes por hectárea. Actualmente la densidad promedio es de 25-70 hab/ha. (Los datos de la densidad promedio actual se refiere al año 2000 y fueron extraídas del Diagnóstico y líneas estratégicas para un Plan Ambiental.)



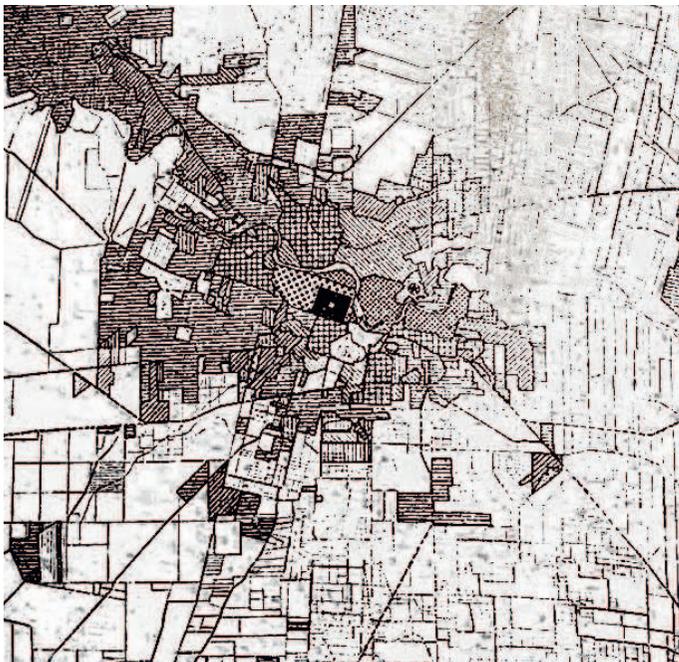
- Zona 1
- Zona 2
- Zona 3
- Zona industrial
- Zona de industrias auxiliares
- Zona rural

Esquema de la zonificación propuesta
Fuente: esquema de elaboración propia

Sistematización de la movilidad

Se propone un modelo viario jerarquizado formado por anillos concéntricos (tres en total) y arterias de penetración. Las arterias son previas al plan (algunas se formaron sobre antiguos caminos de salida o rutas de conexión con otras ciudades). Lo que se propone es contrarrestar la radiocentralidad de éstas a través de rondas. En definitiva, frente al modelo radiocéntrico que presenta la ciudad y los problemas consecuentes (falta de conexiones, congestión en el área central) se plantea un nuevo sistema que permita desviar el tránsito tangencialmente hacia otras zonas menos edificadas y establecer una comunicación más racional entre los barrios periféricos, sin la necesidad de pasar por la zona central.

El primer anillo se propone como límite de una zona central y ayuda a crear una separación neta entre el núcleo central (que supera ampliamente el casco antiguo de las setenta manzanas fundacionales) y el resto de la ciudad.⁵⁷ De esta forma se colaboraría en su preservación.⁵⁸ El segundo liga diferentes calles y conecta los barrios de la primera periferia (expansión del siglo XIX). Finalmente, el anillo exterior, acompañado de una cintura verde, se propone como ronda de circunvalación que, además de ser un elemento de conexión periférica, es un instrumento para la contención de la expansión urbana.⁵⁹ Estas delimitaciones son coincidentes con las diferentes zonas propuestas en la zonificación.



Desarrollo histórico de la ciudad de Córdoba. Crecimiento en anillos concéntricos

Fuente: LA PADULA, Ernesto (1957) Urbanismo. 3º edición

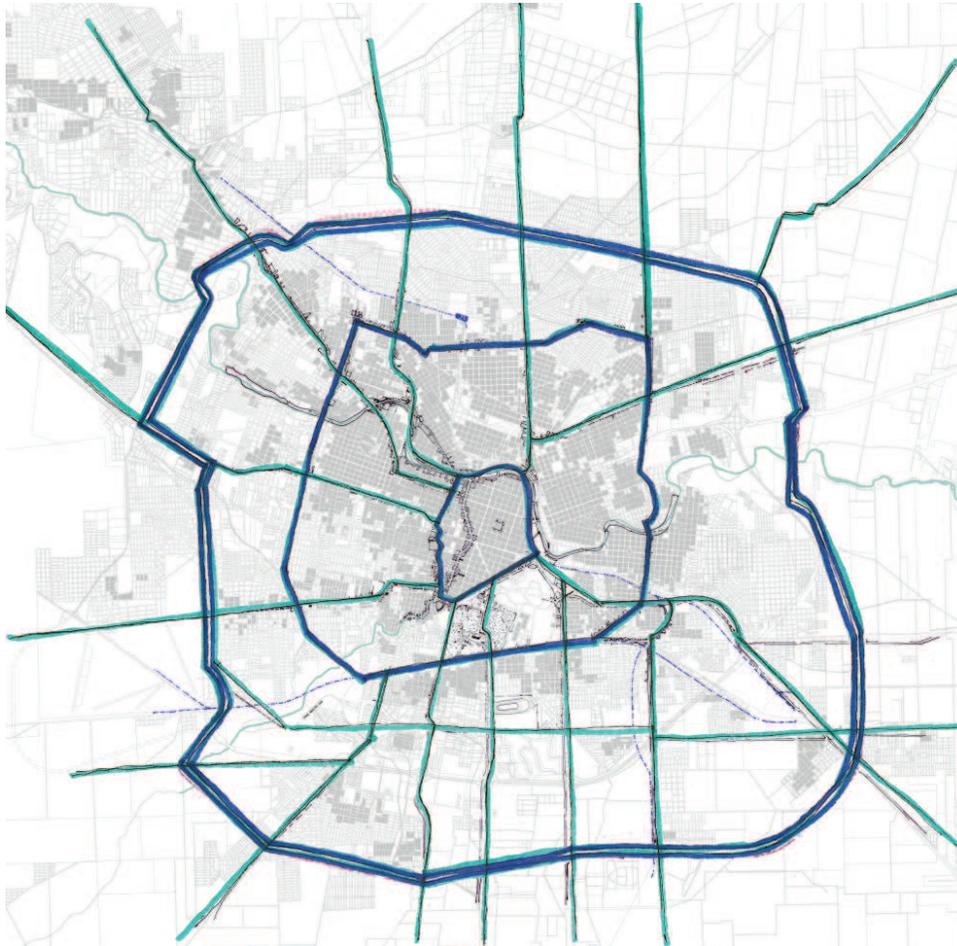
El modelo de sistema viario que propone el plan es el que la ciudad, con algunas pocas variantes, ha terminado de construir con el tiempo y que funciona actualmente. El proyecto de Avenida de Circunvalación que se está construyendo desde hace más de treinta años en gran parte es similar al trazado del plan de 1956. Las vías de acceso dispuestas por La Padula, en el plan llevado a cabo en 1973 se toma como referencia y se jerarquizan a través de normas urbanas que le otorgan un carácter especial, donde prevalece el uso comercial casi exclusivo, frente a las interiores y por último, los anillos interiores son proyectos que han estado en marcha numerosas veces y que aún no se han concretado.

De menor importancia a nivel general son, quizás, las propuestas de intervención urbana en el área central; en las cuales se consideran algunos ensanches de vías como inevitables para solucionar los problemas de congestión en la zona.

57 Éste límite, coincide con el límite que se le da al área central en las ordenanzas de 1985.

58 La preocupación por la preservación de los valores históricos del área central son constantes en la obra de La Padula, llegando a materializarse en una ordenanza para el centro histórico (ver el quinto episodio: Revalorización y Conservación)

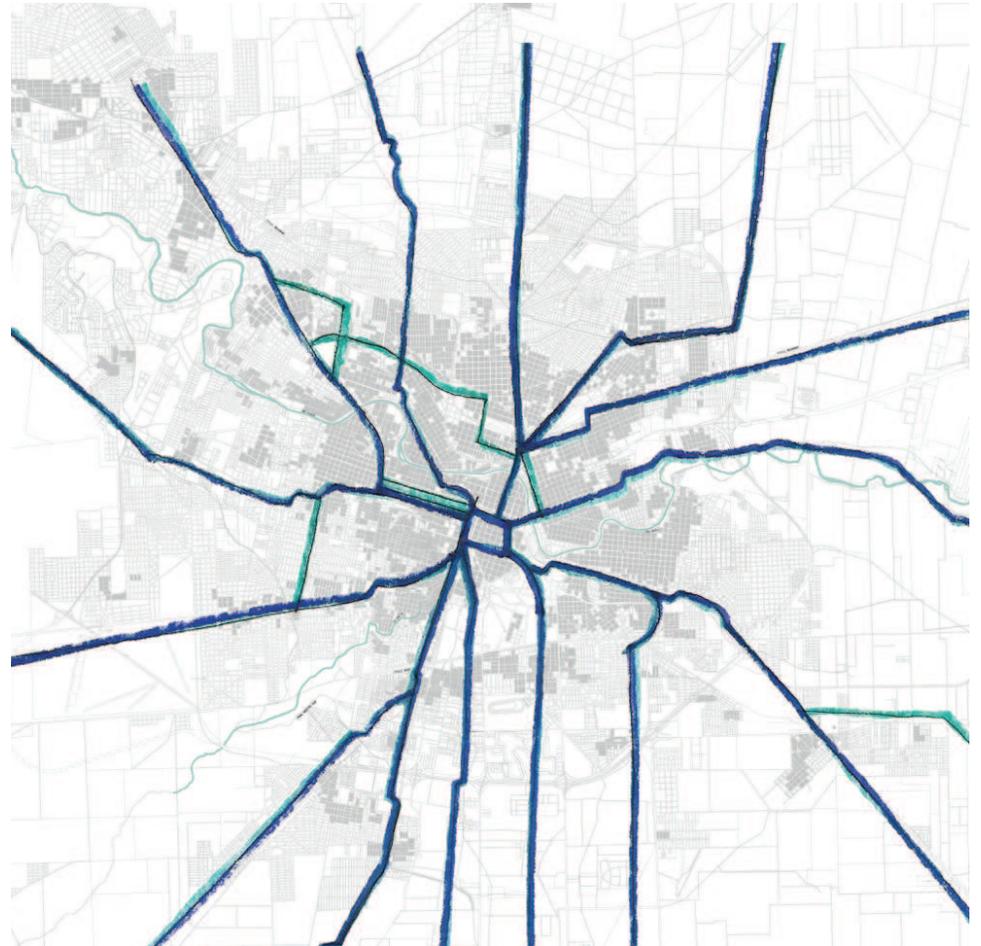
59 La propuesta de avenida de circunvalación como límite de ciudad, aparece con anterioridad en el plan de Carrasco (1927) en forma de boulevard, pero comprende una superficie mucho menor (asimilable al segundo anillo de La Padula).



Esquema del sistema viario propuesto

El sistema proyectado propone descongestionar la zona céntrica alejando de ella el tránsito de paso y establecer comunicaciones más directas y rápidas entre los barrios semi-periféricos y periféricos. El sistema permite, además, reformar racionalmente las líneas de transporte.

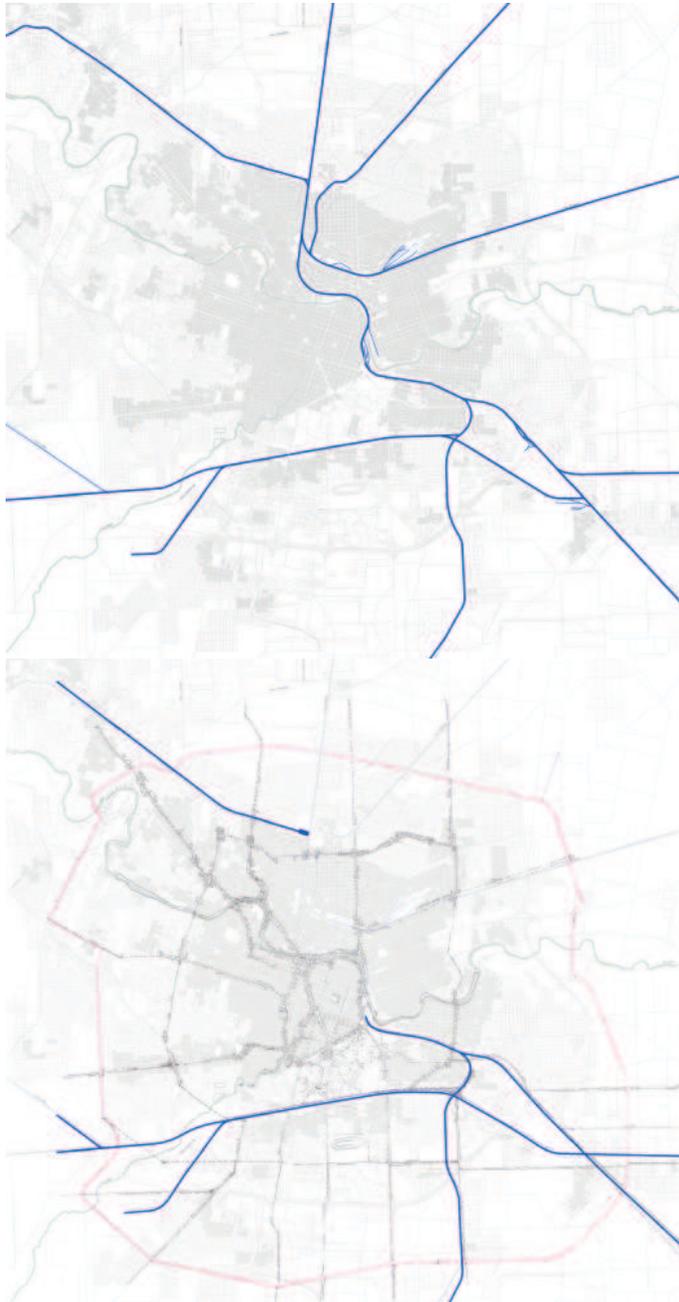
Fuente: esquema de elaboración propio en base a los textos del plan regulador superpuesto sobre el redibujo del plan



Esquema del sistema viario de 1955

En las condiciones actuales las rutas de acceso cruzan en su casi totalidad la zona céntrica más congestionada.

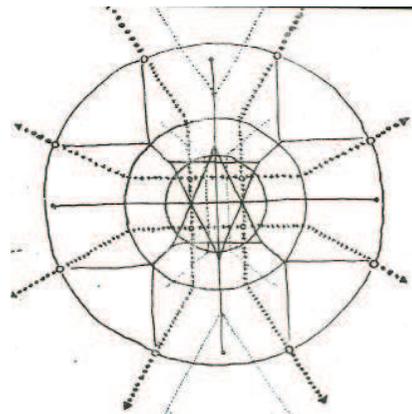
Fuente: esquema de elaboración propia basada en los textos del plan regulador, superpuesto sobre plano de ocupación de la ciudad hacia 1955 aproximadamente



Acompañando el diseño de un nuevo modelo viario se piensa en la sistematización funcional del transporte público como principal complemento. Su optimización es facilitada por la mejora en la estructura viaria que permite una racionalización a través de aplicar circuitos con líneas radiales y circulares. Al igual que en el plan de Rosario, se propone la eliminación de los tranvías (sobre todo en el área central) y su sustitución por autobuses, por considerarlos más adaptables a las condiciones futuras.

La reformulación del transporte ferroviario cobra importancia dentro del plan, al igual que sucede en el de Rosario de 1935. Pero, a diferencia de éste, se presenta un tanto más realista y no supedita transformaciones en otros ámbitos a su reorganización, como hace el primero.⁶⁰ Sin embargo, considera que hay ciertas mejoras posibles, que siempre serán provechosas para la ciudad.

Propone la concentración y la zonificación de las funciones ferroviarias. En una gran estación terminal se deberían concentrar el servicio de pasajeros a otras provincias, en otra los correspondientes al servicio suburbano hacia las sierras y una tercera de cargas y depósitos en relación con los futuros mercados de abasto y matadero.



Izquierda arriba: Líneas ferroviarias que atraviesan la ciudad hacia 1955
Izquierda abajo: Propuesta del Plan Regulador para la sistematización del ferrocarril. Se eliminan las vías que bordean el río y las que fraccionan la ciudad hacia el Norte. Se unifican las estaciones en dos: al Norte y al Sur.
Derecha: Esquema ideal de transporte urbano de una gran ciudad según La Padula.
Fuente: planos de elaboración propia

⁶⁰ Tiene en cuenta que una reformulación integral es de muy difícil concreción ya que el ferrocarril depende de organismos nacionales



En los espacios semi-rurales y rurales dentro del territorio municipal (fuera de los límites de expansión urbana definidos por la avenida de Circunvalación) se propone fijar la superficie mínima de los fraccionamientos y los usos se destinan a campos, chacras quintas o huertos familiares.

Sistema y jerarquización de espacios verdes

Uno de los temas de creciente preocupación es la escasez de espacios libres. La mancha urbana se ha duplicado por loteo sin una política urbana integral que ha derivado en la falta de previsión de espacios verdes en las subdivisiones anexadas. Del mismo modo, los espacios existentes en el área central sufren un paulatino deterioro debido al mal uso y al aumento de congestión en la zona. La propuesta de La Padula trabaja sobre la generación de nuevos espacios bajo la concepción de un sistema de clasificación jerarquizada de espacios, distinguiendo tres: los espacios urbanos, las fajas o macizos de forestación y las zonas rurales o semi-rurales.

Los espacios verdes urbanos están compuestos por espacios públicos y de uso público. Los públicos comprenden parques, plazas con jardines, paseos, avenidas y calles arboladas. Los de uso público son aquellos que acompañan a edificios públicos (por ejemplo; instituciones educativas, deportivas, clubes, cementerios o jardines zoológicos y botánicos).

Las fajas o macizos de forestación son las grandes superficies. Se ubican bordeando la avenida de circunvalación (formando un anillo verde que acompaña el límite de la ciudad) en la zona de barrancas y, retomando la antigua idea de Carrasco, a ambos lados del Río Suquía. Finalmente, también en el alto cauce de La Cañada.

Por último, encontramos las zonas rurales y semi-rurales, que se ubican fuera de los límites de expansión de la ciudad. Para que esto sea posible propone establecer una reglamentación para fijar el fraccionamiento de la tierra de acuerdo al sistema de riego y la re-estructuración futura.

De esta forma se constituye un sistema, donde la Cañada y el Río Suquía trabajan como ejes verdes estructurantes que conectan el área central de la ciudad con la cintura urbana y el espacio rural, y donde los espacios de menor dimensión pasan a un segundo plano dentro del esquema general.

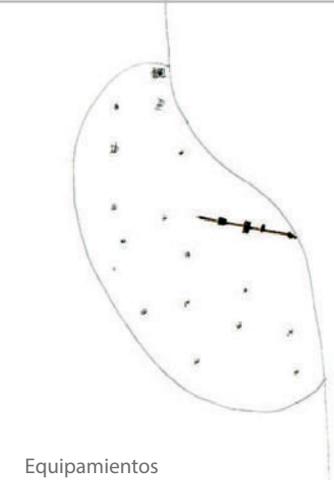
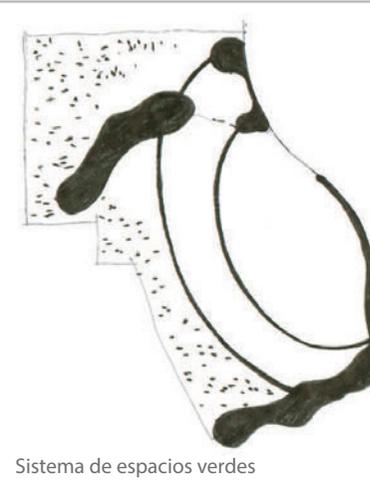
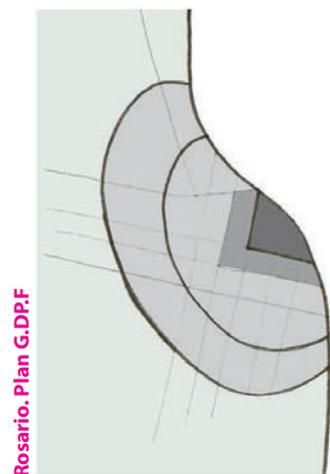
5.4 LA HERENCIA DESDE EL PRIMER PLAN A SU CONSOLIDACIÓN

La constante inestabilidad política que se inicia en 1930 tiene consecuencias nefastas para el desarrollo de las ciudades. Éstas deben crecer prácticamente sin plan o con la ejecución de algunos por muy poco tiempo. No obstante, las discusiones urbanas cobran cada vez más importancia y los profesionales locales son receptivos a las nuevas ideas. Es así que América Latina se convierte en un lugar fecundo que pone en práctica los conceptos que surgen de los CIAM, difundidos en Argentina a través de las visitas de sus principales exponentes.

En este contexto, no solo Buenos Aires es objeto de reflexión, también varias ciudades del país ensayan su plan. Córdoba y Rosario no escapan de esta corriente y a pesar de la dificultad de llevarlos a la práctica, los planes de Guido-Farengo y della Paolera y de La Padula constituyen un importante aporte a la construcción de la ciudad y a la cultura urbana local.

El Plan de 1935, introduce los nuevos tópicos del Urbanismo Moderno y los combina con algunos modelos de tradición anterior para resolver problemas arraigados en la sociedad (la vivienda obrera, los ferrocarriles, la higiene, etc.). El plan de La Padula, veinte años más tarde, demuestra la consolidación de estos conceptos.

En ambos, la lectura de la ciudad real y el reconocimiento de los elementos existentes (red viaria, ferroviaria, parques, etc.) cobran importancia. De la misma manera, la sistematización y la reorganización del transporte y el sistema viario pasan a jugar un papel fundamental en el modelo propuesto.

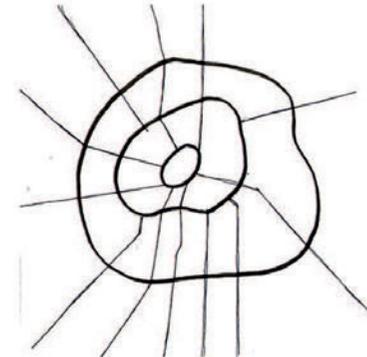
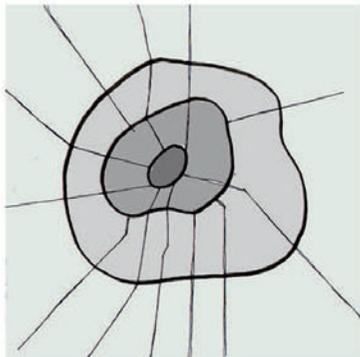


Estos planes nos dejan algunas ideas y elementos de la estructura urbana importantes que tienen influencia directa sobre la ciudad hasta el día de hoy.

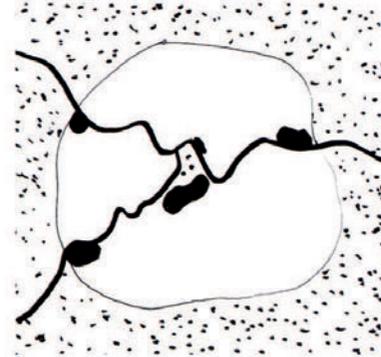
En primer lugar, el modelo de ciudad zonificada con tendencia a la descentralización. Las ciudades habían crecido por zonas, estableciendo tres diferenciadas; la central, donde se encuentra el núcleo originario; la intermedia; y la periférica, con crecimientos de baja densidad. Ambos planes recogen estas zonas y establecen las reglas para su desarrollo futuro, otorgándole al centro un carácter diferenciado, con construcción en altura y altas densidades, que se mantiene hasta el día de hoy.

Al mismo tiempo que el centro se comporta como núcleo de este sistema anular, la descentralización es propuesta a través del re-equipamiento de las áreas intermedias y periféricas en el caso de Rosario y a través de un nuevo modelo de crecimiento por unidades barriales en Córdoba. En el fondo la idea es la misma, *los barrios deben tener suficiente autonomía, a partir de contener los equipamientos para la concentración de las actividades sociales y de esta forma quitar presión al núcleo central.*

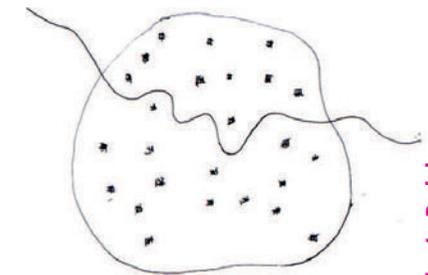
En segundo lugar una estructura de conexión y enlace. La funcionalidad y la optimización del sistema vial, a través de la jerarquización viaria y vías de circunvalación, es una de las apuestas importantes de estos planes. Ambos apuestan por un sistema organizado en base a un esquema radial y vías anulares que los interconecta. En el caso de Córdoba la última vía de circunvalación actúa a la vez como límite de la expansión urbana y el de Rosario incorpora algunas ideas ligadas a las avenidas-parques y ejes monumentales.



Ejes viarios estructurantes



Sistema de espacios verdes



Equipamientos

Las propuestas sobre la infraestructura viaria se completa con la racionalización del transporte público, que por vez primera es pensado de forma conjunta y complementaria al viario. El aumento en el uso del automóvil, las complicaciones para el crecimiento ocasionadas por las vías férreas y la paulatina pérdida de importancia del ferrocarril lleva a propuestas de re-estructuración ferroviaria, que tiene como principales objetivos la unificación de las estaciones y la liberación de espacios para usos urbanos. Afortunada o desafortunadamente, ninguna de las propuestas se lleva a cabo y las superficies de las estaciones y las antiguas vías continúan siendo una oportunidad de transformación dentro de las tramas consolidadas. En Rosario esta oportunidad es aprovechada a partir de 1990, cuando el gobierno municipal comienza a gestionar y convertir las antiguas estaciones en nuevos proyectos urbanos.⁶¹

Además de ideas y propuestas generales compartidas también dejan proyectos concretos (algunos de los cuales provienen de planes anteriores), que se repiten en planes sucesivos. Muchos de ellos se acaban construyendo y otros permanecen aún en el inconsciente colectivo. En Rosario se repite del plan Bouvard la idea de los parques Ludueña y Saladillo, en los extremos Norte y Sur respectivamente y la liberación de las barrancas del Paraná para su utilización como espacios de ocio y esparcimiento. En Córdoba, la sistematización del Río Suquía y su conversión en espacio verde lineal y el aprovechamiento de su topografía para áreas verdes, aparecen anteriormente en el plan de Carrasco pero, como nuevo aporte, se propone también el cauce de La Cañada como espacio verde.⁶² La creación de la ciudad universitaria en los predios de la antigua Escuela de Agronomía es otro de los proyectos que se termina llevando a cabo. Son de destacar, además, logros concretos derivados de estos planes, a pesar de no ejecutarse debido a la incertidumbre política y económica en el que fueron redactados. Entre ellos, la Ley de Parques de la Provincia de Santa Fe que se aprueba el 9 de agosto de 1935 y que tiene por principal objetivo la adquisición de terrenos para la formación de nuevos parques. Aportes más modestos, pero igualmente necesarios para el estudio de la ciudad, son la actualización del catastro que se realiza para los estudios del Plan Regulador de Córdoba, el análisis en detalle del tejido urbano en diferentes sectores y la incorporación del estudio de la historia como aproximación a la ciudad, que es utilizado como método para su redacción, pero también como contenido importante en la enseñanza de la disciplina.

En este período se afianzan muchas de las características que tienen las ciudades hasta el día de hoy, el sistema viario radial, la idea de parques (aunque no todos están construidos), la consolidación de la zonificación (el centro se densifica) pero en cambio la idea de descentralización a través de los equipamientos ha sido muy difícil de concretar. La consecuencia de estas dos últimas características ha derivado en un modelo que presenta grandes desigualdades entre sus zonas, cuya tendencia es complicada revertir.

61 Ejemplo destacado es el caso de la transformación de la costa de la ciudad para su conversión en parques y equipamientos.

62 A diferencia del plan de Carrasco que propone que sea canalizada y cubierta.

Entre la **ABSTRACCIÓN** y la **REALIDAD**. Ideas y estrategias de ciudad en la construcción de Córdoba y Rosario.





REVALORIZACIÓN Y CONSERVACIÓN
La recuperación de la ciudad construida

6

Córdoba. Entorno de la plaza San Martín. Fuente: Archivo Histórico Municipal

6. REVALORIZACIÓN Y CONSERVACIÓN

La recuperación de la ciudad construida

En la actualidad ya nadie discute la importancia económica, social y el sentido de identidad de conservar los centros históricos. Pero esto no siempre ha sido así. La preocupación por los centros históricos y el patrimonio es relativamente nueva, ya que anteriormente no se hacía distinción entre el centro histórico y los barrios nuevos. En el siglo XIX la mayoría de los planes en Europa trabajan sobre la transformación de la ciudad existente sin tener en cuenta el tejido antiguo, exceptuando, en algunos casos los monumentos.¹

Una situación particular se da con la disminución del crecimiento urbano en los países industrializados que obligan a mirar la ciudad construida en el pasado.² Por lo tanto, “no es hasta bien avanzado el siglo XX, al calor de las crisis industriales y del creciente turismo cultural, cuando se manifiesta un progresivo aprecio por una concepción mucho más amplia de patrimonio, como el legado de la experiencia y el esfuerzo de una comunidad, ya sea material o inmaterial y por su reconocimiento anclado en la identidad de cada territorio.”³

En cuanto a los centros históricos, éstos no se logran salvaguardar hasta que no aparece una crítica al modelo tradicional y una valoración por parte del Movimiento Moderno.⁴ Después de la Segunda Guerra Mundial,

1 Esto sucede con las reformas de Haussmann en París, que conllevan operaciones traumáticas sobre el tejido anterior. En los cien años que le suceden, muchas ciudades sufren su destrucción parcial. Otro es el caso de las reformas del Ring Vienés, que de forma innovadora logra aislar y conservar el casco antiguo, integrándolo a la ciudad proyectada.

2 BENEVOLO, L (2007) Historia de la arquitectura moderna

3 “De enfocarse desde una mera concepción esteticista y restringida en tantos casos a monumentos arquitectónicos, el patrimonio interpreta de una manera mucho más general, como el lugar de la memoria. Deja por ello de recluírse en recintos y ciudades privilegiadas y exige un reconocimiento vinculado al ámbito donde se ha producido, que refuerce su identidad SABATÉ, J. (2005) De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje en Revista Identidades N°1 (pp 15)

4 En 1933 la Carta de Atenas critica la visión museológica del patrimonio histórico y el Plan Regulador de Ámsterdam de 1928-1934 por vez primera prevé la salvaguarda completa del centro histórico como premisa para el desarrollo moderno. BENEVOLO, L (2007) Op. Cit.

producto de las destrucciones, el tema de centro histórico comienza a reclamar atención y a partir de fines de los años sesenta y principios de los setenta se convierte en tema central de la agenda urbana.⁵

Si bien la conservación urbana parecería ser solamente un privilegio de las ciudades europeas, tal como afirma Benevolo, América Latina no ha sido ajena a esta discusión. Desde finales de los años setenta y ochenta se desarrolla una conciencia activa y continuada sobre la valoración del patrimonio y la conservación de los centros históricos, donde seguramente los casos más sonados son los de recuperación de los centros de Quito y Lima. Sin embargo, Córdoba, entre algunas pocas ciudades, ensaya ya en las décadas del cincuenta y sesenta ordenanzas que apuntan a una temprana reflexión que tiende a poner en valor el patrimonio heredado y construir la idea de centro histórico.

En este episodio pretendemos abordar la problemática de la recuperación y puesta en valor de la ciudad construida en Córdoba y Rosario a través del análisis de una ordenanza aprobada en 1967 en Córdoba, que es la primera que intenta no solo proteger el patrimonio, sino también introducir la noción de centro histórico y reglar la nueva arquitectura. Esta ordenanza no es producto de una reflexión aislada, sino que es parte de un proceso que, a nuestro entender, tiene sus fuentes en la conjunción de tres factores. El primero, una corriente generalizada, que si bien comienza bastante temprano, se consolida en Argentina, como en el resto del mundo, luego de la crisis del Movimiento Moderno, que pone su mirada sobre el patrimonio heredado y que en América Latina, y particularmente en Argentina, se materializa en la reivindicación de lo propio y en la búsqueda por construir una identidad. El segundo, la presencia de varios arquitectos de origen italiano en el medio local que desarrollan una cuantiosa labor desde las oficinas técnicas y desde la enseñanza universitaria y finalmente, la presencia de un gran número de edificios de la época colonial, para el caso concreto de Córdoba, concentrados en unas pocas manzanas.

5 Con un enorme patrimonio histórico, Italia es país que más contribuye a la cultura de la conservación de los centros históricos, a través de distintas asociaciones en los años cincuenta y del debate político en los sesenta. Según Benévolo, el aporte italiano más importante a la búsqueda moderna internacional es "la individuación de un proceso específico (cognoscitivo y operativo) para estas zonas" que se presenta como modelo válido para cualquier otro lugar. "Las administraciones de algunas ciudades de Lombardía, Emilio y Veneto elaboraron en los años setenta una metodología para la conservación integral, incluyendo escenario físico y habitantes. BENEVOLO, L (2007). Op. Cit.

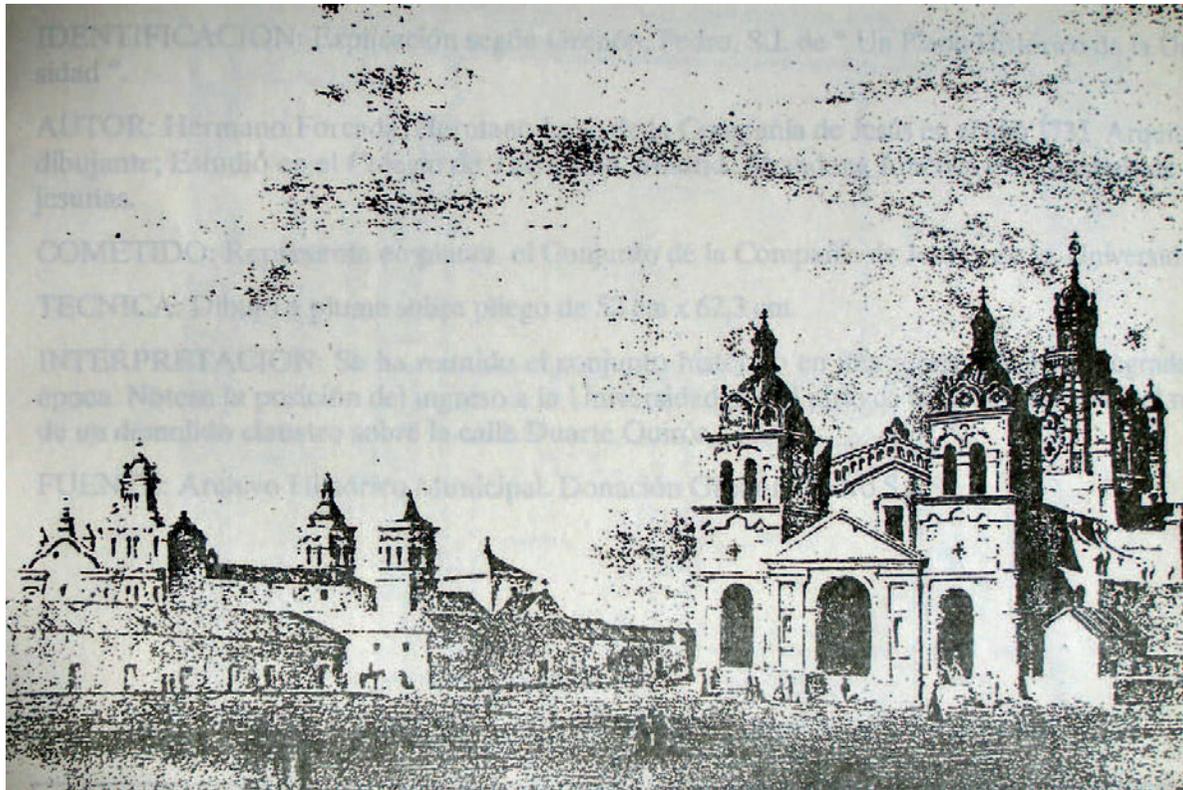
Córdoba



Delimitación espacial

Rosario





Grabado de León Palliere. 1840
Sedes institucionales próximas a la Plaza San Martín de Córdoba. (RETTAROLI, J. M.; MARTINEZ, J (1993) La evolución de la planta urbana de la ciudad de Córdoba.)

6.1 DE LAS OPERACIONES DE TRANSFORMACIÓN A LA PÉRDIDA DE VALOR DE LAS ÁREAS CENTRALES en Córdoba y Rosario

"El centro histórico no es solo la parte más antigua de la ciudad, es el resultado de estratificaciones de muchas épocas diversas que se han venido plasmando en una imagen insustituible para el carácter urbano y para la memoria y vivencia de sus habitantes."⁶ En este proceso de construcción muchos centros han derivado en una paulatina degradación y pérdida de sus valores de identidad y representatividad. Dos podríamos nombrar como los puntos clave que, con diferentes matices, han marcado esta transformación y la obsolescencia de los cascos antiguos en las principales ciudades latinoamericanas. El primero, de carácter voluntario, está vinculado a las grandes operaciones de transformación de la ciudad en una época de progreso económico e ideas de construcción de un nuevo modelo de país luego de las independencias latinoamericanas. El segundo guarda relación con los grandes cambios en la economía regional y en la distribución de las estructuras poblacionales en la década de los sesenta, que terminan por influir en los centros urbanos.

Luego de la independencia, la mayoría de las grandes ciudades latinoamericanas empujadas por el auge económico y la ideología de "progreso" llevan a cabo numerosos proyectos de mejora urbana. Inspirados probablemente en las reformas haussmanianas emprenden proyectos de transformación, que en su mayoría, llevan implícitos la destrucción de gran parte del legado colonial. En Argentina, la ambición de las clases dirigentes por construir un "nuevo país" independiente lleva a negar la herencia española. Como bien apunta Liernur "España no solo representaba todavía una voluntad de sujeción imperial (...), sino que además era identificada con la opresión feudal y confesional que se procuraba reemplazar con los nuevos valores laicos y republicanos".⁷ Así, los proyectos de renovación persiguen no solamente la mejora de la ciudad, sino también dar cuenta de la prosperidad económica y de las nuevas ideologías. Cabe recordar la frase de Sarmiento, "*cambiar la ciudad, cambiar la sociedad*", con la que se desea construir una nueva Argentina, borrando todo vestigio del pasado colonial, cuyos edificios son un claro recordatorio.

⁶ GASPARINI, G.(1986). Centros históricos, patrimonio construido, recuperación y estética urbana en DE SOLANO, F.(coord.) Historia y futuro de la ciudad iberoamericana

⁷ LIERNUR, J. F.(2008) Arquitectura en la Argentina del siglo XX

Como consecuencia de estos proyectos se modifica en parte el trazado original de muchas ciudades.⁸ En Córdoba, entre 1910 y 1930, se producen dos operaciones de ensanchamiento dentro de los límites de las setenta manzanas de la fundación. La primera, en sentido Este-Oeste, prácticamente en el límite Norte (actualmente Avenida General Paz-Vélez Sarsfield) y la segunda, en sentido Norte Sur en el extremo Oeste (actual Avenida Colón y Maipú). Éstas terminan por desplazar la centralidad original de la plaza hacia la Avenida General Paz, además de dividir el trazado en tres sectores diferenciados que crecen, en las décadas posteriores, con distinta dinámica y que alteran el modelo original superponiendo una jerarquía viaria a un trazado originalmente indiferenciado. En el centro de Rosario, de fundación mucho más tardía, aunque no son escasos los proyectos que se suceden (cabe recordar entre ellos la delimitación del área central con la apertura de dos bulevares, el Parque Independencia, el primer monumento a la bandera, etc.), ninguno de ellos transforma el trazado y la estructura interior.

Pero no solo las transformaciones en el trazado son significativas. En veinte o treinta años se construye una nueva imagen en torno a la cultura del progreso, que impone un nuevo estilo arquitectónico y nuevas tipologías funcionales, borrando, en gran parte, la arquitectura colonial. Esta sustitución se ve más marcada en las grandes ciudades, aunque en las menores el remplazo también se hace notar. Rosario, con mucha menor presencia de arquitectura colonial que Córdoba, construye la imagen de su centro con edificios de finales de siglo XIX. En Córdoba comienza la sustitución de gran parte de la arquitectura colonial de menor envergadura, proceso que se acentúa en la década de los setenta y que continúa hasta el día de hoy y que deja solo algunas huellas del pasado a través de grandes edificios representativos.

En muchas grandes ciudades latinoamericanas la apuesta por "la modernidad" lleva a la destrucción indiscriminada de sus edificios históricos. En Buenos Aires, por ejemplo, en el siglo XIX con la excusa de su nombramiento como capital del país, se lleva a cabo una profunda reconstrucción que acarrea consigo la destrucción de gran cantidad de edificios coloniales y parte de su traza base (la apertura de la Avenida de Mayo, las diagonales y la Avenida 9 de Julio son ejemplos de estas operaciones)

Gracias a una economía más austera, en ciudades de menor categoría, como el caso de Córdoba, la renovación no es tan radical y podemos encontrar rasgos de su historia más remota conviviendo con periodos posteriores.



⁸ Una de las operaciones más destacada y difundida en Argentina es el de la Avenida de Mayo en la ciudad de Buenos Aires. Esta propuesta tiene la voluntad de cambiar la escala del tejido y para ello abre una nueva avenida monumental que conecta dos focos principales, proponiendo nuevos programas y una homogeneización de la edificación con un nuevo lenguaje inspirados en las imágenes francesas.

Por otro lado, a finales de los años cincuenta y principios de los sesenta, se produce una sustitución gradual de importaciones y una creciente industrialización que provoca el desplazamiento de mano de obra de zonas rurales o de ciudades menores a ciudades más grandes (donde se instalan las industrias). En las principales ciudades del país la población se multiplica, teniendo lugar lo que se conoce como la segunda explosión urbana. La mayor parte de la población con menores ingresos y que no puede acceder a la vivienda por medios legales lo hace por mecanismos no formales ocupando las áreas periféricas y los espacios centrales.

La explosión demográfica se manifiesta en la ciudad de dos formas. Por un lado, en un crecimiento por extensión en la periferia, en forma de baja densidad, en numerosos casos sin sentido de continuidad, con carencia de servicios y ocupando zonas de riesgo ambiental. Y por otro, el que nos ocupa en este episodio, por densificación en el área central, con una ocupación que se caracteriza por el uso intensivo del suelo a partir de la indiscriminada subdivisión en vertical de antiguas edificaciones y en horizontal del parcelario, llegando, incluso a una densificación límite.

En algunos casos, el centro administrativo y financiero, originalmente ubicado en los cascos antiguos, se desplaza y, hacia 1950, en las ciudades de mayor tamaño, también algunas sedes universitarias se trasladan. El centro comienza así un proceso de deterioro y de pérdida de calidad.



A finales del siglo XX, el centro histórico es lugar de la economía informal, de la reproducción de las condiciones de marginalidad y del deterioro de las condiciones de urbanidad; lo que Mesías González y Suárez Pareyón advierten como una "paradoja de las ciudades latinoamericanas la marginalidad social desde la centralidad física."⁹ La literatura especializada coincide en destacar entre los principales problemas el abandono de la población residente, la migración de actividades de carácter central, la degradación del espacio público y la pérdida de dinamismo. Es recién a finales de la década del siglo XX que comienzan las experiencias de recuperación de centros históricos en Latinoamérica.

Sin embargo, **Córdoba** y **Rosario** constituyen ejemplos cuyos centros se caracterizan por poseer elementos de valor arquitectónico considerable, a pesar de la transformación que comienza en 1960 que deriva en la sustitución de numerosos ejemplos de arquitectura patrimonial doméstica y que se intensifica en las décadas de 1980 y 1990¹⁰. Si bien los procesos por los que han atravesado ambos centros no difieren de la mayoría de las ciudades latinoamericanas, no han perdido su carácter y su dinamismo. Muchos de los procesos negativos que han experimentado otras ciudades, en éstas pareciera darse con menor intensidad, convirtiéndose en casos singulares por la actividad, la población residente, la densidad y el crecimiento constante. La vitalidad está vinculada a su multifuncionalidad, ya que albergan actividades importantes como las sedes de gobierno y de la administración, centros culturales, universidades, oficinas, sedes de empresas y un área comercial muy activa.¹¹



9 MESÍAS GONZÁLEZ, R y SUÁREZ PAREYÓN, A (2002) Los centros vivos. Alternativas de habitar en los centros antiguos de las ciudades de América Latina.

10 La diferencia entre uno y otro radica en la época histórica de estos monumentos. El valor de Córdoba se encuentra en el conjunto de arquitectura colonial, en cambio Rosario, guarda importantes testimonios de arquitectura del XIX.

11 Ver *Primera Parte*, características del área central de Córdoba y Rosario

De izquierda a derecha

01 Plaza 25 de Mayo de Rosario 1888. (Fotos cedidas por el CURDIUR)

02 Perspectiva de la ciudad de Córdoba. Comienzos de siglo XX. (PAGE, C.(1987) Propuestas e intervenciones urbanas en Córdoba 1880-1930.

03 Relevamiento del conjunto de la Plaza San Martín de Córdoba. Catastro Machado. 1890. Archivo Histórico Municipal de Córdoba.

6.2 LA REVALORIZACIÓN DEL PASADO Y LA BÚSQUEDA POR CONSTRUIR IDENTIDAD. Algunos apuntes

En el contexto argentino, desde principios del siglo XX (1913) podemos rastrear los primeros antecedentes legales sobre de conservación del patrimonio histórico (aunque éstos no están referidos en concreto al centro urbano).¹² Durante la década de 1930 tienen lugar algunas iniciativas en esta línea y se comienzan a declarar Monumentos Históricos Nacionales a diferentes obras. Para ello, a través de un decreto, se crea la Superintendencia de Museos y Lugares Históricos que tiene por objetivo unificar los criterios. Finalmente en 1938, también por decreto, la Superintendencia da lugar a la Comisión Nacional de Museos y Lugares Históricos.

En 1940 se aprueba la ley 12.665 (que se reglamenta en 1941 por Decreto 84005/41) para la Preservación del Patrimonio Histórico y Artístico, que afirma la Comisión Nacional y que tiene como uno de los principales objetivos confeccionar una lista con los monumentos históricos del país y velar por su preservación.¹³ Cabe aclarar que en esta ley no se salvaguarda la arquitectura como valor, ya que solo se clasifica como monumento el ámbito físico de valor histórico;¹⁴ sin embargo, constituye un antecedente de importancia para la revalorización de la identidad nacional.

En 1972 la Organización de Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura aprueba la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural que es incorporado en Argentina por Ley 21.836 de 1978. Es recién en 1994, cuando se reforma la Constitución Nacional y se incorpora la preservación del patrimonio natural y cultural.¹⁵

12 Nos referimos a la Ley 9080 para la protección de Ruinas y yacimientos arqueológicos y paleontológicos (26-11-1913)

13 Art. 4º Ley 12.665: La comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos hará la clasificación y formulará la lista de monumentos históricos del país, ampliándola en las oportunidades convenientes con la aprobación del Poder Ejecutivo. Los inmuebles históricos no podrán ser sometidos a reparaciones o restauraciones, ni destruidos en todo o en parte, transferidos, gravados o enajenados sin aprobación o intervención de la Comisión Nacional.

14 GANDOLFI, F., y SILVESTRI, G. (2004) en LIERNUR, F.; ALIATA, F. (comp.) Diccionario de arquitectura en la Argentina: estilos obras, biografías, instituciones, ciudades.

15 Artículo 75 de la Constitución Nacional Argentina:

Inciso 19: Dictar leyes que protejan la identidad y pluralidad cultural, la libre creación y circulación de las obras del autor; el patrimonio artístico y los espacios culturales y audiovisuales.

Inciso 20: Establecer tribunales inferiores a la Corte Suprema de Justicia; crear y suprimir empleos, fijar sus atribuciones, dar pensiones, decretar honores, y conceder amnistías generales.

Inciso 32: Hacer todas las leyes y reglamentos que sean convenientes para poner en ejercicio los poderes antecedentes, y todos los otros concedidos por la presente Constitución al Gobierno de la Nación Argentina.

Desde la arquitectura, el movimiento denominado de *restauración nacionalista* genera, hacia 1920, un empuje singular para la puesta en valor de la propia arquitectura. Este movimiento es impulsado desde la literatura en un primer momento.

Con la I Guerra Mundial, Latinoamérica ve como fracasa el modelo hacia donde históricamente se había reflejado y comienza a mirar sus propias realidades. Va a ser la literatura la que juega un papel fundamental en este proceso. La literatura modernista y “la restauración nacionalista” de Ricardo Rojas (1909), así como su posterior *Silabario de la decoración americana*, inician una trayectoria cuyas raíces están en el propio continente.¹⁶ En este contexto, varios van a ser los factores que confluyen para una revisión en la manera de ver la arquitectura. Entre ellos, Gutiérrez destaca, los cambios sociales e ideológicos, la necesidad vital de modelos alternativos, el vacío histórico y la actitud contestataria frente a europeísmos académicos.¹⁷ Dentro de este nuevo movimiento, en el cono Sur, tuvo especial empuje la reivindicación de “lo criollo y lo hispano”¹⁸

Esta corriente tiene varios cultores y la discusión gira en torno a definir “en qué consistía el modelo, o en otras palabras cuál era la arquitectura colonial.”¹⁹ Estas discusiones se van a reflejar en numerosos artículos publicados desde 1917 y hasta bien entrados los años treinta en *Revista de Arquitectura*, que realiza una importante labor para la difusión de esta movimiento. Aunque el paso de esta corriente es efímero (se agota aproximadamente hacia 1930) y su propuesta arquitectónica no logra traspasar las barreras del lenguaje; uno de sus aportes más significativos, para la conservación del patrimonio, es el estudio del legado arquitectónico y cultural americano por vez primera.

Vale nombrar, la labor de Ángel Guido en la difusión y re-valorización de la arquitectura americana proponiendo ampliar los planes de estudios de arquitectura para introducir un curso sobre Historia de la Arquitectura y Ornamentación Americana pre y post-colombina y luego la propuesta para la creación de un Instituto Nacional Arqueológico de Arquitectura Americana, para censar la arquitectura colonial y prehispánica. Asimismo, plantea un postulado para la renovación arquitectónica americana que comprende cuatro puntos: reducir la acción de la arquitectura ecléctica cosmopolita en América, profundizar las formas de origen americano, depurar y enfocar con mayor precisión los valores del paisaje americano como motivo de inspiración y “recoger valientemente la orientación espiritual y estética más robusta de Europa, pero adaptada a nuestras formas.”²⁰ Su trabajo de difusión se apoya en su obra literaria, en la cual produce ensayos

16 GUTIERREZ, R.(1983) *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*.

17 Ídem GUTIERREZ, R.(1983)

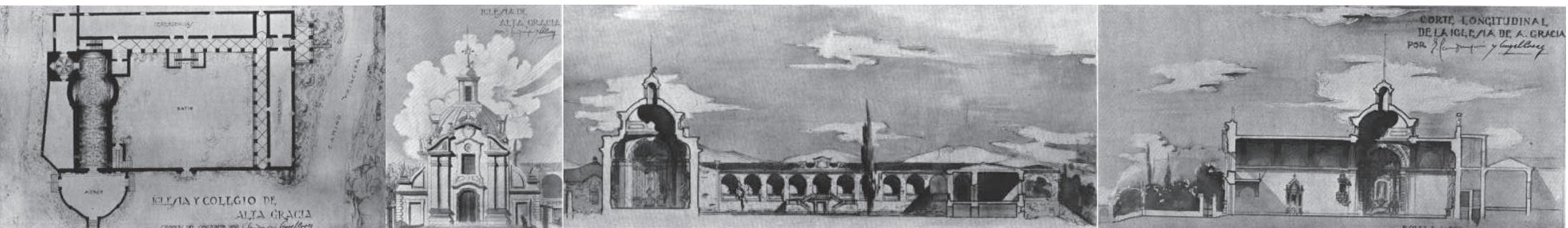
18 Allí donde las culturas indígenas fueron más fuertes, como en México y en Perú, se dieron movimientos “neo-indigenistas”.

19 LIERNUR, J. F.(2008) *Arquitectura en la Argentina del siglo XX*. El autor, además, recuerda que la dominación española en América había durado tres siglos y durante este periodo se había producido todo tipo de programas y desarrollado diferentes estilos

20 Ídem GUTIERREZ, R.(1983)

sobre la fusión hispano indígena en la arquitectura colonial y estudia el arte mestizo y la influencia indígena en el arte colonial mexicano. En 1925 edita su obra mayor *Fusión hispano-indígena en la arquitectura colonial*.

Del mismo modo, las revistas especializadas juegan un papel relevante en la difusión y toma de conciencia sobre el patrimonio nacional. En 1938 comienzan a publicarse los Documentos de Arte Argentino por la Academia Nacional de Bellas Artes.²¹ También, desde 1917, en *Revista de Arquitectura*²² aparecen reiterados artículos que difunden la arquitectura colonial argentina. En esta misma revista, son de destacar, además, los dibujos de relevamiento que estudiantes de arquitectura de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires realizan en sus viajes por el país para conocer la arquitectura colonial. Entre los destinos que más se repite son los viajes a la provincia de Córdoba. Años más tarde, la revista Summa también tiene un papel destacado en la difusión de la arquitectura nacional, aunque no necesariamente de la arquitectura patrimonial. Ya en la década del noventa se publica la Guía de los Monumentos Históricos de la República Argentina, iniciativa de Jorge E. Hardoy.



Páginas con dibujos de los estudiantes de la Iglesia de Alta Gracia en la Provincia de Córdoba en Memorias de la Segunda Excursión de alumnos de V año de la Escuela de Arquitectura en Revistas de Arquitectura N° 21 y 22 Año V 1919 (pp. 6 y 7)

21 GANDOLFI, F. y SILVESTRI, G.(2004) en LIERNUR, F.; ALIATA, F. (compiladores) Diccionario de arquitectura en la Argentina: estilos obras, biografías, instituciones, ciudades.

22 Revista publicada por el Colegio de Arquitectos de Buenos Aires y del Centro de Estudiantes de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires

Es de destacar, entre aquellos cuyo trabajo más colaboraron en la reivindicación de la arquitectura colonial nacional, especialmente de la ciudad de Córdoba, a **Johannes Kronfus**. Este arquitecto húngaro recorre el país y documenta el legado cultural colonial a través de dibujos de relevamiento que se han convertido en inventarios gráficos. Además de escribir periódicamente en diferentes revistas, uno de sus grandes aportes lo constituye el libro *Arquitectura Colonial en la Argentina*, publicado en 1921, donde recoge gran parte de sus dibujos.

También para el caso de Córdoba, la labor de Marina Waisman es importante, teniendo su trabajo una amplia repercusión. Waisman crea el Instituto de Historia y Preservación del Patrimonio de la Universidad Católica de Córdoba, en 1974, con el fin de abordar el estudio del patrimonio arquitectónico y urbanístico. Asimismo, escribe libros donde apunta a difundir y construir la identidad nacional: *El interior de la historia. Historiografía arquitectónica para uso de Latinoamericanos* (1990) o *La arquitectura descentrada* (1995), entre otros.

Johannes Kronfus. Arquitecto. Budapest 1872, Córdoba 1944. Estudia en el Politécnico de Budapest y en la Real Academia de Ciencias Técnicas de Munich, donde obtiene el título de arquitecto en 1897. Construye numerosas obras en diferentes ciudades europeas y trabaja como técnico de la Municipalidad de Munich. En 1907 se traslada a Buenos Aires para hacerse cargo de la construcción del Edificio de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Buenos Aires (que había ganado por concurso) pero que nunca se concretó. En 1915 se muda a la ciudad de Córdoba y en 1918 inicia su actividad docente: hasta 1924 en la Escuela de Arquitectura de Buenos Aires y hasta 1943 en la Escuela de Arquitectura de Córdoba. Entre sus numerosas obras encontramos: el Museo Provincial de Bellas Artes (Córdoba, 1915); el Hospital de Clínicas (Córdoba, 1919); la ampliación del edificio de la Legislatura Provincial (Córdoba); todas ellas ligadas a la tradición europea. En otro grupo de obras, de inspiración colonial, encontramos: el primer barrio obrero (Córdoba 1919-1925); el Hospital Vicente Agüero (Jesús María); la casa Martínez (Rosario); etc. Su gran interés por la arquitectura local queda manifiesto en la amplia serie de edificios (coloniales, en su mayoría) que registra gráficamente en dibujos de plumas y acuarelas y que se han convertido en registros gráficos de edificios ya demolidos. En 1921 publica *Arquitectura Colonial en la Argentina*, donde reúne todos sus trabajos. Su vinculación con los grupos de revisión de los valores de la arquitectura nacional y sus trabajos en defensa de la valorización y el resguardo del patrimonio histórico lo han convertido en un precursor de los estudios históricos de la Arquitectura Colonial y es, sin duda, donde ha realizado sus mayores aportes. Fuente principal: LIERNUR, F. y ALIATA, F. (comp.) (2004) *Diccionario de arquitectura en la Argentina: estilos obras, biografías, instituciones, ciudades*.

Dibujos de J. Kronfuss
De izquierda a derecha
01 El Campanario de la Iglesia de Jesús María.
02 La Compañía de Jesús, el Rectorado y el Colegio Montserrat
03 Las Carmelitas Descalzas en Córdoba.



La idea de revalorización de la arquitectura del pasado está íntimamente ligada a la presencia de arquitectos italianos en el medio. Entre ellos cabe destacar la labor de La Padula y Tedeschi; sobre todo si se relaciona con la puesta en práctica. Ambos arquitectos italianos son los primeros en elaborar, desde las oficinas técnicas municipales, ordenanzas para la conservación del centro histórico de Córdoba. Aunque, en ese momento, éstas se limitan a una reducida superficie en torno a la plaza San Martín, no dejan por ello de constituir casos paradigmáticos en el contexto nacional.

A partir de la década del cuarenta la presencia de arquitectos italianos en el medio local es notable.²³ Si bien no se puede asegurar con certeza cuál ha sido el motivo por el que coinciden en ese momento esa cantidad de personajes provenientes de Italia; Collado lo relaciona a la confluencia de una serie de situaciones como la propuesta para una nueva ciudad universitaria en Tucumán y Córdoba, la creación del Instituto Superior de Urbanismo en Buenos Aires, la puesta en marcha en Buenos Aires del Estudio Plan Buenos Aires (EPBA) en 1947; las obras para el área de Ezeiza en el Gran Buenos, la reconstrucción de San Juan (luego del terremoto de 1944); la llegada de capitales italianos al país (asociados a la creación de grandes empresas de italianos) que recurren a arquitectos italianos para el diseño de sus oficinas.²⁴

En efecto, La Padula y Tedeschi se radican en Argentina y en Córdoba con años de diferencia y van a realizar una cuantiosa labor desde la enseñanza y desde las oficinas técnicas municipales. Además, son los principales impulsores, en esta ciudad, de la conservación del patrimonio, elaborando dos ordenanzas: la primera en 1954 y la segunda en 1967.

La Padula se radica en Córdoba en 1949 y trabaja en la Oficina de obras públicas de la Municipalidad, al mismo tiempo imparte clases en la Universidad Nacional de Córdoba. Se hace cargo de la cátedra de Urbanismo I y propone un plan de estudio donde los ejemplos de ciudades tienen un papel relevante y propone el plan regulador como mecanismo de transformación de las ciudades. Desde las oficinas municipales está encargado, desde 1954, de la redacción de un Plan Regulador para la Ciudad de Córdoba. "El doble rol directivo de La Padula en el Plan Regulador y las tesis estudiantiles le permitió llevar a cabo experiencias pedagógicas interesantes en el centro histórico de la ciudad."²⁵

Por su lado, Tedeschi llega a Argentina en 1948 invitado por la Universidad de Tucumán, donde dicta clases de Historia de la Arquitectura y Teoría de la Arquitectura hasta 1958. Más adelante, también lo hace en las

23 Entre ellos encontramos, además de Tedeschi y La Padula, a Calcaprina, Mazzochi, Piccinato, Devoto, Rogers y Oberti, entre otros. Se van a radicar en diferentes ciudades del país, algunos por un tiempo y otros, como Tedeschi, lo harán de forma definitiva.

24 COLLADO, A (S/f) Migrantes, exiliados o viajeros. Trayectos arquitectónicos de Italia a Argentina en la segunda posguerra

25 LONGONI, R. y FONSECA, I. (2010) La enseñanza de la Arquitectura y el Urbanismo en el Primer Gobierno peronista. Ponencia presentada al 2º Congreso Red de Estudios sobre el Peronismo.

universidades de Córdoba y Mendoza, donde da clases de historia y teoría de la arquitectura. Es de destacar, que desde la enseñanza "planteará una renovación de los estudios históricos en la carrera de arquitectura, rescatando su necesidad para la producción de una obra culturalmente situada, señalando la importancia de las relaciones entre la arquitectura y el espacio histórico, la dominancia de la dimensión espacial para interpretar la obra de arquitectura y la inescindible relación entre teoría, historia y crítica"²⁶. Más adelante, se hace cargo de la organización de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Mendoza, creada en 1959, cuya impronta en los planes de estudio se puede advertir hasta el día de hoy. Crea el Instituto Interuniversitario de Historia de la Arquitectura junto a Francisco Bultrich y Marina Waisman, desde donde funda un grupo externo al centro dominante, Buenos Aires. En Córdoba, además, Tedeschi tiene una importante labor en la Oficina de Planeamiento Urbano de la Municipalidad; desde allí, y bajo su dirección, se redacta la ordenanza N° 172 de *Regulación del Centro Histórico* de 1967.

26 COLLADO, A (S/f) Migrantes, exiliados o viajeros. Trayectos arquitectónicos de Italia a Argentina en la segunda posguerra, haciendo referencia a un texto de Waisman, Marina. "Enrico Tedeschi. Una invitación a la historia", Summa 216, Buenos Aires, agosto de 1985, pp.72-76

Enrico Tedeschi. Arquitecto. Roma 1910, Buenos Aires 1978.

Graduado en el Politécnico de la Universidad de Milán y Doctor en Arquitectura por la Universidad de Roma, llega a Argentina contratado por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Tucumán.

Comienza desarrollando la actividad en su país natal, donde diseña varias salas para espectáculos y edificios hospitalarios, incursiona en el proyecto de sistemas industrializados, interviniendo además en propuestas de planes reguladores y de reconstrucción de varias ciudades. En Argentina ha dejado diversas obras donde prioriza el manejo depurado de los elementos constructivos, el rechazo a las modas transitorias y al ajuste de las soluciones a las condicionantes regionales, especialmente las climáticas y tecnológicas. Así lo demuestran varias casas construidas en San Juan, San Luis, Tucumán y Mendoza y otros edificios como hoteles y mercados. Entre sus obras deben destacarse los proyectos para varios edificios de la Universidad de Mendoza, entre ellos el de la Facultad de Arquitectura de Mendoza y su participación en el Plan Urbanístico de la Ciudad Universitaria de Tucumán.

Su actuación como docente en la Universidad de Tucumán se prolonga desde 1948 hasta 1958, donde se desempeña como profesor de Historia de la Arquitectura y Teoría de la Arquitectura. También dicta asignaturas en las universidades de Cuyo y Córdoba. Dirige el Instituto de Historia de la Arquitectura y del Arte en Tucumán y en 1961 funda la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Mendoza, de la cual es decano y docente hasta 1972.

A partir de 1973 se dedica de lleno a la investigación. Funda y dirige el Instituto de Arquitectura y Urbanismo de la Facultad de Arquitectura de Mendoza. También, en esa misma ciudad, funda el IADIZA (Instituto Argentino de Investigación para las Zonas Áridas) y, dentro de éste, el Laboratorio de Ambiente Humano y Vivienda, con el fin de proponer soluciones para el hábitat de las regiones áridas del centro-oeste del país.

Ha dejado escritas numerosas obras. En Italia publica *L'Architettura in Inghilterra, I servizi collettivi nelle comunità organica* (1947); y ya en Argentina, *Estadística para el Urbanismo y Urbanismo como legislación. Dentro de los temas históricos: Una introducción a la Historia de la Arquitectura* (1951); *Frank Lloyd Wright* (1955); *La Plaza de Armas de Cuzco* (1962) y *La Catedral de Puno* (1965) y su obra fundamental, *Teoría de la Arquitectura*, en 1963.

Fuente principal: LIERNUR, F. y ALIATA, F. (compiladores) (2004) Op. Cit.

6.3 LAS ORDENANZAS COMO PREFIGURADORAS DEL CENTRO HISTÓRICO

Definido desde el momento de la fundación como nodo central de la ciudad, el entono de la plaza San Martín, es seguramente el espacio donde más ideas y proyectos se han superpuesto a lo largo de su historia. Es el lugar central y donde se ubicaron los equipamientos más representativos. Varios son los edificios que aún hoy dan cuenta de aquella época. Marina Waisman dice al respecto que ninguna ciudad argentina posee una arquitectura semejante concentrada en tan pocas manzanas como Córdoba.²⁷ Si bien en Córdoba, durante el proceso de modernización de las ciudades, se perdió gran cantidad de arquitectura menor, las transformaciones no llegan a afectar las obras más importantes, posiblemente por una economía más austera que en las grandes capitales latinoamericanas.

Marina Waisman. Arquitecta. 1929-1997. Se gradúa en la Universidad nacional de Córdoba en 1945 e inicia una interpretación de la cultura arquitectónica desde el contexto latinoamericano.

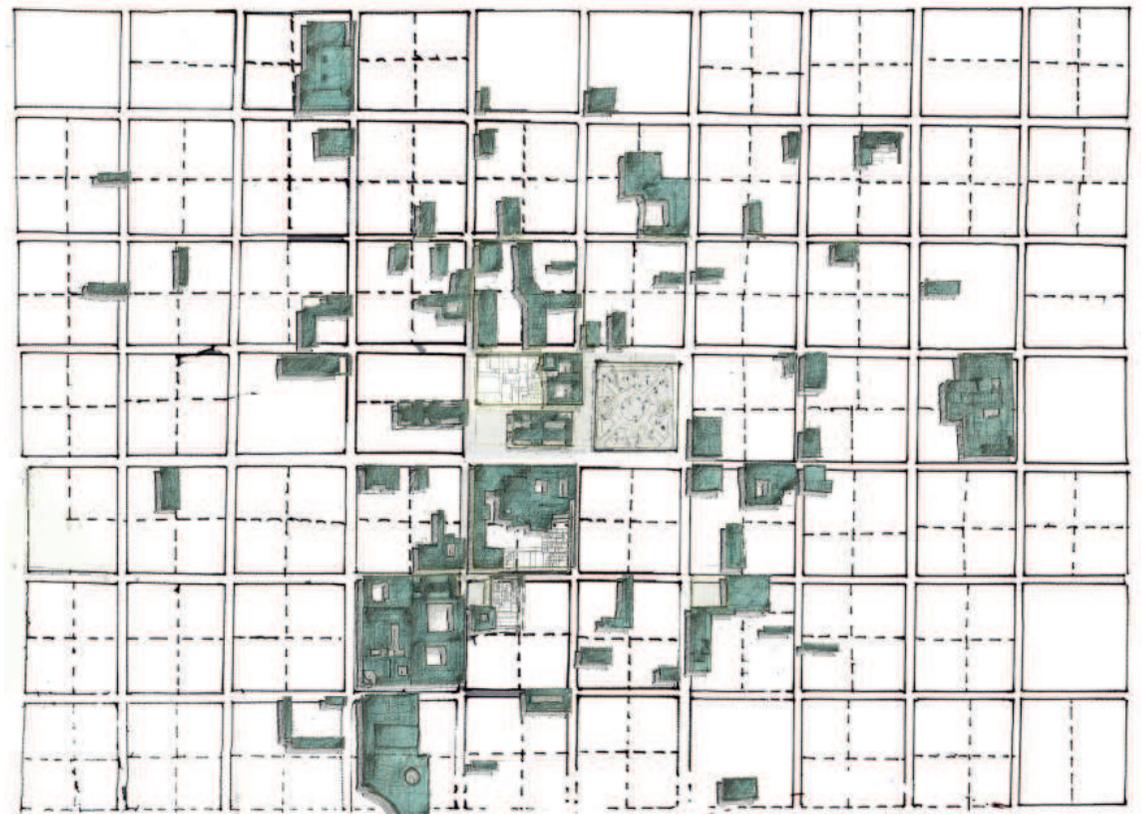
En 1972 publica su primer libro *La estructura histórica del entorno*, que plantea una revisión de las interpretaciones sociológicas y estructuralistas, mostrando un conocimiento detallado y profundo de todas las corrientes de pensamiento vigentes en la década de 1960.

En 1974 crea el *Instituto de Historia y Preservación del Patrimonio de la Universidad Católica de Córdoba*. Además crea la primera carrera de arquitectos especialista en historia de la arquitectura. Su segundo libro lo publica en 1990, *El interior de la historia. Historiografía arquitectónica para uso de Latinoamericanos*. En él recoge el producto de sus clases, conferencias y estudios realizados durante la década del '80. Participa activamente del grupo de arquitectos y críticos latinoamericanos que se reúnen en los Seminarios de Arquitectura Latinoamericana (SAL). En 1995 publica su tercer libro *La arquitectura descentrada*. Participa en varias revista especializadas como Documentos de Arquitectura Nacional y Americana (DANA), SUMMA, dirige la colección SUMMARIOS y dirige y coordina la colección Documento para una historia de la arquitectura argentina, en la cual reúne a los más destacados especialistas. Tras el cierre de SUMMA comienza a dirigir la editorial colombiana Escala, su serie *Cuadernos*.

Fuentes: MONTANER, J. M. (2007) *Arquitectura y crítica*. y LOLICH, L. (2007) *Las miradas de Marina Waisman* O

En la imagen: testigos de la arquitectura patrimonial en las setenta manzanas fundacionales de Córdoba.

Fuente: elaboración propia



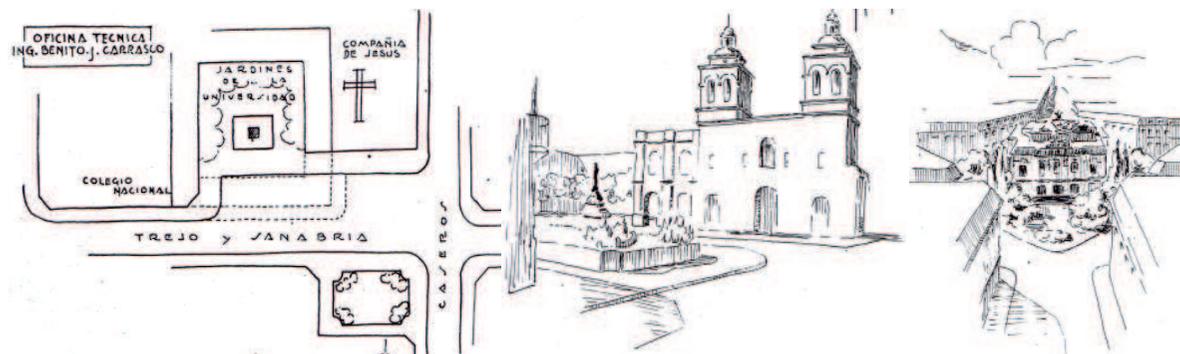
27 WAISMAN, M. (1970) "Córdoba y su arquitectura" en Revista Summa n° 30, 1970. pp.. 26-69.

Posiblemente por ello la preocupación por su conservación surge tempranamente y desde entonces se dictan ordenanzas que intentan dar fisonomía a la zona. Pero, es en 1950, cuando la preocupación por conservar el centro de Córdoba se hace de forma consciente y activa. Es justamente un arquitecto de origen italiano el que comienza los estudios sobre el patrimonio del centro histórico y elabora la primera ordenanza importante que afronta su prefiguración en 1954. No obstante, es en el periodo en que Enrico Tedeschi se hace cargo de la asesoría de Planeamiento de la Municipalidad, cuando se encara definitivamente el problema.

Desde el punto de vista de elaboración de ordenanzas municipales que se preocupen en proteger y construir la idea de centro histórico, Córdoba se destaca, a nuestro entender, como una ciudad que se ha preocupado desde temprano por la imagen del área central.

Podríamos nombrar algunas de las primeras ordenanzas que datan de principios del siglo XX, cuando en 1910 se prohíbe la construcción de “ranchos” (chabolas) dentro del área central y se inician algunas acciones oficiales en materia de construcción de viviendas.²⁸ Si bien estas ordenanzas, no son concretamente par la conservación o recuperación de la arquitectura patrimonial, demuestran el interés por cuidar la imagen del área más representativa.

En 1927, el Primer Plan Regulador y de Extensión, redactado por Benito Carrasco²⁹, advierte sobre las cualidades estéticas de la edificaciones que se están construyendo y de la falta de espacios abiertos. Para la zona central propone una serie de plazas para “paliar la escasez de espacios libres y congestión en el área central.” Estas plazas estarían en relación a los edificios públicos e históricos.



28 FOGLIA, et. alt. (1994). La cuadrícula en el Desarrollo de la ciudad Hispanoamericana. Es Caso de Córdoba. Tomo I y II.

29 Ver capítulo *Complejamiento y Extensión*

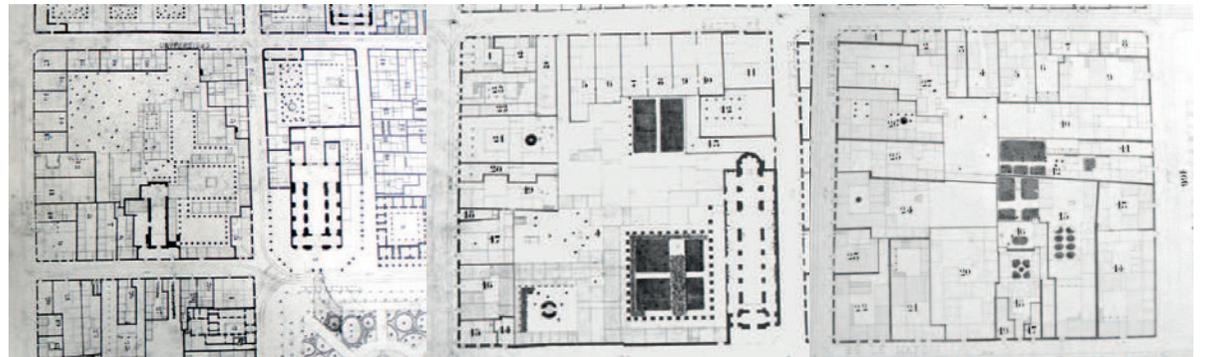
En 1950, La Padula procede al relevamiento del sector y al estudio del patrimonio en la zona próxima a la Plaza San Martín. El 14 de julio de 1954, se aprueba la Ordenanza 4273 que regula las alturas y las alineaciones para las edificaciones próximas a ésta. El 16 de noviembre de 1967 se aprueba la Ordenanza N°172 de Regulación del Centro Histórico, bajo la dirección de Enrico Tedeschi en la Oficina de Planeamiento Urbano de la Municipalidad (ambas analizadas más adelante). Previo al relevamiento de La Padula, Ángel Machado (1890) había relevado toda la zona del centro de la ciudad. Si bien este trabajo no tenía intención de identificar los edificios patrimoniales, su relevamiento, conocido actualmente como Catastro Machado, constituye uno de los registros más completos y detallados del área que se conocen.

Ya en la década de los 70 comienzan a construirse los primeros tramos peatonales y en 1980 se amplían, planteando la vinculación de los edificios patrimoniales. Entre 1973 y 1978 se realiza un *inventario del Patrimonio Urbano-Arquitectónico*, donde se identifican y catalogan 495 edificios en toda la ciudad, de los cuales 315 se localizan en el área central.

En 1980 el EDOM (Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano) reconoce al área central de la ciudad de Córdoba como único centro con jerarquía metropolitana y regional y propone que continúe con ese rol a partir de enfatizar e incrementar sus funciones. Asimismo, sugiere la relocalización de actividades que puedan producir interferencias con ese rol. El plan no llega a ninguna propuesta en concreto, pero sí delinea varios objetivos en relación a la recuperación y conservación del patrimonio en esta área.

En 1985 se aprueban las *Ordenanzas de Ocupación del Suelo y la Preservación de Ámbitos Históricos en el Área Central* (Ord. N°8057/85). El *centro* se convierte en *área central*, incluye el casco histórico en su conjunto (las setenta manzanas de la fundación) e, inclusive, la zona del ensanche de Nueva Córdoba. Regula cada manzana de forma diferenciada, según se ubiquen sobre las avenidas principales o en el interior, pero especialmente

Imágenes del relevamiento de Catastro Machado
Fuente: Archivo Histórico Municipal



aquellas próximas a las áreas patrimoniales, en cuyo caso los perfiles y los volúmenes están en función de las visuales, recorridos y perspectiva hacia los edificios históricos. En 1987, se realiza una norma jurídica que completa, actualiza y viabiliza las *normas de preservación del patrimonio inmueble*, partiendo de un listado y categorización del mismo (Ord N°8248/87 de preservación de bienes del Patrimonio Cultural)

Desde entonces y en consonancia con la proliferación de medidas en este sentido que se toman a nivel nacional y en diferentes provincias y/o municipios de Argentina se dictan otras leyes y decretos que trabajan en este sentido. Ejemplo de ello son la Ordenanza N° 10626 de 2003 que establece acciones para preservar aquellos bienes considerados componentes del Patrimonio Cultural de la Ciudad que fija el alcance de las declaraciones llamadas “de Interés Municipal” y de “Componentes del Patrimonio Arquitectónico Urbanístico” o la Ordenanza 11190 que protege el patrimonio arquitectónico urbanístico y áreas de valor cultural y la 11207 de 2007 donde se definen las acciones de protección para el patrimonio construido

6.3.1 Los primeros estudios para el centro histórico de Córdoba La ordenanza 4273 de La Padula

La importancia que La Padula otorga al patrimonio arquitectónico está reflejada en su programa de cátedra, en el cual realiza una defensa del valor de la memoria en la construcción de la ciudad: "Para iluminar el sentido del Urbanismo de nuestro tiempo es necesario utilizar la comprensión del pasado, el estudio de lo que los hombres han duramente realizado y nos han transmitido, nos da un maravilloso medio de investigación."³⁰

ORDENANZA N° 4273

ART. 1º: Fijase en catorce metros la altura de todos los edificios que se construyan o reedifiquen con fachada frente a la Plaza San Martín, contándose desde la línea municipal a nivel de cordón de la verde en calle Rosario de Santa Fe y San Jerónimo; parcialmente acera Este de calle San Martín, entre Rosario de Santa Fe y 25 de Mayo; parcialmente acera Oeste de calle Rivadavia, entre Rosario de Santa Fe y 25 de Mayo; parcialmente acera Oeste de Calle Buenos Aires, entre San Jerónimo y Entre Ríos; parcialmente acera Este de calle Independencia, entre San Jerónimo y Entre Ríos, de acuerdo a planimetría, permitiéndose una sobre elevación máxima de seis metros, sobre la segunda línea de edificación determinada en planimetría.

ART. 2º: Fijase en veinte metros, contados desde la línea municipal y al nivel del cordón de la vereda, la altura de los edificios que se construyan o reedifiquen con fachada frente a la Plaza San Martín en calle Buenos Aires; parcialmente acera Sud de calle Rosario de Santa Fe, entre Buenos Aires e Ituzaingó; parcialmente acera Norte de calle San Jerónimo, entre Buenos Aires e Ituzaingó, de acuerdo a planimetría.

ART. 3º Los edificios que se construyan o reedifiquen con fachada sobre calle 27 de Abril, ambas aceras, entre Independencia y Obispo Trejo; parcialmente Obispo Trejo, acera Este, entre 27 de Abril y Deán Funes; calle Deán Funes parcialmente, acera Sud y Norte, entre calles Obispo Trejo e Independencia; calle San Martín parcialmente, acera Oeste, entre Deán Funes y 9 de Julio; calle Independencia parcialmente, acera Oeste, entre calle 27 de abril y Caseros y calle Obispo Trejo, parcialmente, acera Este, entre 27 de Abril y Caseros, de acuerdo a planimetría, no podrán superar la altura actual.

ART. 4º Establécese una nueva línea de edificación para el caso de reconstrucción de los edificios ubicados en calle San Jerónimo e Independencia, ángulo Sudeste, lotes N°29 y 30, de los paos que forman cuerpo de la presente Ordenanza, que se sitúa a los nueve metros, hacia adentro, de la actual línea municipal, cuyas fachadas deberán tener una altura de catorce metros, permitiéndose una sobre-elevación de acuerdo con lo fijada en el Art. 1º de la presente Ordenanza y a la establecido en la planimetría que forma parte de la misma.

ART. 5º El tratamiento arquitectónico de las fachadas será libre, sólo que su aprobación estará supeditado en cuanto al estilo, uso de materiales y colores, a lo que determinen las Oficinas Técnicas Municipales. En todos los casos el propietario podrá presentar, libre de derecho de aprobación previa un anteproyecto de edificación a levantar.

En 1950 procede al relevamiento del patrimonio arquitectónico de las manzanas próximas a la plaza San Martín (plaza mayor de la fundación) que, finalmente, concluye en la redacción de la ordenanza N° 4273 del 30 de julio de 1954. El ámbito que abarca esta Ordenanza se limita a los frentes de las manzanas que rodean dicha plaza.

Para éstas, se establecen las alturas y alineaciones que deben tener las edificaciones a construirse y que están en relación a los edificios históricos próximos. Así, en los frentes de las manzanas ubicadas en los extremos Norte y Sur se fija en catorce metros la altura de todos los edificios que se construyan o re-edifiquen y en veinte metros para los edificios ubicados en el extremo Este. Mientras que para las manzanas ubicadas frente a los edificios patrimoniales se propone conservar la altura existente. También, se delimita una nueva línea de edificación para el "caso de reconstrucción de los edificios ubicados en calle San Jerónimo e Independencia, esquina Sudoeste".

De esta forma, se especifica un frente para acompañar y delimitar la plaza. Si bien el ámbito que abarca es reducido, realiza algunos avances interesantes. En primer lugar, se llevan a cabo estudios de levantamiento y actualización del patrimonio, aunque se limita a este reducido entorno. En segundo lugar, se aborda una ordenanza desde un enfoque de diseño. No obstante, presenta algunos puntos cuestionables. Trabaja los frentes de forma homogénea, no identificando los tramos y las esquinas, no resuelve las intersecciones de los encuentros entre las calles laterales y las de los frentes a la Plaza y, finalmente, se limita a definir solamente un frente, a manera de escenografía, y no tiene un visión integral de tejido.

30 LA PADULA, E.(1957) Op. cit.

Ordenanza 4273



Nuevos perfiles

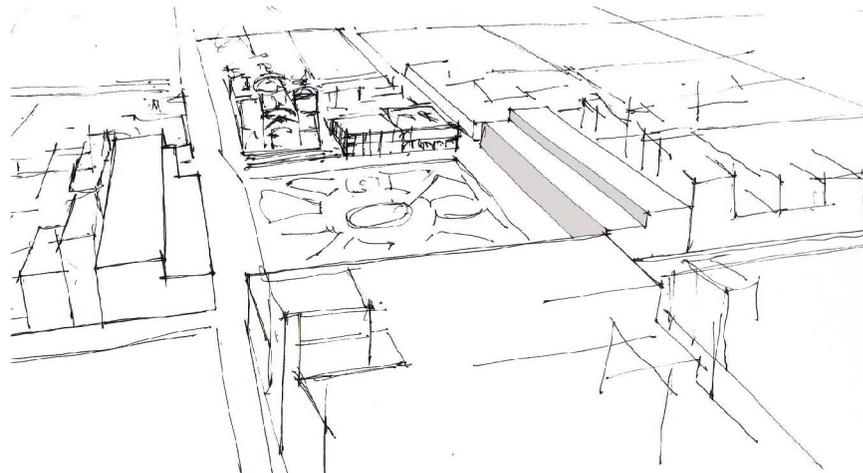
Fuente: dibujo de elaboración propia sobre plano de restitución del año 2004



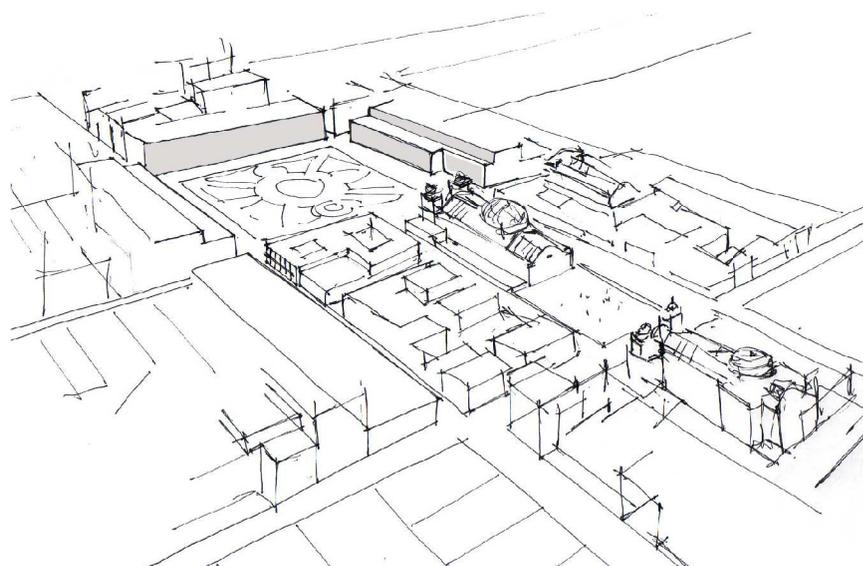
Ámbito de aplicación ordenanza N° 4273



Edificios patrimoniales
Perfiles propuestos



Perspectiva del conjunto de la Plaza San Martín y la aplicación de la Ordenanza
Fuente: elaboración propia en base a la interpretación de la Ordenanza



Perspectiva del conjunto de la Plaza San Martín y la aplicación de la Ordenanza
Fuente: elaboración propia en base a la interpretación de la Ordenanza

6.3.2 Las ordenanzas para el área central: Enrico Tedeschi

Años después de elaborada la primera ordenanza, se aprueba una segunda, en 1967, bajo la dirección de Enrico Tedeschi en la asesoría de la Oficina de Planeamiento Urbano de la Municipalidad de Córdoba. Se trata de la Ordenanza n°5294/67 (ex Decreto Ordenanza 172/67). Esta vez con un alcance mayor.

Según lo que se desprende del texto de dicha Ordenanza, ésta surge como “necesidad” de ordenación de un ámbito con gran presencia de “monumentos históricos y religiosos” y que cuenta con varias ordenanzas que se han formulado en épocas diferentes y sin un criterio unitario. El principal objetivo que persigue es “reunir en un solo cuerpo jurídico las normas que atañen al Centro Histórico”. Es la primera vez que aparece en un texto el concepto de centro histórico. Los límites definidos para este centro se limita a una veinte manzanas próximas a la Plaza San Martín (comprendidas entre las calles 9 de julio-25 de mayo, Av. Maipú, Ituzaingó, Corrientes-Duarte Quirós, Av. Velez Sarsfield y Belgrano-Tucumán).³¹ Es de resaltar que esta delimitación no llega a abarcar siquiera las setenta manzanas del plano de la fundación; solo recoge la zona donde se concentra la mayor cantidad de arquitectura colonial, ya que la ordenanza solo toma en cuenta esta arquitectura como edificios de valor histórico.

Para estas veinte manzanas se definen las alturas y perfiles de las nuevas construcciones, que tienen que estar en función de los edificios patrimoniales, considerados como “hitos que deben estar rodeados por ámbitos adecuados a su escala e importancia artística, y conexos entre sí por una red de espacios que permitan continuidad de recorridos y de visuales, aprovechando la presencia de los monumentos desde los puntos de vista más numerosos y variados posibles”.³² Si bien esta Ordenanza significa un gran paso para la conservación del patrimonio histórico cordobés, cabe aclarar que los edificios declarados como “monumentos históricos” alcanzan, hasta ese momento, solo a las obras de arquitectura que datan de la colonia y algunos edificios religiosos, dejando fuera del ámbito edificios importantes. Desde entonces, y hasta que edificios de menor categoría son reconocidos como obras de valor histórico y/o cultural pasan más de veinte años (ordenanza N°8057/85 de 1985). El hecho de que solo se consideraran los edificios emblemáticos como dignos de preservación hace posible que en el proceso de renovación se pierdan gran cantidad de piezas arquitectónicas de pequeña escala, cuyo valor más allá del objeto en sí, radica en dar un entorno apropiado al conjunto. En efecto, la ordenanza se diseña en función de la construcción de nueva arquitectura.

³¹ Ver plano

³² Ordenanza n° 172/67



Ámbito ordenanza N° 172/67

Foto aérea año 1965. Municipalidad de Córdoba



Ámbito ordenanza N° 172/67



Ámbito de las 70 manzanas de la fundación

Ordenanza N°172, artículo 7°

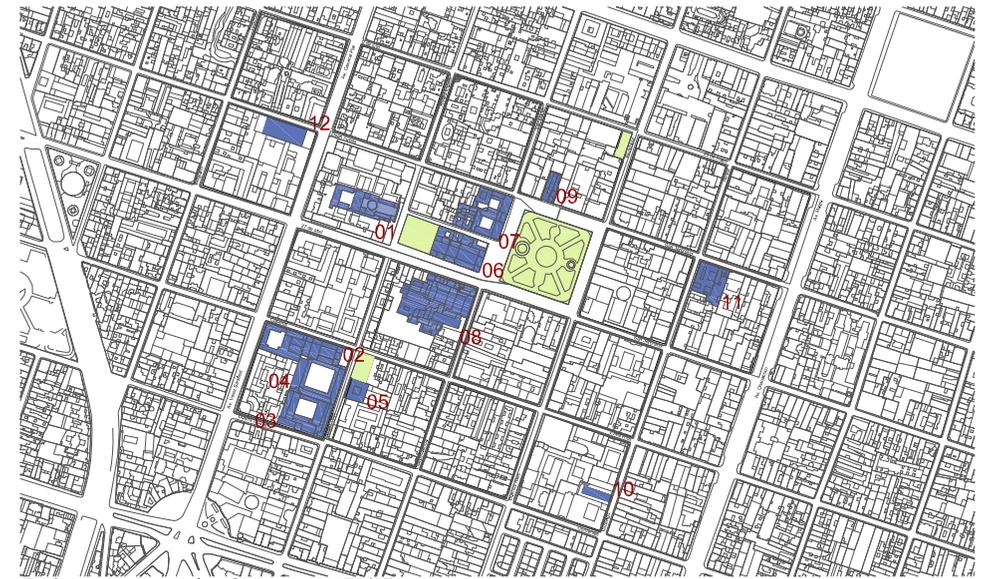
"En todos los edificios de valor histórico y/o cultural, comprendidos en las manzanas reguladas por este Decreto-Ordenanza, no podrá efectuarse ninguna modificación de las construcciones existentes que afecten a sus características esenciales sin contar con la aprobación del Departamento Ejecutivo, previo dictamen del Estudio Técnico de Planificación Urbana."

"Considérese edificios de valor histórico y/o cultural a los fines de este Decreto-Ordenanza, los siguientes: Iglesia y Monasterio de Santa Catalina de Siena, Iglesia y Convento de la Compañía de Jesús, Colegio Nacional de Montserrat, Rectorado y Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Córdoba, Iglesia Catedral, Cabildo, capilla del Obispo Mercadillo, Casa del Virrey Marqués de Sobremonte, Iglesia y Convento de las Carmelitas Descalzas de Santa Teresa, Iglesia y Convento de Santo Domingo, Iglesia de la Merced, Iglesia de San Francisco."

Edificios de valor histórico y/o cultural (Ord. N° 172)

- | | |
|---|---|
| 01 Iglesia y monasterio de Santa Catalina | 07 Cabildo |
| 02 Iglesia y convento de la Compañía de Jesús | 08 Iglesia y convento de las Carmelitas Descalzas |
| 03 Colegio Montserrat | 09 Capilla del Obispo Mercadillo |
| 04 Rectorado | 10 Iglesia y convento de San Francisco |
| 05 Facultad de Derecho de la UNC | 11 Casa Marqués de Sobremonte |
| 06 Iglesia Catedral | 12 Iglesia de San Francisco |

Planos de elaboración propia sobre plano de restitución del Área Central, año 2000. Municipalidad de Córdoba



Edificios patrimoniales Ordenanza 172/67



Edificios patrimoniales Ordenanza 8057/85

El objetivo general de esta Ordenanza consiste en revalorizar los edificios patrimoniales y crear un entorno adecuado en función a ellos, utilizando "los monumentos como centros para crear lugares de interés y de uso cívico, a fin de evitar que se pierda el contacto entre lo actual y lo tradicional" y,³³ al mismo tiempo, establecer una relación armónica entre éstos y el volumen de la nueva edificación.

Para ello se utilizan dos estrategias. La primera consiste en proponer una volumetría acorde y subordinada a los edificios patrimoniales, y la segunda, en diseñar una red entre todos los edificios a través de un sistema de comunicación peatonal.

Para la primera se aplica un diseño particularizado para cada manzana, en función de los edificios patrimoniales que se localizan en ella, pero también en relación a garantizar las visuales hacia ellos desde diferentes puntos de vista, inclusive fuera del ámbito.

La ordenanza define las alturas y líneas de edificaciones que, a diferencia de lo que sucedía hasta entonces y en el resto de la ciudad, no son constantes para todo el perfil, sino que varían para cada caso, a fin de conseguir el objetivo buscado. Por lo general, las alturas propuestas son menores que en el resto de las manzanas que no integran el ámbito; no obstante, se permite elevarlas en algunos sectores, pero siempre en forma discontinua, conservando las visuales hacia las torres o cúpulas de las iglesias. En la mayoría de los casos las alturas especificadas son máximas. Sin embargo, frente a la plaza San Martín se da el caso particular donde son obligatorias (máxima y mínima), asegurando de esta forma la altura deseada frente al principal centro patrimonial. Al mismo tiempo se propone abrir pasajes, recovas o plazoletas, para separar los nuevos edificios de los patrimoniales y así, jerarquizarlos.

Si bien la ordenanza estudia hasta el detalle las soluciones para cada caso, no cierra la posibilidad de introducir alguna variación a las volumetrías propuestas, siempre que no comporten modificación sustancial a los objetivos fundamentales y previo dictamen del Estudio Técnico de Planificación Urbana.³⁴

Es de destacar que esta Ordenanza introduce por vez primera en la legislación cordobesa el concepto de manzana como unidad de diseño, ya que anteriormente se regulaba con índices de edificabilidad aplicados

33 Ordenanza 172/67

34 Ordenanza 172/67

Art 5º: "Todas las medidas mencionadas por este Dec.-Ord. podrán reajustarse, previo dictamen del Estudio Técnico de Planificación Urbana, si no importaren modificaciones sustanciales, en base a mediciones efectuada en el lugar."

Art. 6º "Las exigencias previstas por este Dec.-Ord. podrán variarse en sus medidas siempre que no importe modificación sustancial y si fuere necesario o conveniente a los fines de un mejor logro de los objetivos urbanísticos perseguidos por este Decreto-Ordenanza. Ante el pedido de parte interesada previo dictamen del Estudio Técnico de Planificación Urbana la cuestión será resuelta por el Departamento Ejecutivo."

solar por solar. Este concepto será reutilizado en la ordenanza que se aprueba en 1985, cuyo ámbito superará ampliamente las veinte que propone Tedeschi.

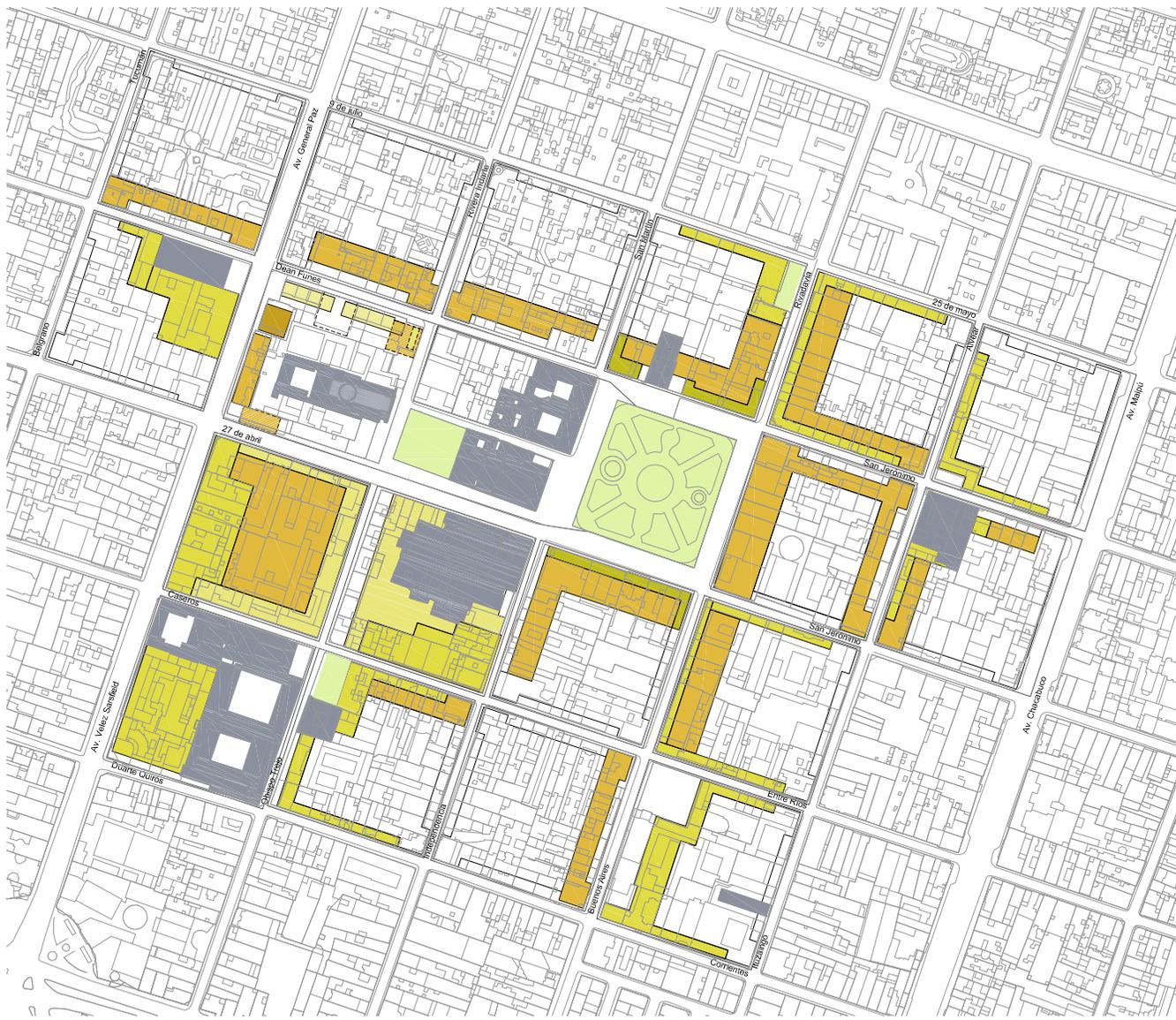
En algunos casos, no se diseña la manzana completa, sino solamente los frentes hacia los edificios patrimoniales (ver gráficos); la superficie restante se asume que se edifica con la ordenanzas previas que, como dijimos, se aplica un concepto de índice de edificabilidad. En estos casos, se crean respuestas de difícil encaje que generan una distorsión en la imagen final buscada. Asimismo, para los nuevos edificios en este ámbito se propone, tal como se construyó, menor altura general que la ordenanza que regula el resto del área central y, el paso de una a otra no se realiza de forma gradual. Esto da como resultado que en muchos casos, por ejemplo en la Plaza San Martín, los edificios en altura de la segunda línea terminan siendo el marco definitivo.

Para la segunda estrategia, la vinculación a través de una red de circulación, se realiza con la apertura de peatonales, pasajes cubiertos y la generación de retiros y plazoletas frente a los edificios patrimoniales. La ordenanza persigue "ensanchar calzadas y abrir vías peatonales que faciliten la visión de los edificios históricos y al mismo tiempo el tránsito en las zonas congestionadas del casco céntrico."³⁵ El sistema se limita a intervenciones sobre unas pocas manzanas, buscando un esquema peatonal que vincule diferentes edificios con la plaza San Martín como centro del esquema, esto permitiría, además, "el tránsito en las zonas congestionadas del casco céntrico."³⁶

Años más tarde, esta idea es llevada a la práctica por el arquitecto Miguel Ángel Roca en su proyecto de peatonalización del área central. En la década de los setenta se había construido la primera peatonal en el centro, pero solo abarcaba la calle 9 de julio (que era la arteria comercial). Pero entre 1979 y 1981, M. A. Roca, por entonces Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad, amplía el radio peatonal existente bajo la estrategia de vincular y relacionar zonas comerciales y edificios patrimoniales.

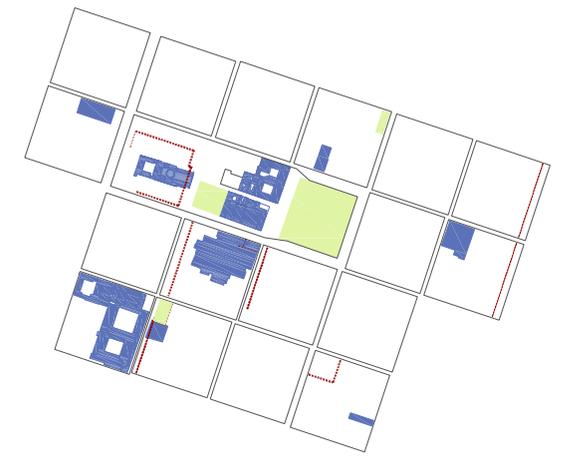
35 Ordenanza 172/67

36 Ídem 33



Modelo teórico

- Alturas máxima permitidas
- 4 m
 - 10 m
 - 14 m
 - 20 m
 - 28,5 m
 - edificios patrimoniales
 - 7,50 m
 - 12 m
 - nuevas alineaciones



Nuevas alineaciones

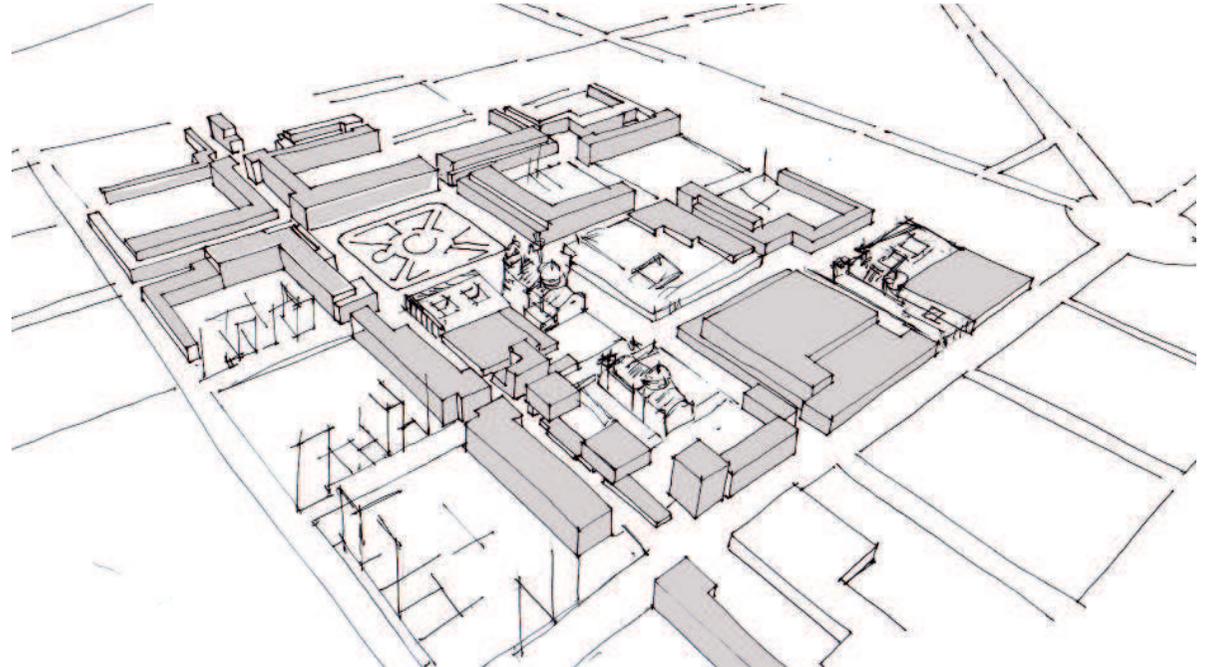
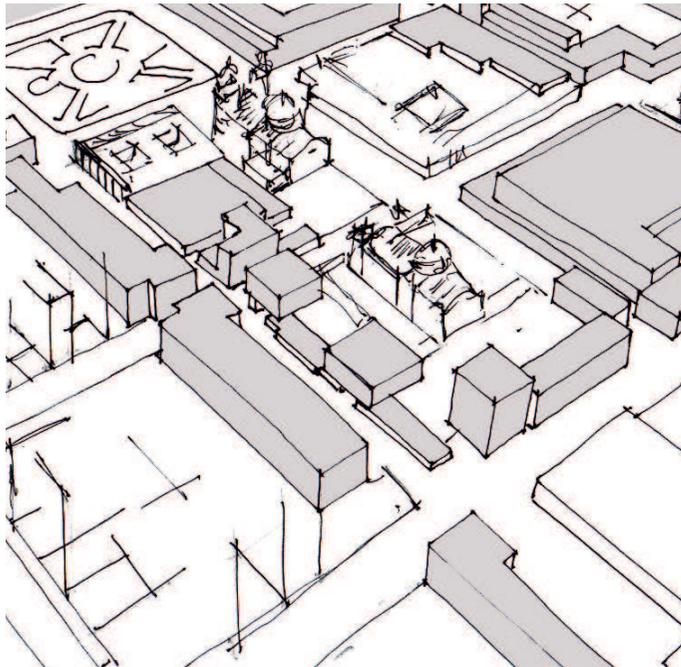
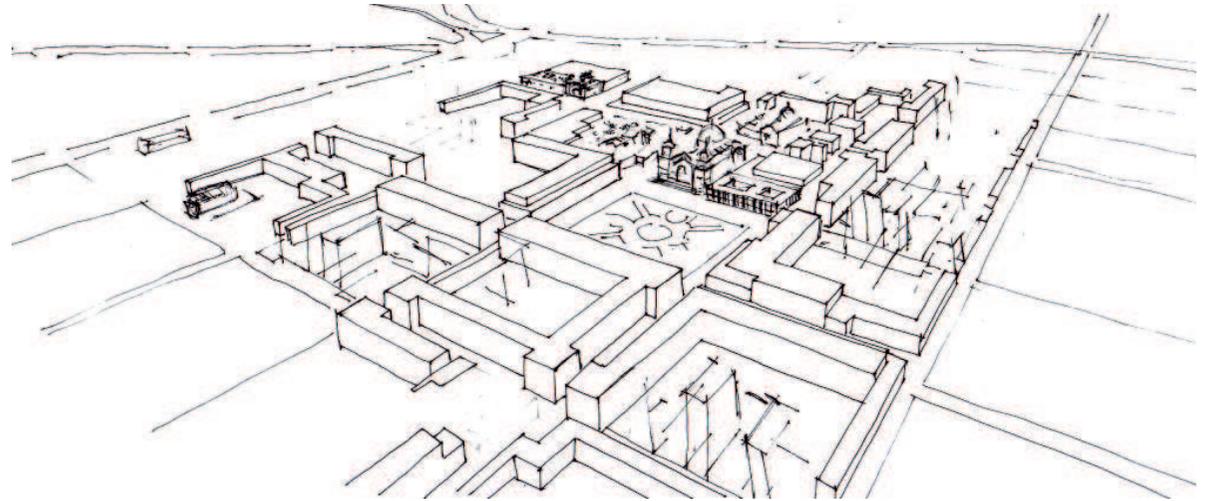
Las nuevas alineaciones se utilizan para ensanchar calles que vinulan edificios de interés, pero también para generar nuevas plazas frente a ellos

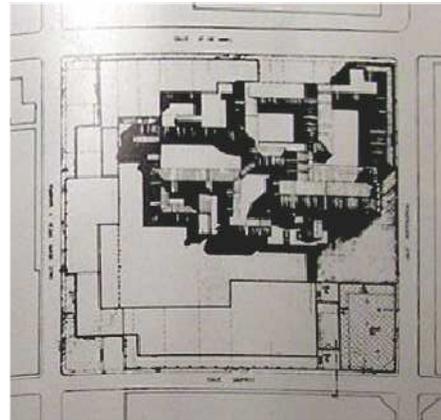
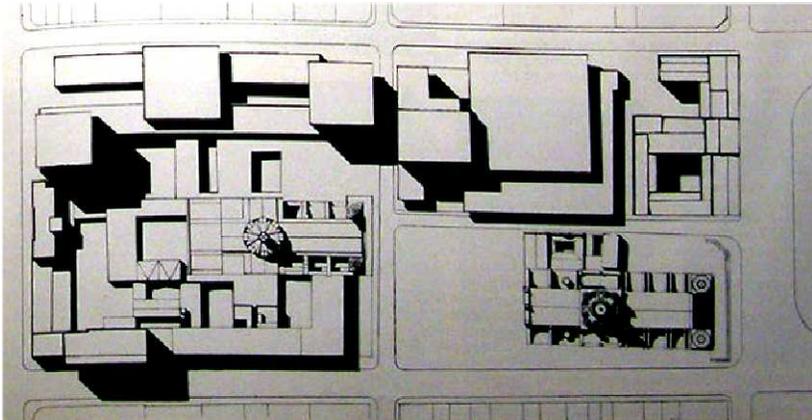


Alturas obligatorias

La imagen propuesta por las ordenanzas toma como centro el conjunto patrimonial de la plaza San Martín, manteniendo el que fuese el centro representativo e institucional desde la colonia.

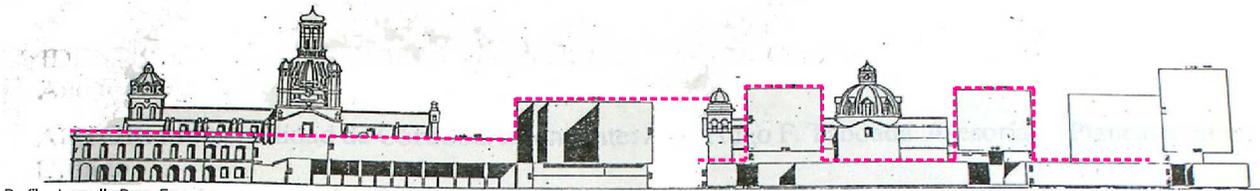
Imágenes volumétricas basada en la interpretación de la ordenanza 172/67. Elaboración propia.



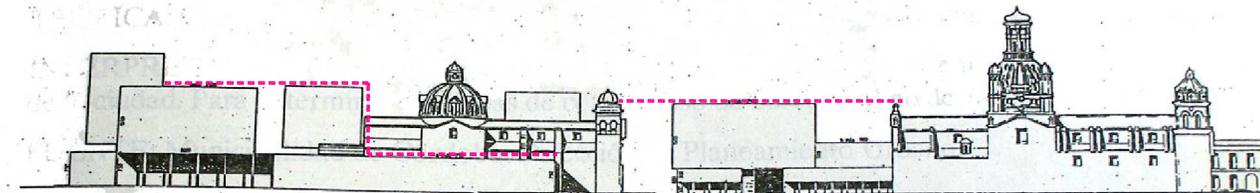


Detalle manzanas Av. General Paz, Dean Funes, San Martín y 27 de abril

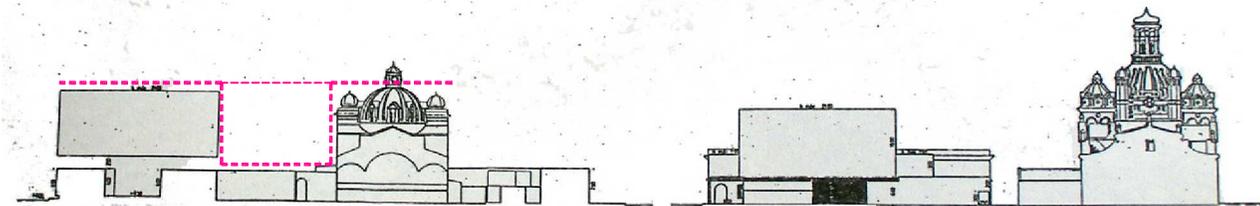
Detalle manzana Iglesia y convento de las Carmelitas Descalzas



Perfil sobre calle Dean Funes



Perfil sobre calle 27 de Abril



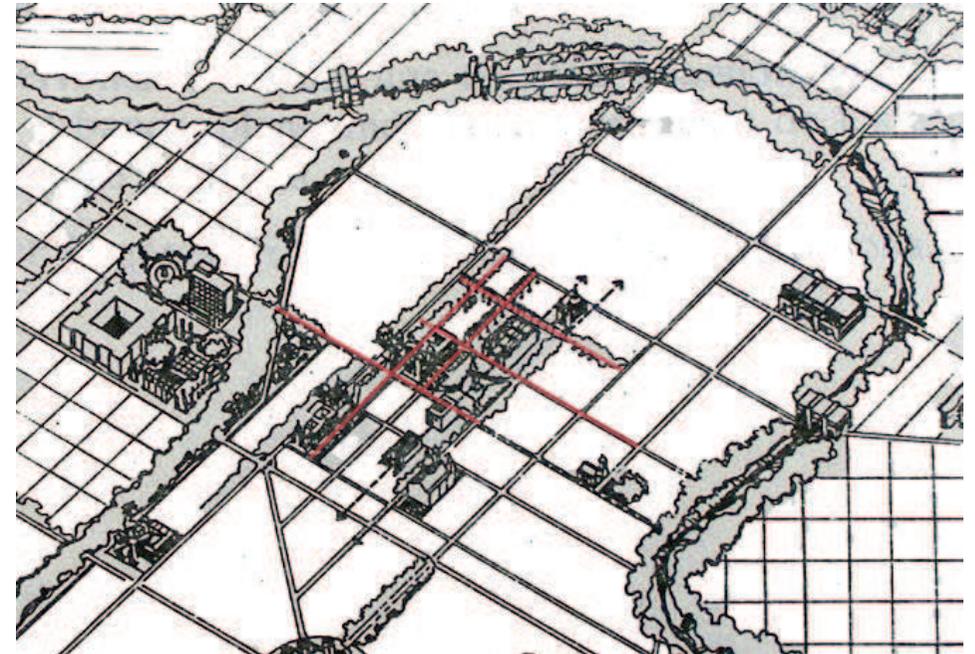
Sección a torres de peatonal

Perfil sobre calle Obispo Trejo

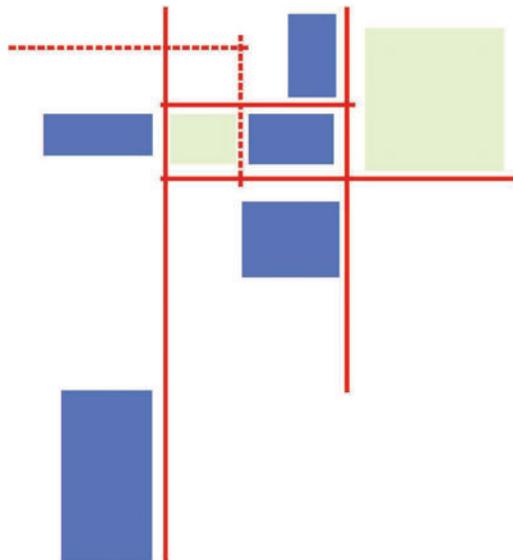
Fuentes:
 WAISMAN, Marina (1970) Córdoba y su arquitectura, en Revista Summa n° 301970. pg 26-69. Argentina.
 RETTAROLI, J. M.; MARTINEZ, J (1993) La evolución de la planta urbana de la ciudad de Córdoba.



Peatonales y retiros. Elaboración propia en base al texto de la ordenanza 172/67



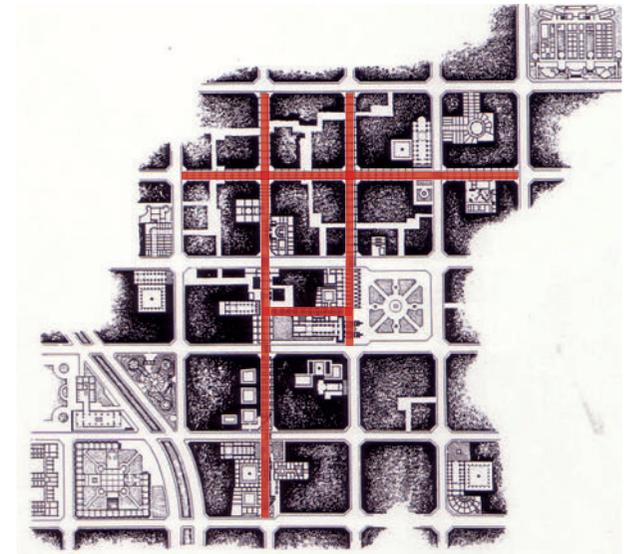
Propuesta de peatonalización para el Área Central de Córdoba. Arq. Miguel Ángel Roca, 1984.
Fuente: Miguel Ángel Roca" (1994) en Architectural Monographs N°36. Academy Editions. London y RETTAROLI, J. M.; MARTINEZ, J (1993) Op. Cit.



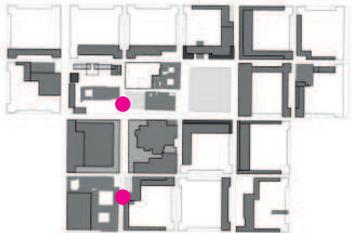
..considerando a los monumentos como hitos que deben estar rodeados de ámbitos adecuados (...) y conexos entre sí por una red de espacios que permitan continuidad de recorridos y de visuales (...)

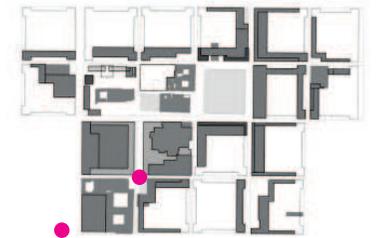
Para ello debe procurarse: "Ensanchar calzadas y abrir vías peatonales que faciliten la visión de los edificios históricos y al mismo tiempo el tránsito en las zonas congestionadas del casco céntrico... (ordenanza 172/67)

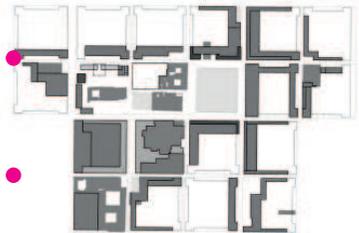
Esquema de peatonales propuestos por E. Tedeschi



De las ordenanzas a la realidad construida







6.4 DE AYER A HOY... Un trabajo inconcluso



01 Tipos de manzanas según el modelo teórico de la ordenanza 8057/85
Elaboración propia en base a la interpretación de la norma.

- manzanas especiales (edificios patrimoniales/frente del río)
- manzanas interiores
- manzanas sobre un eje principal
- manzanas sobre dos ejes principales
- edificios patrimoniales

Los estudios e intentos por revalorizar el centro histórico de Córdoba son, en Argentina, un ejemplo temprano, incluso, podríamos afirmar, pionero. Esto se debe, tal como apuntábamos, a diversos factores. En primer lugar, como sostiene Waisman, a la permanencia de una cantidad considerable de edificios importantes de la época colonial concentrados en torno a la Plaza San Martín. Esto debido, probablemente, a que una economía más austera que en las grandes capitales, en la época de las grandes operaciones de reemplazo de la antigua arquitectura por una de imagen "más moderna" no se dio con la misma intensidad. Aunque, sí la renovación se ha dado en la arquitectura considerada, por entonces, de menor valor.

Pero, sin duda, el impulso de conservación no hubiese sido tal, sin la presencia de los arquitectos italianos que llevaron a la práctica estas ideas. Es gracias a la labor de La Padula y Tedeschi, principalmente, que estos ejemplos se convierten en paradigmáticos en el contexto local. Los conceptos y estudios del centro histórico introducidos por las ordenanzas de 1954 y de 1967 marcan un cambio en la forma de entender las acciones que se deben emprender en torno al centro, introduciendo la idea de contexto. Ya no es solamente el edificio lo que se debe preservar, sino que hay que "ordenar" el entorno para su revalorización. Tal es la relevancia de la labor de Tedeschi, desde la teoría y la práctica, que algunos autores sostienen que, durante su época de trabajo en el interior del país, logra posicionar a Córdoba en el centro del debate arquitectónico, por un tiempo, disputándole la hegemonía a Buenos Aires.³⁷

Sin embargo, estos ejemplos tempranos no han tenido una suficiente continuidad. Desde los primeros perfiles establecidos en torno a la Plaza San Martín y la ordenanza que prefigura el centro histórico en veinte manzanas pasan más de veinte años hasta que otra ordenanza aborda el tema. En esta última se definen finalmente los actuales límites del centro urbano y se legisla de forma integral para toda el área, teniendo en cuenta los edificios patrimoniales, para un ámbito ampliado.

³⁷ COLLADO, A (S/f) Migrantes, exiliados o viajeros. Trayectos arquitectónicos de Italia a Argentina en la segunda posguerra o MALECKY, S. (2013) Historia y Crítica. Enrico Tedeschi en la renovación de la cultura arquitectónica Argentina, 1950-1970 en E

En esta Ordenanza (Nº8057/85), denominada de *Ocupación del Suelo y la Preservación de Ámbitos Históricos en el Área Central*, el centro se convierte en área central y se pasa de las primeras veinte manzanas que reconoce Tedeschi, a incluir el casco histórico en su conjunto, es decir, las setenta manzanas de la fundación; pero además la zona del ensanche de Nueva Córdoba.³⁸

Al igual que Tedeschi, esta nueva ordenanza toma la idea de manzana como unidad de diseño, frente a la tradicional regulación sobre la parcela individual,³⁹ aplicada a un ámbito mucho mayor. Utiliza conceptos de perfiles, límite de fachada interna y centro de manzana. Con esto se persigue esponjar el tejido, eliminar los diminutos patios interiores, reducir las alturas y las intensidades edilicias y mejorar la calidad ambiental. Esta ordenanza encierra además una nueva idea de ciudad, en un momento en el cual los planes son incapaces de hacerlo. Propone un modelo homogéneo que se superpone a la heterogeneidad existente, buscando así, otorgarle cierta regularidad a la imagen final. Esta idea resulta, sin embargo, casi imperceptible en el paisaje urbano, ya que a pesar de todo, no se consigue revertir la heterogeneidad existente.

Desde la perspectiva de la conservación, uno de los mayores logros es la forma diferenciada con que se regula cada manzana; según se ubiquen sobre las avenidas principales o en el interior, pero especialmente aquellas próximas a las áreas patrimoniales; en cuyo caso los perfiles y los volúmenes están en función de las visuales, recorridos y perspectiva hacia los edificios históricos. También aquí, se vuelve a la idea de diseño que aplica Tedeschi.

Con posteridad a dicha ordenanza, apenas se han introducido pequeños ajustes en la normativa, aunque se ha continuado con operaciones concretas y diversas gestiones para la recuperación de la ciudad construida; aunque, de alcance relativo. Ejemplo de ello es el Plan de Desarrollo Urbano (1991-1998), que se centra en la “revalorización de edificios históricos, plazas y plazoletas y tejidos degradados”. A partir del año 2000 cobran importancia diferentes asociaciones en pro de la conservación y recuperación del centro. La Sociedad del Centro (2002) tiene entre sus principales objetivos promover la participación y los debates sobre el área central y el desarrollo de proyectos específicos para su mejora. En 2003, y gracias en parte a esta acción, la “Manzana de las Luces” (conjunto arquitectónico colonial formado por el Colegio Montserrat, la primera Universidad y la Iglesia de la Compañía de Jesús) es declarado Patrimonio de la Humanidad. En los últimos años se han aprobado diversas ordenanzas que tienden a completar el alcance de la preservación de los bienes patrimoniales, como las ya mencionada Ordenanza Nº 11190 o la Nº 11202.

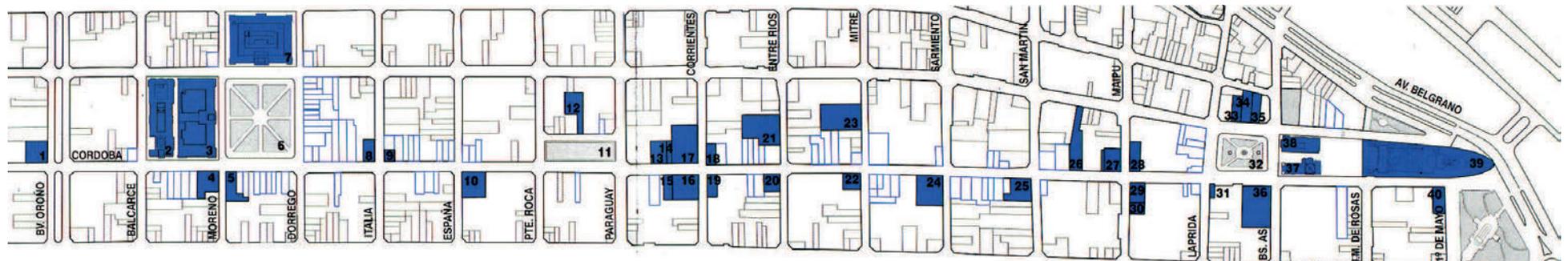
38 Al realizar los estudios previos para la elaboración de las ordenanzas se reconoce que en el área de Nueva Córdoba se están desarrollando algunas actividades de carácter central (clínicas, oficinas, instituciones, comercios de ocio...) lo cual es decisivo en el momento de integrar esta zona al área central. Nueva Córdoba se desarrolla en el Episodio 3. Completamiento y Extensión

39 Anteriormente los códigos (1972) trabajaban con índices de edificación que se aplicaban de forma indiferenciada para toda la zona y que permitía edificar siete veces la superficie del solar.

Inferior: Edificios patrimoniales a lo largo de la peatonal Córdoba en Rosario, con remate en el Monumento de la Bandera, junto al río. (MUNICIPALIDAD DE ROSARIO, Rosario y su patrimonio 2002)

Superior: Algunos edificios catalogados en Rosario (MUNICIPALIDAD DE ROSARIO, Secretaría de Planeamiento. Programa de preservación y rehabilitación del patrimonio..s/f)

A diferencia de Córdoba, en Rosario es recién a partir de 1984 cuando se observa una postura activa con respecto a la preservación y conservación de áreas patrimoniales, a pesar de que el plan de 1935 hace algunas breves referencias a este tema y de que Guido es un precursor del movimiento nacionalista. Es en 1984, cuando se constituye una Comisión Evaluadora con el objetivo de discutir la factibilidad de los diferentes proyectos de reforma o demolición que afectan a los tejidos de interés. En 1991, se establece un fondo para el desarrollo de estrategias de preservación del patrimonio que, acompañada a la Ordenanza de Padrinazgo de 1992, constituye el marco legal para que se cree el Programa Municipal de Preservación, en 1996. En el 2000 se implementa la base de datos del inventario y la catalogación de los bienes de valor patrimonial. Estos estudios, como aporte significativo, proponen proteger “no solo las obras de valor unitario, sino las situaciones de conjunto más significativas, que hacen a la conformación de la imagen urbana de la ciudad y la identificación como tal”.⁴⁰ En el 2001 se aprueba el catálogo de edificios y sitios patrimoniales y finalmente, una Ordenanza Municipal que se constituye en la herramienta concreta para orientar el crecimiento de la ciudad con un “sentido positivo de la preservación del patrimonio, compatible con las nuevas modalidades, nuevos usos y actividad económica.”⁴¹



40 Programa de Preservación y Rehabilitación del Patrimonio. Municipalidad de Rosario.

41 Programa de Preservación y Rehabilitación del Patrimonio. Municipalidad de Rosario.

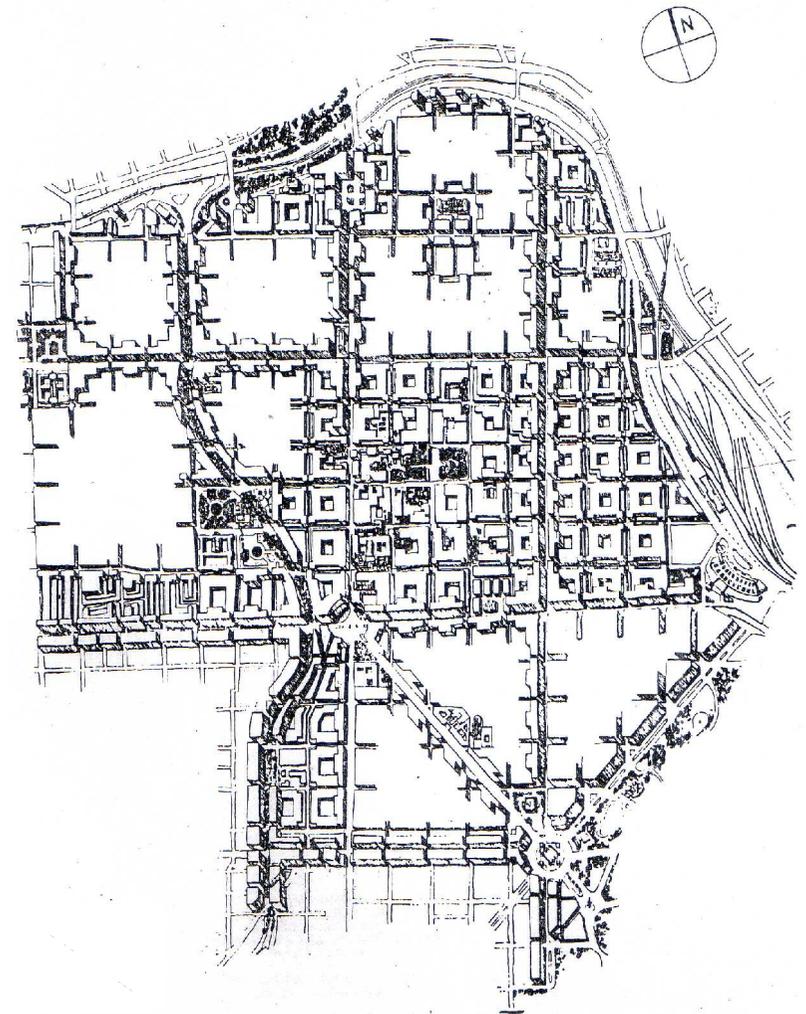


Modelo teórico de la configuración urbana - ord 8057/85
Fuente: elaboración propia

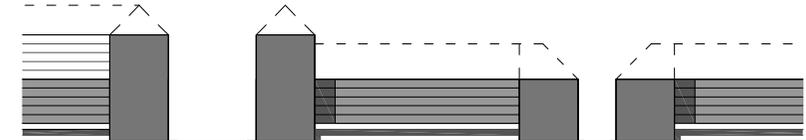
Alturas máxima permitidas



Edificios patrimoniales
 Ámbito ordenanza 172 de 1967



Modelo teórico de la configuración urbana - ord 8057/85
Fuente: Municipalidad de Córdoba



Alzados del modelo propuesto
Fuente: elaboración propia

Han transcurrido muchos años desde que los primeros movimientos neo (neo-coloniales, neo-indigenista...) y la restauración nacionalista pusieran la mirada en la arquitectura propia como valor.

En Córdoba la preocupación por la conservación del patrimonio arquitectónico podría decirse que comienza con los estudios de La Padula en 1954. Desde entonces se han ensayado normas legales que tienden a la conservación de la obra arquitectónica y urbana orientadas a revalorizar el ambiente y construir una arquitectura acorde a los valores monumentales, hasta proyectos de re-construcción y re-calificación de pequeñas áreas degradadas en el centro histórico.

Además de estas dos propuestas, es de destacar la importante labor docente de La Padula y Tedeschi que es continuada, más tarde, por Waismann y contribuyen a formar una conciencia sobre la importancia de la historia en la arquitectura.

Sin embargo, y a pesar de que se podría afirmar la existencia de una larga tradición, la sensación generalizada al recorrer las calles no es justamente las de una ciudad perfectamente conservada. ¿Qué ha sucedido entonces? ¿Por qué a pesar de tantos intentos pareciera existir una disociación entre la ciudad histórica y la ciudad contemporánea?

En primer lugar, podríamos decir que las normas que se han puesto en práctica han sido insuficientes, sobre todo, por el limitado ámbito de aplicación. La ordenanza de La Padula legisla solamente sobre las fachadas frente a la plaza San Martín y Tedeschi amplía ésta ámbito, pero a unas reducidas veinte manzanas y a unos pocos edificios considerados patrimoniales. Hasta 1985 no se adopta un ámbito mucho mayor y se amplía la catalogación de edificios patrimoniales. Sin embargo en esta última ordenanza, el tratamiento diferenciado del entorno de los edificios se reduce a unas cuantas manzanas próximas a la plaza San Martín y a las obras más importantes y no llega a superar el límite de las setenta manzanas de la fundación (manzanas naranjas en el plano de la Ordenanza 8057/85). Tampoco aquí se toma el tramo de una calle como valor en su conjunto y se concentra solamente en las obras individuales. Ésta es posiblemente, una de las razones por las que no se ha sido capaz de proteger edificios de vivienda de gran interés (especialmente del siglo XIX)⁴² y que, finalmente, han sido reemplazados por edificios en altura; y en el caso de que aún se conserven, han sido re-convertidos para nuevos usos pero, en la mayoría de los casos, sin respetar el valor de la estructura original o destruyendo su fachada.

42 Nos referimos a viviendas que quizás individualmente no tienen gran valor arquitectónico pero que en el conjunto configuran la identidad histórica del sector.

Pero si bien estas normas han sido un gran avance, resultan mecanismos insuficientes. La imagen actual evidencia una falta de instrumentos que legislen sobre el espacio público, además de proyectos que lo revaloricen⁴³. Al iniciar este trabajo, poníamos de ejemplo a Córdoba y Rosario como dos ciudades que han tenido una preocupación constante por el espacio público. Sin embargo no siempre ha habido continuidad, ni unidad de criterio en muchas de las intervenciones que se han llevado a cabo. Además, el tejido altamente rugoso y heterogéneo⁴⁴ en el que ha derivado la construcción del área central no colabora en la percepción de un paisaje ordenado, conservado y coherente.

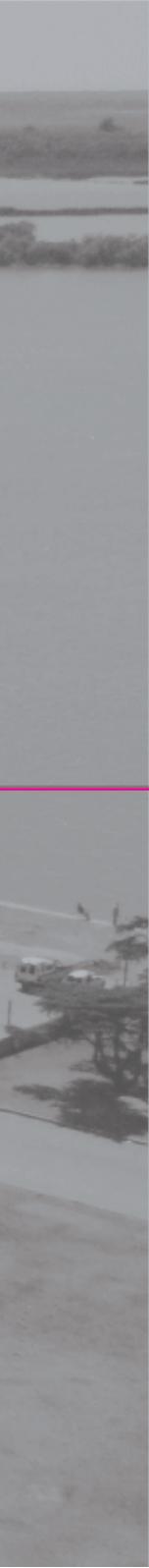
Para terminar, posiblemente en parte, Benévolo tenga razón y por el momento “la conservación urbana sea un privilegio de las ciudades europeas,” o de contadas ciudades latinoamericanas, ya que, por lo menos en Córdoba, a pesar de los ejemplos pioneros, todavía falta un plan integral que sea capaz de abarcar todas las problemáticas conjuntamente en una propuesta global.⁴⁵

43 Si bien en los últimos años se han realizado varios proyectos de renovación del espacio público en Córdoba.

44 El paisaje urbano del área central de Córdoba se caracteriza por su tejido heterogéneo producto de la conjugación de diferentes circunstancias: el soporte físico preexistente como punto de partida, el modelo homogéneo de las ordenanzas propuestas y las reglas de la rentabilidad financiera. Solo en aquellos sectores más renovados se advierte la homogeneidad propuesta

45 Vale aquí hacer la salvedad, entre los casos ya nombrados, de Brasil, a través del Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). “El IPHAN ha jugado desde su inicio un cometido realmente importante en la defensa de los recursos culturales de Brasil, pero además lo ha hecho desde una interpretación innovadora y amplia del concepto patrimonio.” Para más información ver SABATÉ, J (2016) ID N° 5





RE-DIMENSIÓN Y METROPOLIZACIÓN
La ciudad metropolitana



Rosario. Antiguas infraestructuras del ferrocarril. Fuente: Fabio Caracciolo.

7. RE-DIMIENSIÓN y METROPOLIZACIÓN

La ciudad metropolitana

A finales de los años sesenta y principios de los setenta, en las principales ciudades argentinas se produce un cambio en la forma de entender la planificación, proponiendo un cambio de escala. Se pasa de mirar la ciudad dentro de sus propios límites administrativos a una visión más amplia que incluye la región próxima a ella.

Si bien es cierto que en Argentina desde 1940 ya aparecen en algunos artículos el reclamo por una mirada integrada entre ciudad y campo es recién, para mediados de 1960, coincidiendo con el acelerado proceso de urbanización que experimenta Latinoamérica y las reflexiones en torno a esta problemática que, en las principales ciudades, se elaboran una serie de planes urbanos que coinciden en cambiar la escala desde la que se aborda la ciudad.

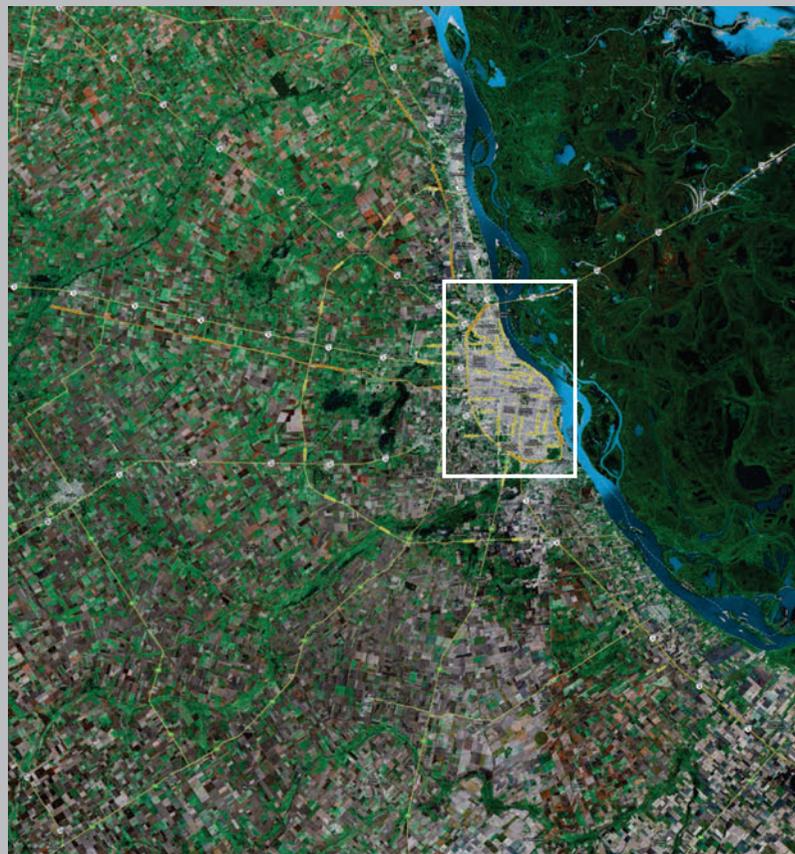
En este episodio nos proponemos estudiar los principales ideas contenidas en los primeros planes que propusieron esta mirada en las ciudades de Córdoba y Rosario. Nos referimos a los estudios metropolitanos llevados a cabo por la Prefectura del Gran Rosario y el conjunto de planes con visión metropolitana de finales de los años setenta en Córdoba. La relevancia de ellos radica en que van a introducir por primera vez la idea de región metropolitana y la convicción de un nuevo marco territorial de planificación.

Dos son, a nuestro entender, las causas que confluyen hacia esta nueva mirada y que le dan origen. En primer lugar, el contexto de cambio en las relaciones territorio-ciudad. El proceso de expansión de las ciudades capitales, sumado a la importancia que adquieren otros municipios próximos a esta, genera un nuevo espacio de relaciones y flujos de movimiento que hacen pensar en la necesidad de considerar un espacio geográfico de planificación más amplio. Y en segundo lugar, las iniciativas urbanísticas europeas de los años sesenta, que conducen hacia una planificación regional en muchos países e influyen en la forma de mirar este nuevo ámbito en Argentina.

Córdoba



Delimitación espacial



Rosario

7.1 EL MODELO TERRITORIAL Y LAS TRANSFORMACIONES DE LAS RELACIONES CIUDAD TERRITORIO

Para entender las transformaciones de las relaciones ciudad-territorio a principios de los setenta que derivan en la idea de pensar en un área metropolitana es necesario hacer un breve repaso a los procesos que han contribuido a configurar el modelo territorial en Córdoba y Rosario (algunos de los cuales han sido desarrollados en los capítulos anteriores).

La ciudad de **Córdoba** se funda el seis de julio de 1573 y pertenece a la corriente colonizadora proveniente del Norte (que parte desde Lima e ingresa al territorio argentino por Salta y Jujuy).¹ El sitio seleccionado, a mitad de camino de las principales ciudades del Norte, Oeste y Sur de la colonia española, define desde sus inicios su carácter intermedidora y su función inicial dentro del territorio como nexo entre el Norte y el Oeste del continente y un puerto sobre el Río de la Plata que evite la complicada ruta de Panamá y comunique directamente estos territorios con España a través del Atlántico Sur.²

Hasta bien entrado el siglo XIX el territorio próximo a la ciudad de Córdoba está conformado por el camino real que proviene del Norte y comunica con Bolivia y Perú y con Chile, a través de Cuyo al Oeste, y se dirige al Sur hasta el puerto de Buenos Aires (fundado en 1580) y sus sistemas de postas³ y por otros caminos secundarios que conectan las setenta manzanas de la ciudad con las estancias jesuíticas que se localizan próximas y sirven de sustento a ésta.⁴ Estas primeras huellas determinan un modelo territorial radiocéntrico-pasante.

1 Ver Episodio 1 Impresión y sobre-imposición

2 FOGLIA et. als. (1994) La cuadrícula en el desarrollo Hispanoamericano (pp 29)

3 Se da el nombre de Posta "al conjunto de caballería apostadas en los caminos a distancia de dos o tres leguas para que, mudando los animales de tiro se haga el viaje con mayor rapidez. Principalmente usado por los correos" (Enciclopedia Salvat. Tomo X, Pág. 2.707 citado en GONZALEZ, J.A. E (s/f)). Otras definiciones la dan como lugar de descanso y también remuda de los animales de tiro y cabalgadura. (GONZALEZ, J.A. E (s/f)).

4 Al Norte se encuentran las estancias de Jesús María y Colonia Caroya y al Sur-Oeste la de Alta Gracia

Los primeros registros de **Rosario** se remontan a mediados del siglo XVII, cuando en 1689 el capitán Luis Romero de Pineda instala su estancia del arroyo Ludueña hacia el Sur. En las décadas que siguen la propiedad sufre subdivisiones, todas ellas de forma perpendicular al río Paraná, que en un primer momento heredan los familiares de Romero de Pineda, pero luego lo adquieren diversos propietarios. En el año 1731 se funda la capilla de la Virgen⁵ del Rosario. El territorio que nos ocupa, conocido como “Pago de los Arroyos” corresponde a una amplia planicie ribereña ubicada sobre la margen derecha del Río Paraná, que se extiende entre el río Carcarañá, al Norte y el arroyo Ramallo, al Sur. Este territorio rural está regado por numerosos cursos de agua: Blanco, Ludueña, Saladillo, Frías, Seco, Pavón y del Medio, además de los dos ya mencionados.

Hasta 1852, cuando los progresos de Rosario ya son evidentes y, en consecuencia, es declarada ciudad, el territorio esta conformado por un grupo de pobladores que se ubican de forma dispersa y una incipiente aldea próxima a la Capilla, producto de la subdivisión de las tierras de Montenegro.⁶ En esta etapa, afirma Martínez de San Vicente, la importancia territorial está cimentada en su condición de posta. El Pago de los Arroyos está atravesado por la Carrera de Posta a Potosí, sobre el cual se encuentran ubicadas las Posta de la Cañada de Gómez, Posta de Arroyo del Medio (Vergara o Benítez), Posta del Arroyo Pavón, Posta de Olmos, y la Posta del Sauce⁷ y el camino de Buenos Aires al Paraguay, siguiendo el camino de la costa del Paraná y el camino que une Rosario con Córdoba. Las huellas aquí, a nuestro entender, no permiten leer claramente un modelo territorial como en el caso de Córdoba, aunque podría insinuarse un modelo radiocéntrico.

Luego de iniciado el periodo independiente en el país (1810) se suceden varias décadas de luchas internas de reorganización nacional. Es recién a partir de 1880, cuando comienza la consolidación del Estado Nacional que permite al país integrarse económicamente al engranaje mundial, como país agro exportador. En este proceso son importantes los avances tecnológicos, especialmente el ferrocarril que fortalece y contribuye a la formación de esta economía, conectando el interior productivo con los puertos extractivos, principalmente Buenos Aires y en menor medida Rosario y Santa Fe.⁸ En el caso de Córdoba y Rosario es precisamente el sistema de comunicaciones, apoyado en el ferrocarril, y la apertura del puerto de Rosario como puerto de la Confederación Argentina, lo que permite a la región integrarse a los circuitos comerciales mundiales.

En 1870 se concluye la primera línea de ferrocarril, perteneciente al Ferrocarril Central Argentino, que une Córdoba y Rosario y en 1886 se inaugura la que comunica Rosario con Buenos Aires. La nueva accesibilidad con punto en Rosario y los nuevos mercados que generan influyen directamente en el crecimiento económico

5 ÁLVAREZ, J. (1943) Historia de Rosario

6 Ver Segunda Parte. Punto 2.2 Sobre Imposición. La cuadrícula ordenadora, el trazado de Rosario

7 GONZALEZ, J.A. E (s/f). Op. Cit.

8 Antes del ferrocarril la mercadería llegaba desde las estancias a los puertos a través de carretas que circulaban por los caminos reales o a través de simples huellas, de las que hoy no quedan registros.



CORDOBA

SANTA FE

ROSARIO

CORDOBA

SANTA FE

PARANA

ROSARIO

SAN LUIS

RANGUELES

ENTINA

BUENOS AIRES

BUENOS AIRES

BUENOS AIRES

BUENOS AIRES

BUENOS AIRES

BUENOS AIRES

y demográfico de ambas ciudades.

A estas dos líneas debemos agregar otras que terminan configurando la imbricada red ferroviaria y que son determinantes para el modelo territorial que se genera hacia 1930. Desde Córdoba y en su región son importantes el ferrocarril que une Córdoba con Santiago del Estero, continúa hacia Tucumán y luego hacia el Norte, trazado en 1875 por la empresa Central Norte. Hacia el Oeste, en 1888, se comunica Córdoba con la ciudad de San Francisco y de allí se conecta con el puerto de Santa Fe. En 1891, la empresa Córdoba y Noroeste une la ciudad con las sierras cordobesas, por el Valle de Punilla, llegando a Cosquín y continuando hasta Cruz del Eje. Entre 1896 y 1930 un ramal del Central Norte llega hasta Santa Fé bordeando la laguna Mar Chiquita. También hacia el Sur, en 1913 aparece la línea que comunica con Río IV. Asimismo, se crean dos ramales menores para conectar Córdoba con la producción de las canteras de La Calera y Malagueño. Desde Rosario, en 1870, el Central Argentino une a la ciudad con Pergamino y en 1888 El Oeste Santafesino llega hasta Cruz Alta. Para 1991, tres ramales comunican con Santa Fé y San Francisco-Rafaela y Pergamino-Buenos Aires, de las empresas Provincial de Santa Fe, Córdoba-Rosario y Compañía General de la Provincia de Buenos Aires, respectivamente. En 1992, finaliza la línea que llega hasta Tucumán, perteneciente al Central Buenos Aires-Rosario. Finalmente, entre 1909 y 1914, tres nuevos ramales comunican a Rosario con Buenos Aires, Bahía Blanca y un intento de llegar hasta Mendoza queda interrumpido a cuarenta y nueve kilómetros de Rosario.⁹

El ferrocarril también es clave en el intento por dominar las grandes extensiones de tierras anexadas y así extender las fronteras del “mundo blanco”. En este sentido son fundamentales los numerosos centros urbanos originados sobre sus trazados. En las regiones de estudio se contabilizan más de ciento cincuenta núcleos, que comprenden, entre otros, colonias agrícolas o pueblos turísticos de sierras (en el caso de la línea que une Córdoba con Cruz del Eje).¹⁰

Este periodo confirma y acentúa, para el caso de Córdoba, el rol económico de ciudad intermediadora entre las economías regionales del Noroeste del país y los puertos de Rosario y Buenos Aires, con el que históricamente había surgido. Del mismo modo, la apertura de las vías fluviales interiores y la separación de Buenos Aires de la Confederación Argentina, convierten al puerto de Rosario en el más importante del interior del país y a Rosario, que cien años antes era apenas un puñado de casas, en una de las principales ciudades. Es así que, en este sistema, Rosario juega un papel preponderante de punto de extracción.

9 Para más información ver CARACCILO, R (2010) Sobre tierra de rieles

10 Ídem CARACCILO, R (2010)

El modelo territorial que comienza a configurarse en ambas ciudades se apoya fuertemente en el ferrocarril como determinante, ya que al mismo tiempo que conecta la ciudad, origina otras nuevas. En el caso de Córdoba el modelo radiocéntrico, que ya se insinuaba en el periodo anterior, se afirma con eje en la ciudad de Córdoba a la que se le suma una serie de poblaciones dependientes y de crecimiento incipiente.

El caso de Rosario es similar, con un modelo radiocéntrico con centro fuertemente marcado en la ciudad de Rosario y una serie de nuevas poblaciones que se encadenan sobre las líneas del ferrocarril y a lo largo de la costa del río Paraná.

Hacia 1930 se da como concluida la etapa de la economía agro-exportadora. Entre los años 1930 y 1960, el rasgo económico más significativo del país es una incipiente industrialización derivada, en un primer momento, de la crisis de 1929 que lleva a re-pensar el sistema económico en el cual se sustenta Argentina.

En esta época, confluyen, afirma Ferrer, factores de origen interno y la transformación del contexto externo. En el contexto externo, luego de la crisis del 1929 se interrumpe el sostenido crecimiento del volumen de las exportaciones mundiales que va a afectar especialmente a los países especializados en la producción y exportación de productos primarios. En el orden interno, se llega al fin del proceso tradicional de aumento de la producción rural a partir de la ocupación de nuevas tierras. A partir de entonces, el aumento de la producción pasa a depender del rendimiento por hectárea.¹¹ Ante esta situación comienza un lento proceso de industrialización que se apoya, en una primera etapa, en las industrias tradicionales.

Si en la primera etapa del proceso de industrialización, entre 1930 y fines de 1940, el crecimiento se apoya en las industrias tradicionales, especialmente en las textiles y, en menor medida, alimentos, bebidas y tabaco, en la década de 1950, “son las industrias dinámicas las que asumen el liderazgo del crecimiento.”¹²

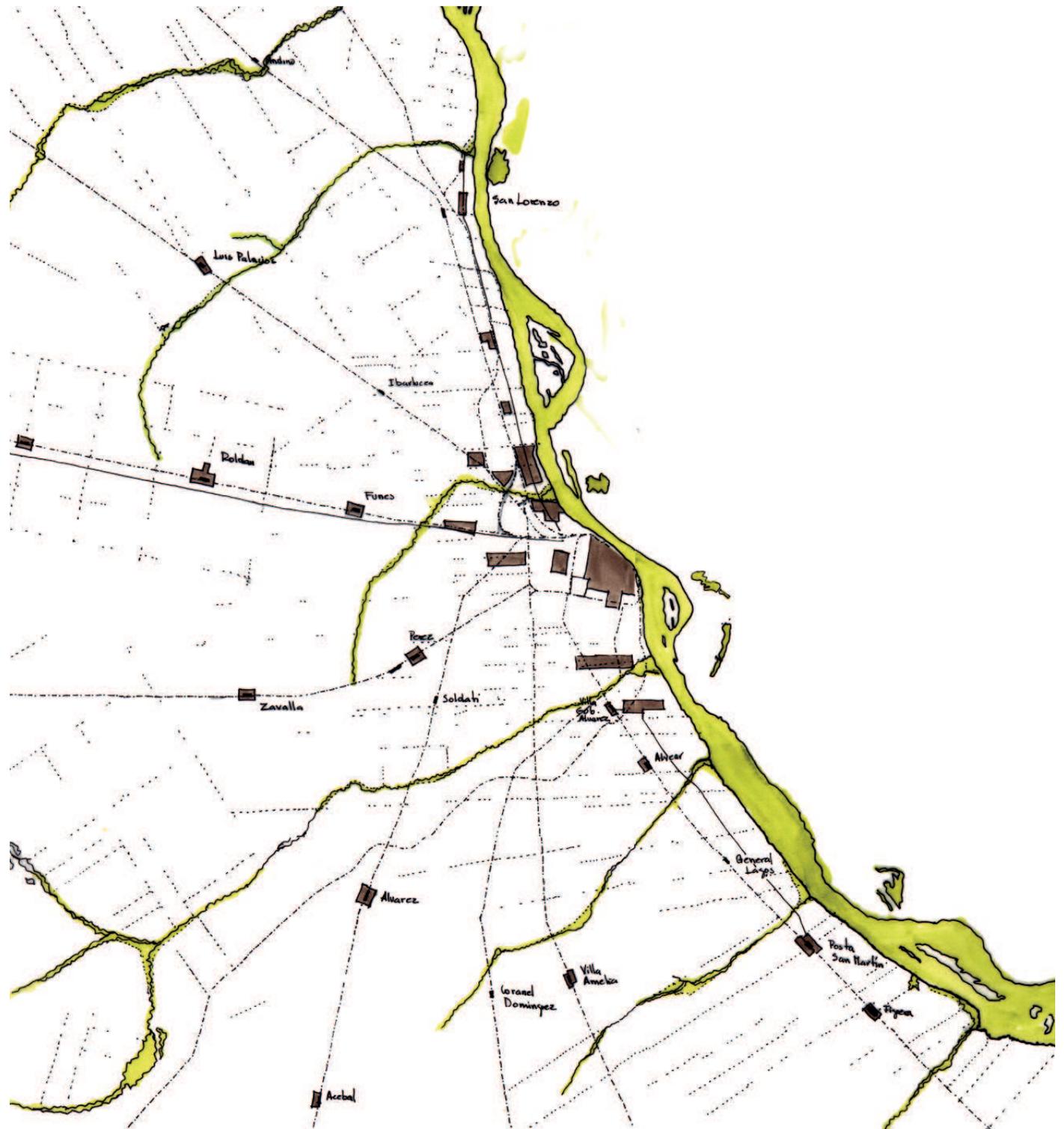
El impacto de esta segunda forma de industrialización se hace sentir fuertemente en el cambio de las relaciones territoriales, ya que va a expandir las fronteras de las principales ciudades. En las décadas anteriores el tipo industrial estaba caracterizado por pequeñas industrias con bajo requerimiento de espacio y localizadas en los centros urbanos. En este momento, el nuevo tipo industrial (“industrias pesadas”), más especializadas, de alto porte y con mayor requerimiento de superficie, cambian el perfil anterior y su lugar de localización. Éstas buscan ubicaciones en zonas libres, fuera de las áreas urbanas y servidas por vías de conexión interurbanas. En muchos casos, además, las formas de producción requieren un posicionamiento próximo a los cauces de agua.

11 FERRER, A. (2004) La economía argentina

12 Idem FERRER, A. (2004)



Reconstrucción histórica sobre cartografía actualizada de la zona de lo que luego sería el AMC de Córdoba, hacia 1930
Fuente: elaboración propia



Reconstrucción histórica sobre cartografía actualizada de la zona de lo que luego sería el AMC de Rosario, hacia 1930
Fuente: elaboración propia

Muchas de ellas, se asientan en lugares específicos, impulsadas por leyes de promoción industrial (provincial y nacional) que generan una serie de condiciones propicias para la inversión de capital como: exenciones impositivas, áreas acondicionadas, cesión de inmuebles de propiedad fiscal, concesión de créditos, etc. Es así que, a partir de 1955, se radican un conjunto de nuevas industrias, en especial automotrices, siderúrgicas, químicas y petroquímicas en Córdoba, en el cinturón que bordea el río Paraná desde el norte de Rosario y en algunos puntos del Gran Buenos Aires. En 1952, en Córdoba, se crea IAME (Industrias Aeronáutica y Mecánicas del Estado), luego se instalarán FIAT, Industrias Káiser Argentina y otras.¹³ En Rosario, por ejemplo, en 1960 finalizan las obras del oleoducto que conecta Campo Durán con San Lorenzo, hecho que es determinante para que esta ciudad se convierta en el mayor polo petroquímico del país.¹⁴

El proceso industrializador modifica el sistema productivo en las ciudades donde se localizan y promueve el movimiento de una nueva masa obrera que se traslada desde zonas rurales o provincias pobres hacia los polos industrializados. La nueva población incorporada a la dinámica se caracteriza por buscar el menor coste del valor de la tierra y se asientan, por lo general, en zonas cada vez más periféricas, donde la calidad urbana es menor, muchas veces sin continuidad geográfica, impulsando un proceso de extensión. Ejemplo de este fenómeno es que en la ciudad de Córdoba, en la década de los setenta, la urbanización, que en 1940 era de 4.095 hectáreas, alcanza las 14.133 en el año 1974. Sin embargo, de esta mancha solo el cuarenta por ciento está efectivamente ocupado, siendo la densidad media de 60 hab/ha.¹⁵

El incremento poblacional y el crecimiento “desordenado” acentúan el fenómeno de dispersión. Al mismo tiempo, la localización de las industrias, en municipios próximos a Córdoba y Rosario, genera polos y flujos de movimiento hacia un incipiente espacio geográfico nuevo que marca los ejes que atraen las nuevas expansiones residenciales. Se genera así, un nuevo espacio geográfico de relaciones y flujos, donde la ciudad capital, por la oferta de servicios e infraestructura, influye sobre las otras.

Podríamos resumir que este crecimiento se manifiesta en el territorio de diferentes formas. Uno, en el crecimiento por extensión de la mancha urbanizada en la periferia; dos, por densificación en el área central;¹⁶ tres, por el desarrollo de poblaciones menores próximas a la capital (que en muchos casos es proporcionalmente mayor que la de la capital) y finalmente, por el surgimiento de nuevos centros menores. En Rosario, la ciudad se extiende sobre su eje costero Norte, sobrepasando sus propios límites, hacia Puerto

13 Ídem GOYTIA, N y FOGLIA M. E. 1995)

14 PLA (coord), (2000) Rosario en la historia (de 1930 a nuestros días)

15 Ídem GOYTIA, N y FOGLIA M. E. 1995)

16 La densificación en el área central a través de la sustitución de la tipología existente por formas de aprovechamiento más intensiva. Por vez primera, este proceso se refleja en el cambio de altura A partir de este momento y alentado por las códigos urbanos y las leyes de desgravación impositiva se produce un cambio en la imagen del centro.



Costa desde el A° Saladillo en Rosario - 1941
Fuente: Plan Urbano Rosario 2007-2017



Fábricas localizadas sobre el Río Paraná en Rosario
Fuente: www.googlemaps.com

San Martín, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez, Granadero Baigorria. En Córdoba sucede algo similar, la extensión se produce hacia donde se asientan las nuevas fábricas y en el sentido Oeste y Noroeste, direcciones que ya se insinuaban en las décadas anteriores.

Entre los problemas los que más se acusan es el déficit de viviendas y de equipamientos. En Argentina hay, hacia 1970 veintiocho millones de habitantes y un déficit de un millón de viviendas declaradas. Solo en Rosario, por ejemplo, se estima que a principios de los setenta existen cien mil habitantes viviendo en villas, de setecientos mil habitantes que tiene la ciudad.¹⁷

Del mismo modo, el sistema de transporte público, cada vez más necesario por el incremento de las distancias, se hace más deficitario. El ferrocarril se encuentra en declive y desaparecen algunas empresas, el uso del automóvil aumenta y las vías de penetración a las ciudades se congestionan.

En síntesis, los principales problemas urbanos que afrontan las ciudades en estas décadas están relacionados con el incremento de la población y su distribución, con el control de la expansión y la urbanización, la falta de vivienda y con el deficiente sistema de transporte público.

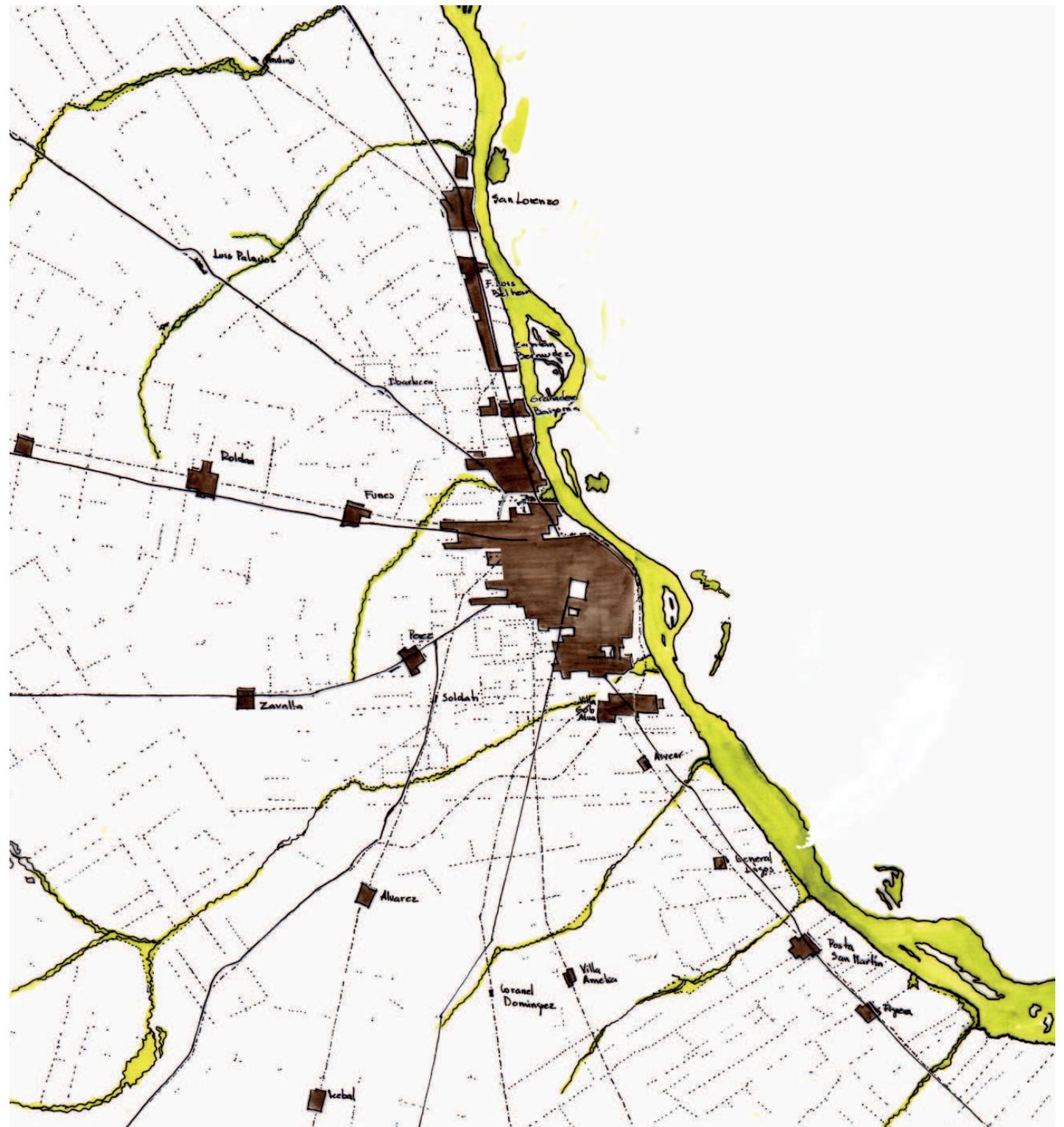
Pero también los vaivenes políticos marcan el rumbo que toman las ciudades. Políticamente hablando, el periodo que se inicia en los años treinta y que continua hasta los setenta está marcado por la interrupción sistemática de los gobiernos elegidos democráticamente por golpes de estado y gobiernos militares, lo que pone en jaque, muchas veces, la continuidad de las ideas y proyectos urbanos.

El modelo territorial que se termina conformando en ambas ciudades, a finales de la década de los setenta, no cambia sustancialmente el que se insinúa desde la fundación en Córdoba y el que se consolida en ambas ciudades con la economía agro-exportadora. Las líneas viales, trazadas de forma paralela al sistema de ferrocarril, lejos de cambiar el modelo lo refuerzan. Se potencia así, un espacio metropolitano fuertemente radiocéntrico y monocéntrico, funcionalmente hablando; caracterizado por el desequilibrio y el crecimiento desordenado entre los diferentes municipios, debido al marcado macrocefalismo de la ciudad principal y por la excesiva polarización y centralización de las vinculaciones entre los centros urbanos a través del polo principal. Se genera, de esta forma, un sistema predominantemente radial con débil (o escasas) conexiones entre los otros centros.

¹⁷ Datos extraídos de PLA (coord.), 2000



Reconstrucción histórica sobre cartografía actualizada de la zona de lo que luego sería el AMC de Rosario hacia fines de 1970
Fuente: elaboración propia



Reconstrucción histórica sobre cartografía actualizada de la zona de lo que luego sería el AMR de Rosario hacia fines de 1970
Fuente: elaboración propia

De izquierda a derecha:

Vista del eje costero de la ciudad de Rosario hacia 1970.

Fuente: imagen cedida por el CURDIUR

Vista del Frigorífico Swift y brazo del Arroyo Saladillo en Rosario

Fuente: Plan Urbano Rosario 2007-2017



7.2 NOTAS SOBRE ANTECEDENTES DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL EN ARGENTINA

Cada vez más, los problemas urbanos no incumben solamente a la ciudad, sino que las grandes cuestiones se dirimen en contextos territoriales más amplios. El crecimiento del suelo urbano, las relaciones sociales, las actividades económicas, la movilidad o los temas ambientales y paisajísticos, entre otros, no conocen de fronteras administrativas, sino que son reflejo de una realidad territorial. Ya a principios de los años ochenta Corboz afirmaba que el territorio estaba de moda y que éste era el ámbito del lugar de los grandes problemas nacionales.¹⁸ Indirectamente, la afirmación de Corboz esconde el reclamo de la planificación territorial.

Si bien los orígenes del enfoque territorial datan desde hace muchas décadas (Patrick Geddes, Lewis Mumford o Ebenezer Howard), es a mediados del siglo XX cuando, en los países con mayor tradición urbanística, la planificación territorial comienza a tomar protagonismo frente a la mirada parcial de los planes municipales. En Argentina, aunque la planificación territorial es aún una deuda pendiente de las administraciones, ya en la década de 1940 algunos planes y artículos coinciden en hablar de la relación campo-ciudad como unidad de análisis. En las décadas de los cuarenta y cincuenta aparecen publicados numerosos artículos en diferentes revistas nacionales que abogan por un mirada integrada entre campo y ciudad en los planes. Asimismo, se difunden en el país la experiencia de la Tennessee Valley Authority y de los planes para Londres y en 1945, se publica *Cultura de las Ciudades* de Lewis Mumford. Paralelamente, se comienza a plantear en algunos planes la idea de región; aunque, como apunta Mazza no es posible hablar de planes regionales sino más bien “de un conjunto de experiencias cuyo denominador común es la concepción de la región como unidad de análisis y de intervención.”¹⁹

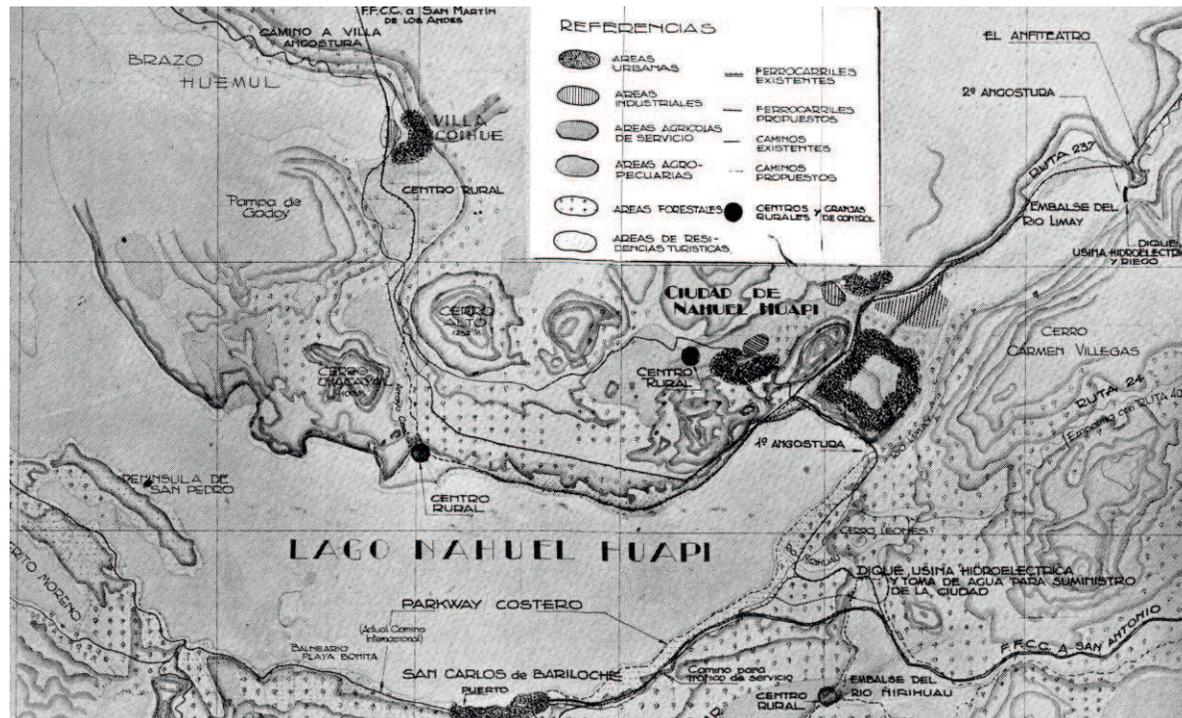
La reconstrucción de la ciudad de San Juan, luego del terremoto de 1944, va a poner en evidencia las distintas discusiones que se están dando en torno al urbanismo en el país. En las tareas intervienen varios equipos de arquitectos que se suceden en el tiempo, hasta que finalmente en 1948 se aprueba un esquema de planeamiento regional, dirigido por José M. F. Pastor. Pastor había tomado un papel activo en las discusiones

“A partir de la década del '60 y, bajo la influencia del gran desarrollo que en la posguerra tuvieron las ciencias sociales y las teorías del planeamiento científico en el mundo occidental, se multiplica la formulación de los planes reguladores como instrumentos de control de crecimiento urbano asociadas a planes regionales de gran escala...” VARAS, A.(2000) Buenos Aires natural y artificial. Exploraciones sobre el espacio urbano, la arquitectura y el paisaje.

18 CORBOZ, A.(2010) El territorio como palimpsesto en MARTIN, A (2010) Lo urbano en veinte autores contemporáneos.

19 MAZZA, C.(2004) A historical approach to the study of town and regional plans originated in regional planning in Argentina, 1940-1960

sobre la reconstrucción, cuyas prédicas tuvieron dos objetivos “difundir y comentar las distintas alternativas de las tareas de reconstrucción y “despertar en la opinión popular argentina la conciencia en cuanto al Planeamiento Urbano y Rural del territorio” para garantizar una “planificación democrática.””²⁰ La propuesta de Pastor “entendía a la ciudad como una unidad cívica de alcance regional (en realidad no mucho más que el Hinterland ya tomado en cuenta en planes reguladores anteriores), integrado por sectores –las villas- de vida propia con su propio centro cívico.”²¹ En el Plan Regulador Regional, aprobado en 1948, delimita zonas rurales, semirurales, industriales y de reserva; aunque su concepto de región es aún muy primitivo²².



Mazza destaca dos tipos de enfoque para los planes que ensayan experiencias regionales en las décadas del cuarenta y cincuenta²³. Por un lado los elaborados por Pastor (en compañía de otros), cuyo enfoque se basa en una idea de regionalismo que incluye la organización territorial, pero también la expresión de una formación cultural y socioeconómica geográficamente referenciada. Y la segunda línea, la más generalizada, constituida por los planes que entienden la región desde una mirada funcional, donde las ciudades son las

20 RIGOTTI, A. M. (2004). José Pastor y la invención del planeamiento en Argentina.

21 MAZZA, C. (2004) Op. Cit.

22 Idem MAZZA, C (2004)

23 MAZZA, 2C (010) La noción de paisaje como teoría de transformación del territorio. Argentina 1940-1950

Imágen: Esquema urbana de La ciudad industrial de Nahuel Huapi, 1944. Proyecto de Pastor
Fuente: Revista de Arquitectura. N° 296. Año 1945

unidades de planeamiento y la región su área funcional, complementaria y productiva, que toman como base la Carta de Atenas.

Entre los primeros, además del ya mencionado plan para la reconstrucción de San Juan se encuentra el Plan teórico para la ciudad industrial de Nahuel Huapi, elaborado por Pastor, junto a Prats, en 1944. En él, los autores incorporan un nuevo concepto: ciudad+campaña=urbanismo+ruralismo=planeamiento y región=regionalismo.²⁴ Los autores presentan un esquema teórico de planeamiento regional, donde se concibe a la región como motor de desarrollo. Ésta se organiza en base a una metrópolis regional con centros urbanos existentes y nuevos a crear, donde Nahuel Huapi es el centro.²⁵

Pastor termina reclamando en diferentes artículos un planeamiento de escala nacional, dice al respecto “distintos países del mundo están experimentado diversos procedimientos políticos-tecnológicos que se caracterizan por apuntar hacia un objetivo común: el planeamiento y ejecución de desarrollos regionales sobre las bases de un planeamiento nacional.”²⁶ Destaca varios ejemplos que aunque tienen divergencias políticas y administrativas, afirma Pastor, tienen un objetivo idéntico “prever y promover el desarrollo integral de regiones.”²⁷ Ejemplos del segundo grupo lo constituyen los planes de Necochea-Quequén presentado por Antonio Bonet y Jorge Ferrari Hardoy o el de la Remodelación ferroviaria de la ciudad de Bahía Blanca, por ejemplo.²⁸ Pero también, en esta línea se redactan los planes metropolitanos de la década de los sesenta.

En los sesenta, las transformaciones de las relaciones territorio-ciudad, impulsadas principalmente por la sustitución de las importaciones, la acelerada urbanización del continente y la concentración de población en las principales ciudades y sus espacios próximos, promueven la reflexión en torno a los procesos de urbanización en Latinoamérica. Es el momento en que los congresos y encuentros latinoamericanos se focalizan en “un análisis sobre la modernización en términos económicos y demográficos, y que convirtieron a la “ciudad latinoamericana” en una figura de la teoría social entre las décadas de 1950 y 1970, con fuerte dominio de la tensión operativa que ejercía el imperio de la planificación.”²⁹ En este clima, la Sociedad Interamericana de Planificación (SIAP) se convierte en referencia y es desde donde se llevan a cabo estudios coordinados por Jorge Enrique Hardoy y Richard Morse y se organizan una multiplicidad de encuentros regionales.³⁰

24 (Prats y Pastor, 1945: 300 citado en MAZZA, C.(2004) Op. Cit.

25 MAZZA, C, (2004) Op. Cit.

26 PASTOR, J. M.(1961) TVA. Naturaleza y técnica al servicio del hombre.

27 Idem PASTOR, J. M (1961)

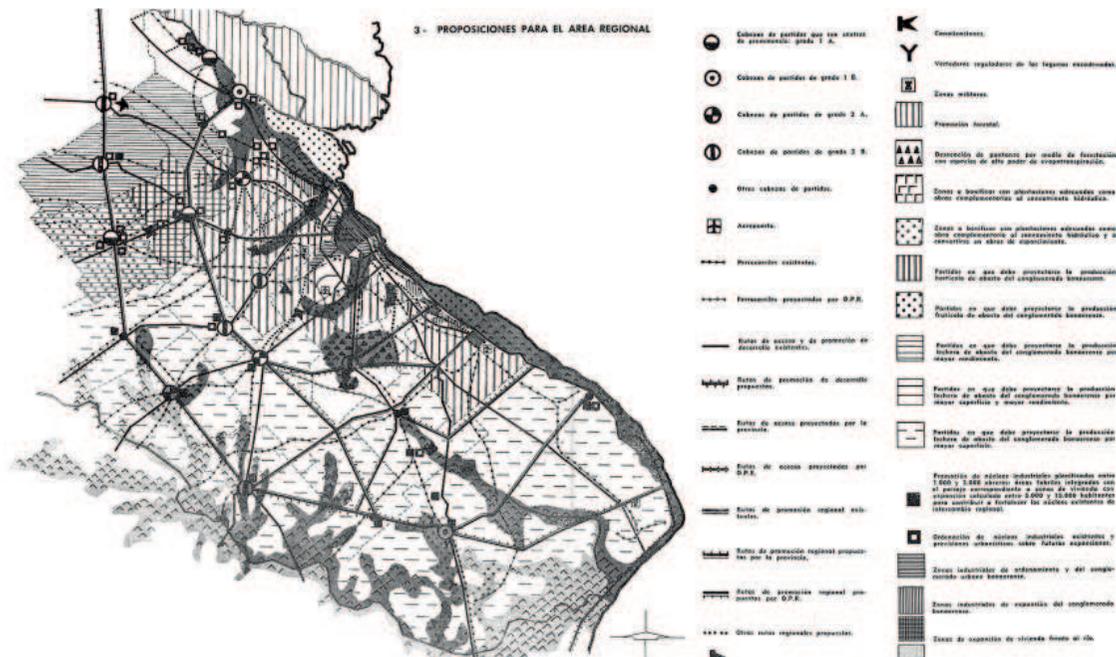
28 MAZZA, C. (2010) La noción de paisaje como teoría de transformación del territorio. Argentina 1940-1950

29 GORELIK, A. (2011) Para una historia cultural de la ciudad latinoamericana.

30 NOVICK, A; DEBAT, M. y CARACCILOLO, R. (2012) Notas acerca de los seminarios internacionales y los intercambios en urbanismo

Las ideas de metropolización en los planes argentinos van a responder, en cierta forma, a la realidad territorial, económica y social que impregnan las discusiones. Pero también, las iniciativas urbanísticas europeas de los años sesenta, que conducen hacia una planificación regional en muchos países, influyen en la forma de mirar este nuevo ámbito territorial. Ejemplos de estas iniciativas son la creación del Greater London Council en 1965; en Francia, el Plan de Sistematización y Organización de la Región Parisina en 1960 y el Esquema Director de la Región Parisina (1963 – 1966); los planes urbanísticos de Copenhague en 1961 y Estocolmo en 1966, extendidos a escala regional; entre otros.

En 1958 se publica el Plan Regulador para la ciudad de Buenos Aires, que es acompañado por propuestas indicativas para la escala regional y metropolitana. Sus antecedentes directos se remontan al Estudio del Plan de Buenos Aires integrado por J. Ferrari Hardoy, J. Vivanco, A Bonet y M. Roca.

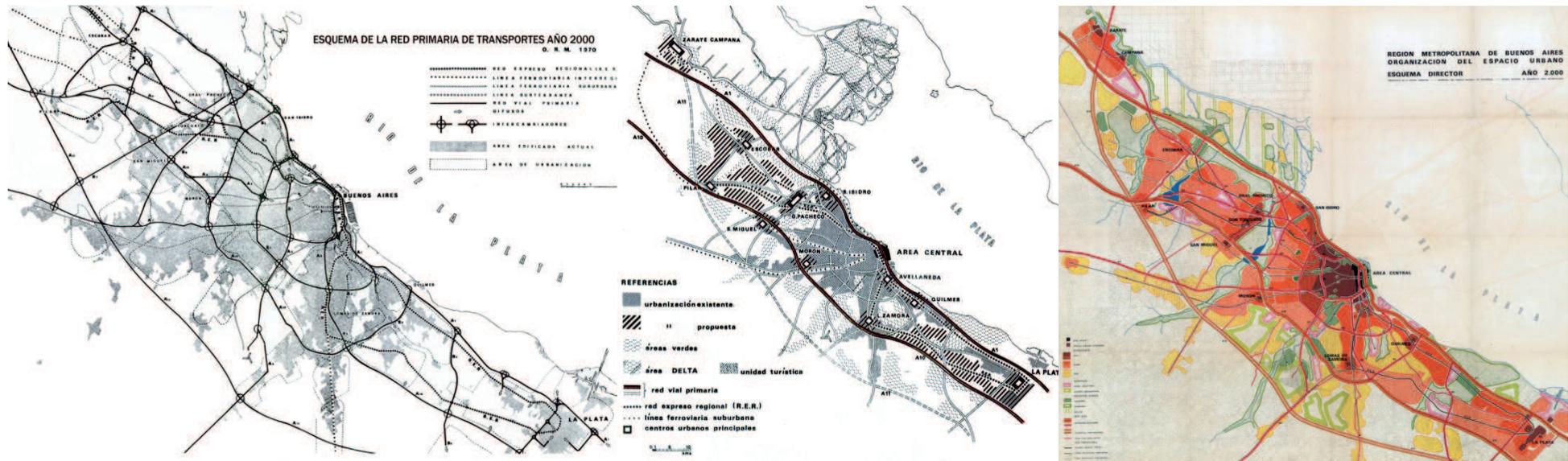


En él se sugiere contener el crecimiento continuo del área metropolitana promoviendo un esquema de micro-descentralización regional que absorba los futuros crecimientos (política que coincide con la adoptada en Gran Bretaña para las áreas metropolitanas). Para tal fin se propicia orientar la localización de las nuevas industrias hacia núcleos urbanos ubicados en un área de 100 km. Además, aconseja alinear el crecimiento

Plan Regulador de Buenos Aires. 1958.
Fuente: web Municipalidad de Buenos Aires

del área metropolitana en sentido Norte-Sur. Este plan estuvo principalmente inspirado por el planeamiento británico en el Plan de Londres, formulado por Sir. P. Abercrombie en 1945.³¹

Más adelante, en 1969 - 1970 se elabora el Esquema Director para el año 2000 de la Región Metropolitana de Buenos Aires, influenciado por el Esquema Director de la Región Parisina (del cual, incluso, toma su nombre). Como propuesta clave, propone que el crecimiento físico se ubique sobre la extensión del eje NO-SE. Para ello se apuesta por un sistema suburbano de transporte que recorre en este sentido y enlaza los principales centros, tomando como ejemplo la Red Expreso Regional de París (RER) de la que también copia el nombre. Pero además se complementa con una red de tres autopistas paralelas en esta dirección que se superponen a la red vial existente.



Esquema Director para el año 2000 de la Región Metropolitana de Buenos Aires. 1969-70
Fuente: Municipalidad de Buenos Aires

En 1969, en Rosario, se aprueba la ley para la formación de la Prefectura del Gran Rosario. A partir de ese momento la ciudad es entendida como un conglomerado que incluye varios municipios. En Córdoba, en 1968 se comienza a hablar de Área Metropolitana, pero los primeros planes metropolitanos no tienen lugar hasta mediados de los 1970. No obstante, previos a estos planes que analizaremos más adelante, otros elaborados en ambas ciudades, mencionan la idea de la región o espacio próximo como lugar de relaciones.

31 SUÁREZ, Odilia (1994) Planes y Códigos para Buenos Aires, 1925-1985

En el caso de Rosario, el Plan Regulador de 1935 ya incorpora algunos lineamientos en consonancia con la idea entre ciudad-región. En este plan se delimita el espacio de influencia de la ciudad en un radio de 20 km aproximadamente desde la plaza principal. Trabaja propuestas a esta escala en tres temas básicamente. La primera y probablemente más importante, es la distribución de varios barrios exteriores o satélites (a modo de nuevos municipios) en zonas suburbanas dentro del radio de influencia, como solución para los problemas habitacionales. Estos barrios están conectados a la ciudad principal y su centro por vías importantes o por el ferrocarril. La segunda, el sistema de espacios verdes. El sistema continuo de parques urbanos no se resuelve solamente dentro de las áreas ya urbanizadas sino que supera los límites de la ciudad. Se propone armar un sistema integrado a través de dos corredores verdes metropolitanos, uno sobre el cauce del arroyo Ludueña y otro sobre el arroyo Saladillo. Finalmente, el sistema de movilidad propuesto completa esta visión urbano-regional. Las vías de acceso están en relación al espacio regional, vinculando especialmente los nuevos núcleos. Asimismo, se plantea un transporte público masivo que combina el ferrocarril para las zonas interurbanas en combinación con una red de metro para las urbanas. Esto facilitaría la rápida comunicación entre Rosario y sus barrios satélites, lo que demuestra la clara intención por consolidar este espacio.



En Córdoba, el Plan Regulador de 1954-56, elaborado por La Padula, hace una breve mención a la idea de espacio-región. En su concepción de la ciudad como organismo afirma que debe existir un equilibrio entre todos los elementos compositivos, en el que incluye a la ciudad y el territorio con el cual tiene influencia. No obstante esta afirmación, el plan no desarrolla las propuestas más allá de los límites que él mismo define (la avenida de circunvalación) y tampoco presenta, en la documentación, dibujos de la región integrada.

“Entendido antes (los Planes Reguladores) como limitada obra de extensión en el espacio y en el tiempo, tendiente a mirar solamente algunos aspectos de la ciudad (mejoramiento de la circulación y saneamiento higiénico) se ha ido ampliando para abarcar la totalidad del complejo urbano y todo el territorio que sobre él tiene influencia directa, para solucionar el conjunto de sus problemas presentes y futuros.”

LA PADULA, Ernesto (1957) Urbanismo. 3ª edición

De izquierda derecha

01 Fotograbado del plano general de espacios verdes de Rosario y de la zona de extensión, mostrando las regiones boscosas proyectadas en las cuencas de los arroyos Ludueña y Saladillo.

02 Fotografiado del plano general de la red vial de Rosario y de la zona de extensión.

03 Fotografiado del plano general de Rosario y de su zona de extensión, Fuente: MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1937) El Plan Regulador de Rosario en su segundo aniversario.

7.3 IDEAS PARA UN ESPACIO METROPOLITANO en Córdoba y Rosario

Como mencionamos, los intentos por llevar a la práctica estas ideas se materializan en **Rosario** en 1969, cuando se aprueba la ley para la formación de la Prefectura del Gran Rosario. A partir de ese momento la ciudad es entendida como un conglomerado que incluye varios municipios. Esta institución es creada el 23 de octubre de 1969 a través de la Ley Provincial N° 6151 y su principal ideólogo es el arquitecto Oscar Mongsfeld, que también dirige la redacción del Plan Regulador de Rosario de 1968. En términos generales, la constitución de dicho organismo no implica la formación de un Ente ni de un gobierno intermedio, sino que es un organismo de planificación regional, que funciona por encima de las jurisdicciones locales.

La actuación de la Prefectura está orientada al planeamiento de toda el área que comprende un total de veintiún Municipios y Comunas.³² Las funciones de esta prefectura, que se disuelve en 1976, por la dictadura militar, son las de asesoramiento pero sin poder político o de decisión. Bajo esta institución se llevan a cabo varios estudios urbanos, económicos y algunas propuestas. Las funciones de asesoramiento se circunscriben a lograr un conocimiento científico de la realidad, explicitar las trabas estructurales y programar acciones que tiendan a la definición de una estructura regional y al mejoramiento de necesidades básicas. Los municipios incluidos en el Gran Rosario, además de Rosario, son: en el Norte; San Lorenzo, Puerto San Martín, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermudez, Ricordome, Ibarlucea y Granadero Baigorria; hacia el Oeste; Roldán, Funez, Zavalla, Perez, Soldini, Piñeiro y Álvarez y finalmente, hacia el sur; Villa Gobernador Gálvez, Alvear, Villa Amelia, General Lagos, Arroyo Seco y Fighiera.

En una primera etapa la Prefectura más que un plan redacta un documento de *Lineamientos Generales*, hasta tanto, aclara, se elabore el *Plan de Desarrollo del Área*. Estos lineamientos, entendidos como normas, sirven de guía a la que cada municipio debe ajustarse al momento de redactar su plan regulador y abarcan aspectos que inciden en la estructuración del área en su conjunto. Esto es así, porque la Prefectura entiende que si bien los problemas locales deben ser resueltos en cada municipio, es necesario establecer ciertos criterios

"A partir de la década del '60 y, bajo la influencia del gran desarrollo que en la posguerra tuvieron las ciencias sociales y las teorías del planeamiento científico en el mundo occidental, se multiplica la formulación de los planes reguladores como instrumentos de control de crecimiento urbano asociadas a planes regionales de gran escala..." VARAS, A. (2000) Op. Cit.

32 MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (2008). Plan Urbano Rosario 2007-2017. Anteproyecto de ordenanza

comunes para que el resultado del área no sea la sumatoria de acciones individuales sino que facilite su funcionamiento como unidad.³³ A su vez, esto debe permitir orientar la acción privada y la obra pública.

Los planes reguladores redactados por cada municipio, de acuerdo al esquema preliminar, deben cumplir los siguientes objetivos: uno, concretar el eje metropolitano Norte – Sur; dos, definir y desarrollar los nodos de intercambios; tres, definir las áreas semiurbana y rural y cuatro, transformar el sistema de transporte.

En el caso de **Córdoba**, en 1968, desde un estudio de la Asesoría de Planeamiento Urbano de la Municipalidad, se plantea la necesidad de organizar un Área Metropolitana. En 1973, este departamento publica el *Diagnóstico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico de la Ciudad de Córdoba*, donde propone una delimitación preliminar del Área Metropolitana de Córdoba (AMC) al considerar que las dinámicas de la ciudad capital influían sobre un espacio geográfico mayor. La delimitación propuesta se funda en los tiempos de accesibilidad de los diferentes centros a Córdoba, adoptando el valor de una hora y diez minutos de tiempo máximo en transporte colectivo público.³⁴

Desde entonces, el municipio emprende diversas tareas y a partir de mediados de los setenta se elaboran una serie de estudios y planes que tienden a sentar algunas ideas sobre la planificación en esta región. Éstos son publicados en 1981. El “plan de desarrollo” comprende un conjunto de tres planes que constituyen un mismo cuerpo disciplinario, aunque cada uno responde a objetivos y estrategias diferentes. El EDOM (Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano) describe el esquema general del área metropolitana y constituye el marco de referencia global para todas las acciones a desarrollar. El PLANDEMET (Plan de Desarrollo para Mediano Plazo) se prepara sobre la base del anterior y está destinado a orientar las acciones de gobierno y la asignación de recursos y, finalmente, el SIPLAMET (Sistema de Planeamiento Metropolitano) busca institucionalizar la administración común y concertada del área metropolitana. A partir de estos trabajos, el Área Metropolitana queda definida por unos 2.222 km² de superficie y los municipios de Córdoba, Colonia Tirolesa, Montecristo, Malagueño, La Calera, Saldán, Villa Allende a la que se le suman Unquillo, Río Ceballos, Salsipuedes, Carlos Paz, Juárez Celman, Malvinas Argentinas, La Quebrada, Cabana, Mendiolaza, Dumesnil, Yocsina, Bouwer, Villa Independencia, San Antonio de Arredondo, Icho Cruz y Cuesta Blanca.

33 PREFECTURA DEL GRAN ROSARIO (1967) Anteproyecto de lineamientos generales para el área metropolitana de Rosario

34 MUNICIPALIDAD DE CÓRDOBA (1973) Diagnóstico tentativo y alternativas de desarrollo físico para la ciudad de Córdoba.

7.3.1 Rosario. Concentración lineal y movilidad

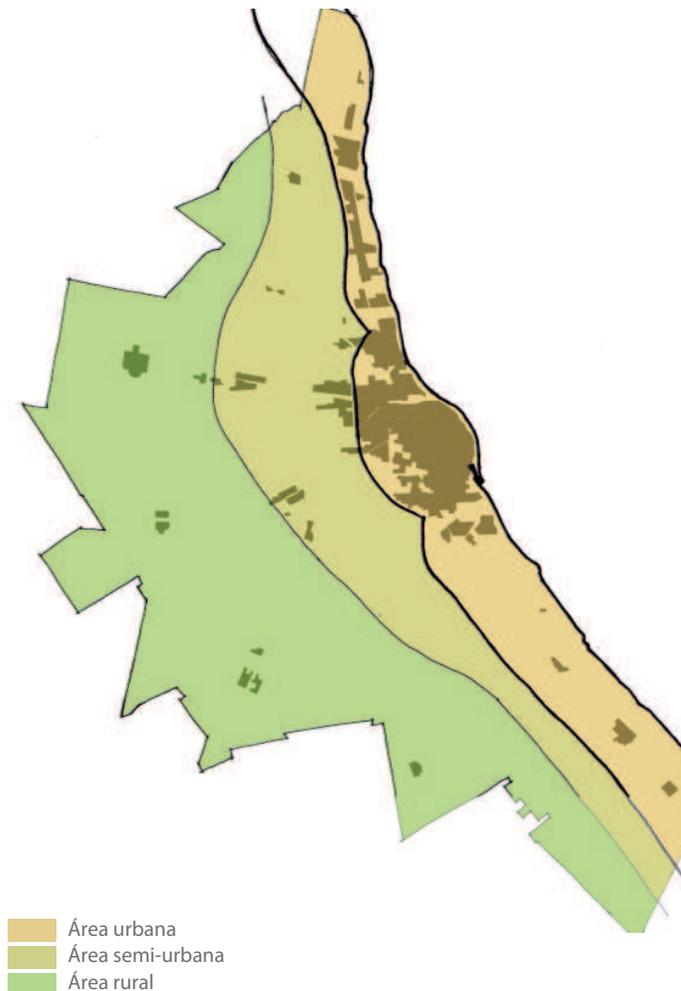
En Rosario se propone una estructura metropolitana lineal, orientada en el sentido Norte-Sur. A partir de este eje se organizan tres áreas paralelas a la costa. La primera de ellas, la más próxima al río, es la zona urbana, la segunda la semi-rural y, finalmente, la zona rural. Sin embargo, el plan no llega a definir de forma precisa los límites y se queda en un planteo inicial.

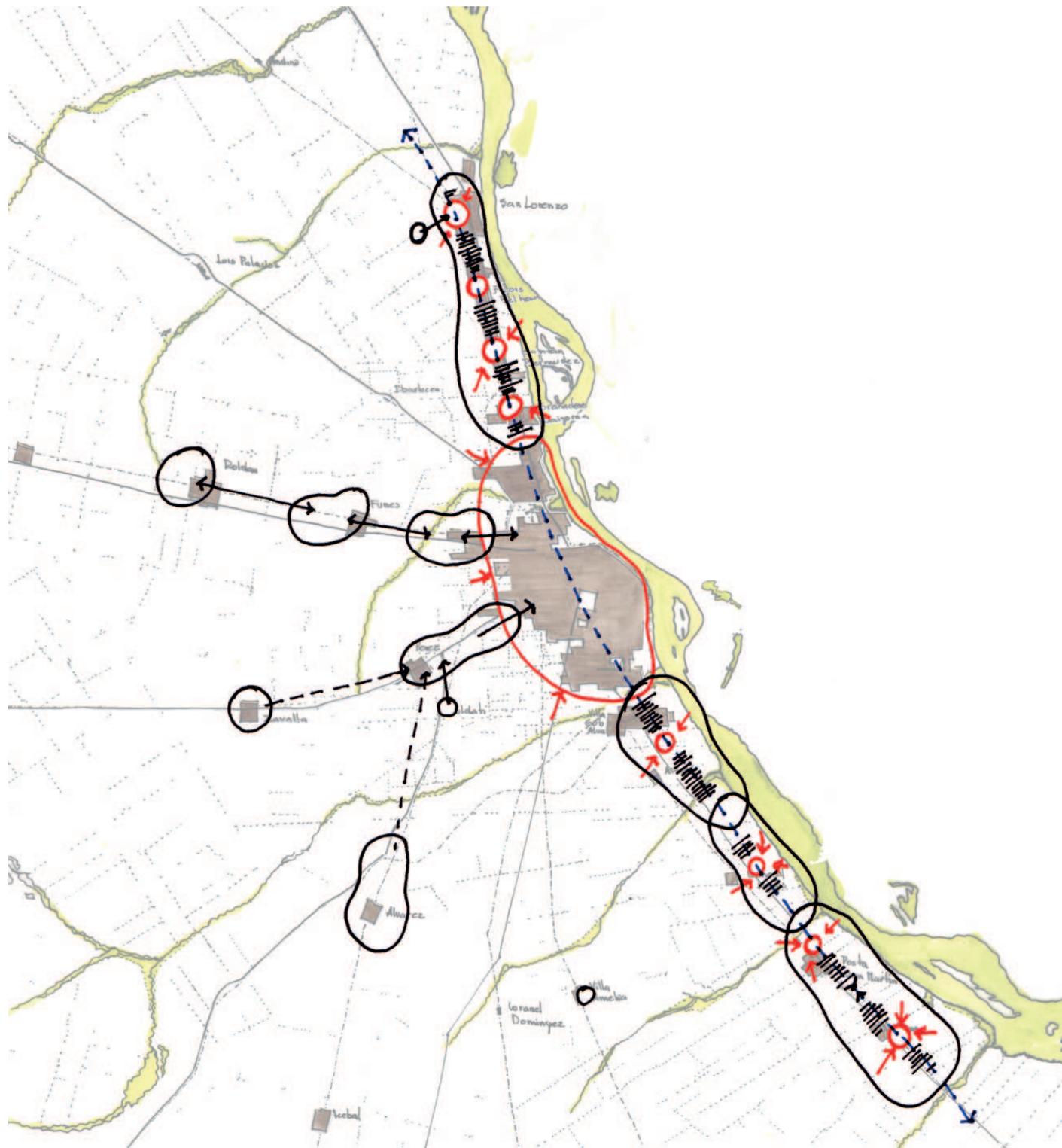
Para la zona urbana se propone generar un eje Norte-Sur que concentre en forma lineal y “homogénea” la población sobre el río. El esquema pretende consolidar el eje formado por las localidades existentes sobre la costa, ocupando también, los espacios entre ellas para generar un frente urbano continuo.

Para lograr este objetivo se plantea desarrollar una serie de nodos articulados a lo largo de este corredor, localizados en puntos importantes de la estructura actual (como los centros de las poblaciones existentes). La secuencia de nodos articula una espina central, donde se localizan las funciones de jerarquía regional (centros de educación, hospitales, comercio especializado) y las de jerarquía local. Estos nodos deben trabajar como centros (de transporte, equipamientos, comerciales, etc.), donde se produciría un crecimiento por densificación, que una vez lograda la densidad adecuada, le seguiría un crecimiento por extensión, longitudinalmente sobre el eje. En el caso de la ciudad de Rosario (la ciudad forma parte de este eje), las acciones a tomar deberían estar orientadas a limitar el crecimiento indiscriminado por extensión, debiendo densificarse y derivar, en lo posible, su capacidad de desarrollo hacia este eje.

El modelo planteado, de forma lineal, no es casual, está condicionado por la organización espacial existente, donde se reconocen tres elementos paralelos estructuradores: la costa del río, la ruta N° 11 y las vías del ferrocarril y por las urbanizaciones existentes que se están consolidando y ganando en importancia con el proceso de industrialización. A lo largo del río y la línea del ferrocarril se habían desarrollado pueblos próximos al municipio de Rosario y entre sí. Es así que el objetivo de concentrar la población de la región en un frente urbano sobre la costa recoge la realidad, integrando a la mayoría de las poblaciones del área metropolitana.

En la zona urbana, la ruta N°11 (re-estructurada en avenida) pasa a tomar el papel principal en esta ordenación, ya que divide el área en dos sectores y se constituye en la espina dorsal articuladora del eje urbano, actuando a su vez de bisagra. De la “nueva avenida” hacia el río se plantea la localización de industrias (ya instaladas) y zonas recreativas abiertas, además de áreas residenciales. En cambio hacia el Oeste, hasta las vías del ferrocarril, se propone densificar las áreas residenciales existentes. El área semiurbana está destinada





Esquema propuesto sobre el territorio configurado hacia finales de 1970
Fuente: elaboración propia

fundamentalmente a usos recreativos del eje urbano y a desarrollar algunas actividades agrícolas menores (como huertas y granjas) pero manteniéndose como un área para forestación.

Finalmente, hacia el Oeste, encontramos el área rural, destinada fundamentalmente a la actividad agropecuaria y preservada como tal. De las veintitres poblaciones que integran la Prefectura del Gran Rosario, trece se encuentran en el eje urbano, incluyendo a Rosario. Éste comprende las poblaciones de: Puerto San Martín, San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez, Granadero Baigorria, Rosario, Villa Gobernador Gálvez, Alvear, General Lagos, Arroyo Seco y Figuiera. El área semi-rural está integrada por: Ricardone, Ibarlucea, Fuens, Pérez y Soldini y finalmente, la zona rural por: Zavalla, Roldán, Piñero, Alvarez y Villa Amerlia.

Esta división en tres áreas permite de alguna manera evitar el crecimiento por dispersión y especializar la región, dejando una gran superficie para actividades agrícolas-ganaderas, uno de sus mayores recursos. Así, los núcleos urbanos que se encuentran dentro de las dos primeras zonas funcionan como centros de servicios de cada una. El crecimiento propuesto es a base de la concentración y densificación de la estructura existente actual.



Prefectura del Gran Rosario. Delimitación y lineamientos
Fuente: Prefectura del Gran Rosario (1967)

La **movilidad** es uno de los ejes importante de la propuesta que confirma, como ya mencionáramos, el enfoque funcional del plan. Se apuesta por un sistema metropolitano integrado de transporte público masivo, “*el Metropolitano*”, combinando el ferrocarril y el metro subterráneo. El objetivo, además de favorecer la movilidad en la región persigue, tal como lo expresa el estudio, “modificar fundamentalmente la estructura urbana actual, promoviendo el desarrollo orgánico de los municipios y comunas del Gran Rosario, favoreciendo en gran medida la descentralización de la ciudad e indirectamente la economía del área.”³⁵

Es de destacar que, a pesar de los modelos diferentes que se adoptan en el Área Metropolitana de Córdoba y de Rosario, ambos coinciden en apostar por la movilidad. Sin embargo, las estrategias difieren una de otra; mientras que en Córdoba se apuesta por el sistema vial (como veremos más adelante), la Prefectura del Gran Rosario realiza un aporte significativo con la propuesta de un sistema público de transporte masivo regional y urbano integrado.

Los antecedentes de un sistema urbano subterráneo en Rosario ya se mencionan en el Plan Regulador de 1935 (Guido, Farengo y della Paolera). Aquel proyecto proponía un total de 46,10 km de vías con setenta estaciones (ocho de intercambio). La extensión propuesta y la cantidad de población de Rosario daba como resultado un total de ciento cincuenta y siete viajes anuales por persona, lo que resultaba muy por debajo de otras ciudades como Nueva York (508) o París (303).³⁶ Estos datos evidencian que la propuesta, en aquel entonces, es un anhelo y un deseo de modernidad, más que una necesidad, ya que la distribución poblacional y el área a servir lo convierten en un emprendimiento poco justificable. El plan también suma una solución combinada de sistema urbano subterráneo e interurbano de trenes.

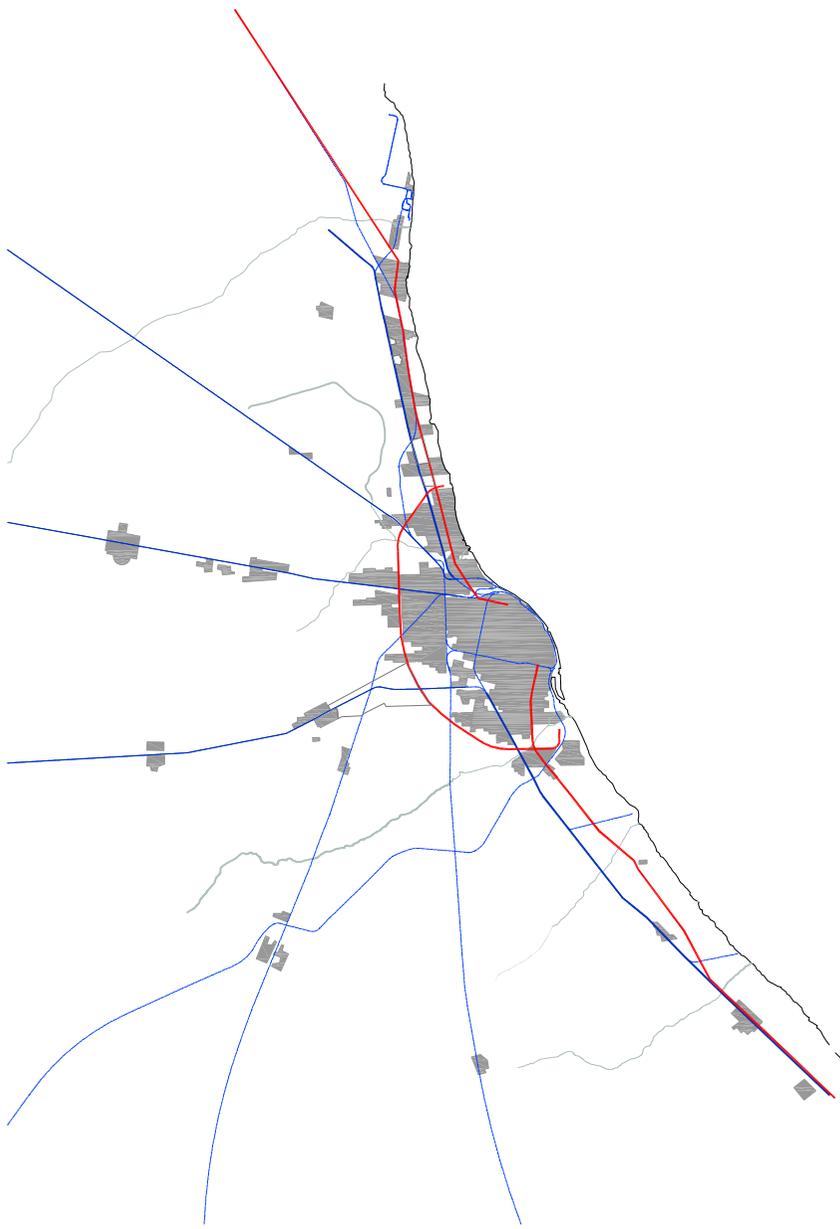
Más adelante surgen otras propuestas con planteos similares. En 1953, se proponen tres líneas y veintiún kilómetros de extensión. Si bien es bastante menos ambicioso que el primero, aun no se cuenta con la masa crítica necesaria para asegurar el servicio, ya que el aumento de población se ha distribuido en extensión.

El estudio para el Metropolitano, con pretendida base científica, justifica la implementación de este tipo de transporte, afirmando que “más de treinta ciudades del mundo lo están aplicando”. Toma como principal ejemplo a algunas ciudades alemanas que, sostiene, tienen una población similar a la de Rosario o ligeramente superior. El transporte adoptado en ellas es una doble combinación de transporte urbano y metropolitano (U-Bahn y S-Bahn, respectivamente). Este es caso de ciudades como Hamburgo, Berlín, Colonia, Essen, Frankfurt, Hannover, Stuttgart y Múnich. La comparación con Hamburgo es un tanto curiosa porque la

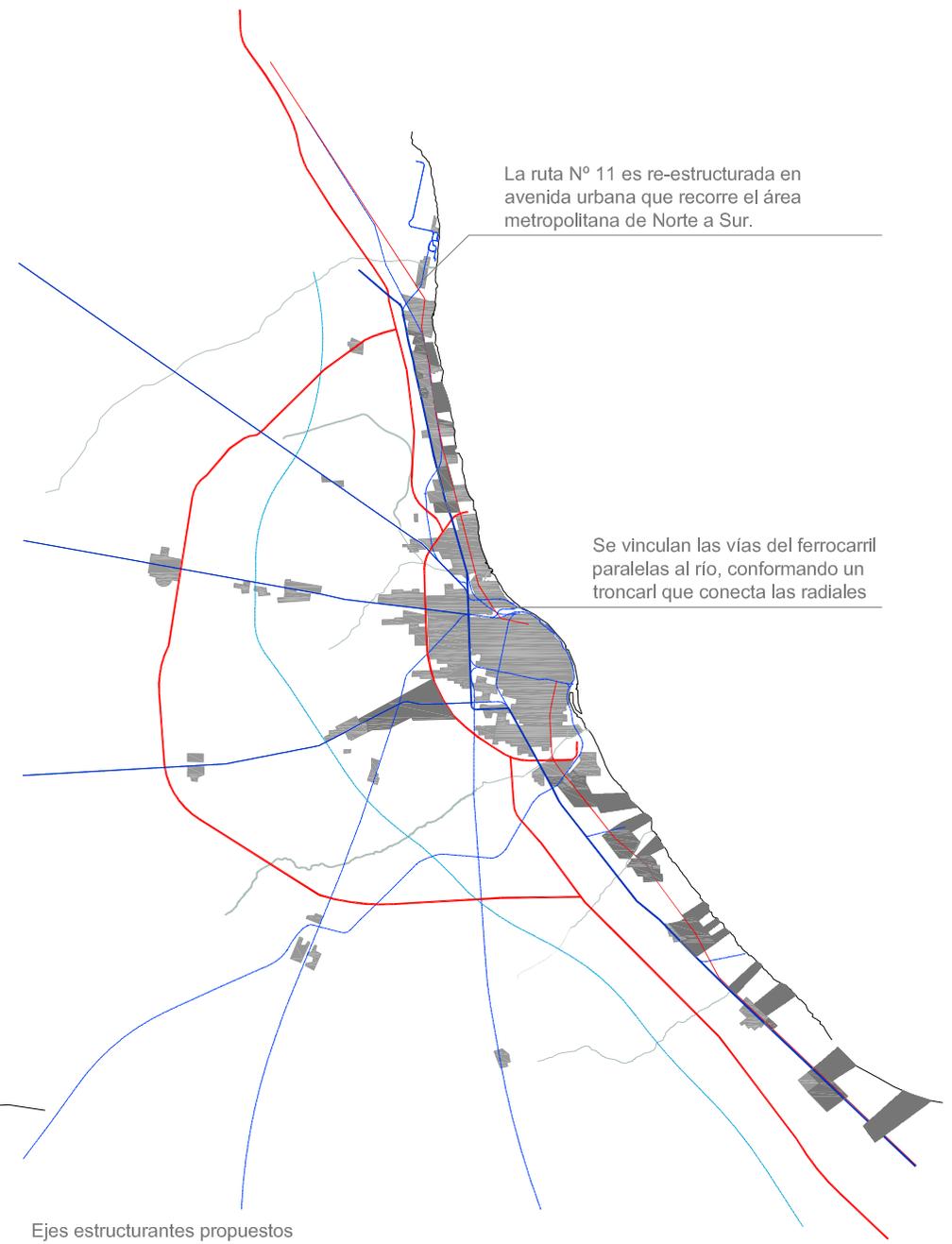
35 PREFECTURA DEL GRAN ROSARIO (1969) Op. Cit

36 Ídem PREFECTURA DEL GRAN ROSARIO (1969)

Tres elementos condicionan la forma lineal de la propuesta: la costa del río Paraná, la ruta N°11 y las vías del ferrocarril; al igual que las urbanizaciones alineadas sobre el río.



Ejes estructurantes existentes



La ruta N° 11 es re-estructurada en avenida urbana que recorre el área metropolitana de Norte a Sur.

Se vinculan las vías del ferrocarril paralelas al río, conformando un troncarl que conecta las radiales

Ejes estructurantes propuestos

toma como referencia por la “similitud” entre ambas ciudades, lo que le permite justificar la viabilidad del proyecto. Pero esta similitud de extensión y densidad de población a la que hace referencia tiene en cuenta a Hamburgo en ese momento y la compara con la proyección prevista para Rosario por el Plan Regulador y no con la realidad al momento de ser proyectado. Al estilo de lo que se hiciera en estas ciudades, la solución adoptada consiste en vincular el sistema subterráneo urbano con el suburbano. Del mismo modo, otra de las bases de la justificación es el acelerado crecimiento que están experimentando un número importante de comunas próximas a Rosario.

La propuesta que se presenta en este momento reduce la cantidad de líneas de subterráneos urbanos y aumenta las de suburbanos en relación al plan de 1935. La idea es vincular el sistema subterráneo con la reutilización de gran parte de las vías del ferrocarril existente en Rosario. Esto daría más viabilidad al proyecto.³⁷

Se proyecta un esquema compuesto por tres tipos de circulación vinculados entre sí. Las líneas suburbanas o de extensión que conectan Rosario con las localidades del área metropolitana; el inter-urbano que comprende una línea ferroviaria anular que rodea parte de la ciudad y finalmente el servicio de metro subterráneo para la ciudad, compuesto por dos líneas anulares que circulan en dirección Norte-Sur la primera y Este-Oeste la segunda.

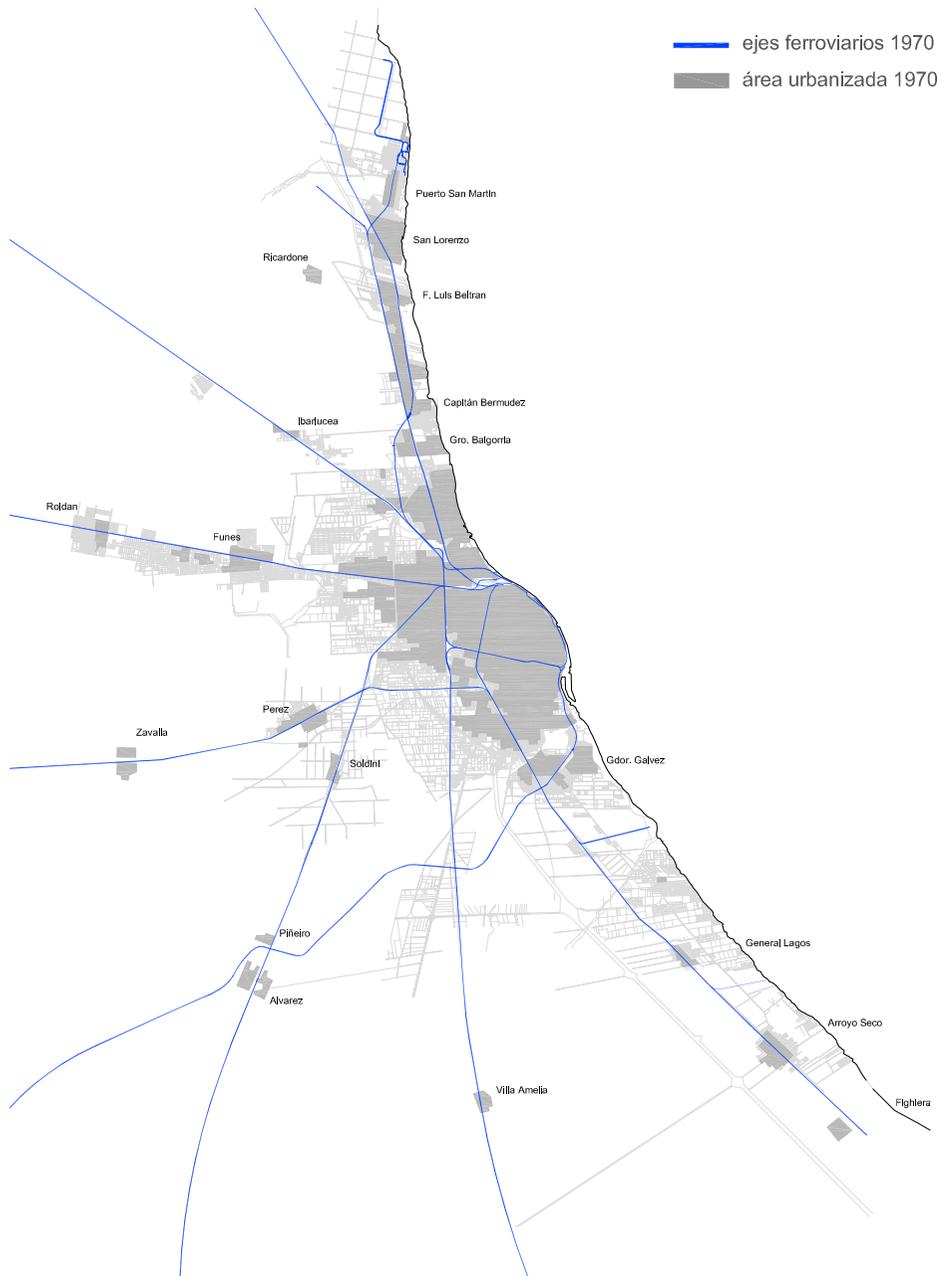
El estudio prevé un plan de transición y una programación, donde se plantea comenzar por la explotación de las líneas ya existentes. El total de la propuesta comprende 51,2 km de líneas urbanas y treinta y dos estaciones para este mismo servicios a lo que se suma unas 120,8 km de servicio suburbano. Esto cubriría el ochenta por ciento de las áreas urbanizadas del Área Metropolitana y tendría una capacidad para cinto cuarenta millones de pasajeros al año.



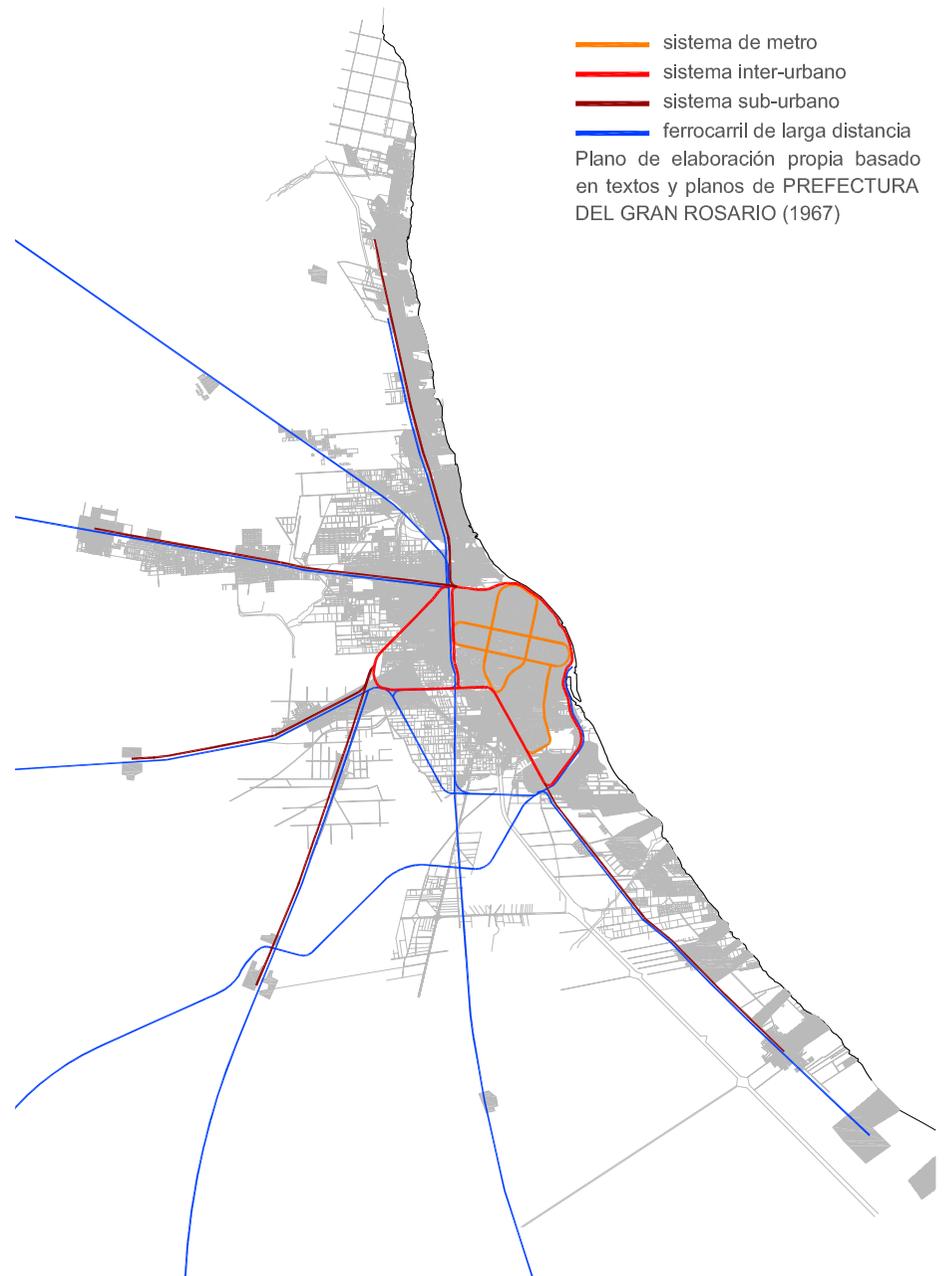
Desde la parte superior a la inferior
01 Zonificación y área de influencia de El Metropolitano
02 Programación para el corto plazo
03 Programación para el mediano plazo

Fuentes: PREFECTURA DEL GRAN ROSARIO (1969) El metropolitano: una solución para el transporte de pasajeros del Gran Rosario

37 Recordemos que ya había un convenio firmado entre Ferrocarriles Argentinos, el Estado Provincial y la Municipalidad de Rosario



Sistema ferroviario del Área Metropolitana de Rosario hacia 1970



Sistema de transporte propuesto

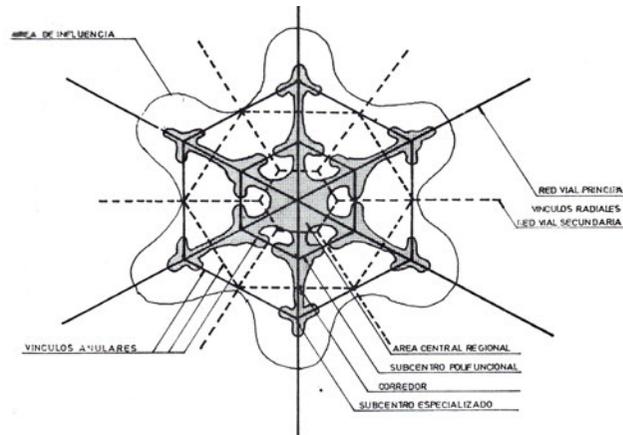


7.3.2 Córdoba. Modelo descentralizado vs modelo centralizado

Modelo enunciado: descentralizado

Según la memoria del documento, la propuesta metropolitana para Córdoba plantea un modelo a largo plazo que tiene por objetivo buscar el equilibrio territorial en la región. Se intenta con ello revertir las propias características de configuración espacial heredada, que está conformada por un grupo de poblaciones no muy próximas entre sí (a excepción de unas pocas que están conurbadas) y organizadas según un esquema radial en torno a la ciudad de Córdoba como centro.

Para ello se definen cuatro zonas: la Zona Metropolitana, que abarca un total de 21.612 km²; el Área Metropolitana, con una superficie de 2.222 km² y los municipios ya mencionados; el área urbana, delimitada por un cuadrado de veinticuatro kilómetros de lado, correspondiente al ejido del municipio de Córdoba y finalmente el espacio de menor dimensión que corresponde al área central de la ciudad de Córdoba. No obstante, esta delimitación es a partir de la escala del área metropolitana, donde el estudio considera que se puede modificar la tendencia con nuevos lineamientos. Se presentan, así, propuestas para el área metropolitana, la ciudad de Córdoba y su área central.



El esquema propuesto se basa en la idea de descentralización con el objetivo de invertir el modelo polarizado y revertir el actual macrocefalismo, a través de incentivar el crecimiento en otros municipios. La descentralización se basa en distribuir las actividades, y con esto la población, hacia un conjunto de centros intermedios. Estos centros deben ser especializados y complementarios entre ellos, orientados a los recursos o potenciales que disponen y de acuerdo a su magnitud poblacional. Atendiendo a su especialización, los

Esquema propuesto
Fuente: Municipalidad de Córdoba (1981). EDOM.

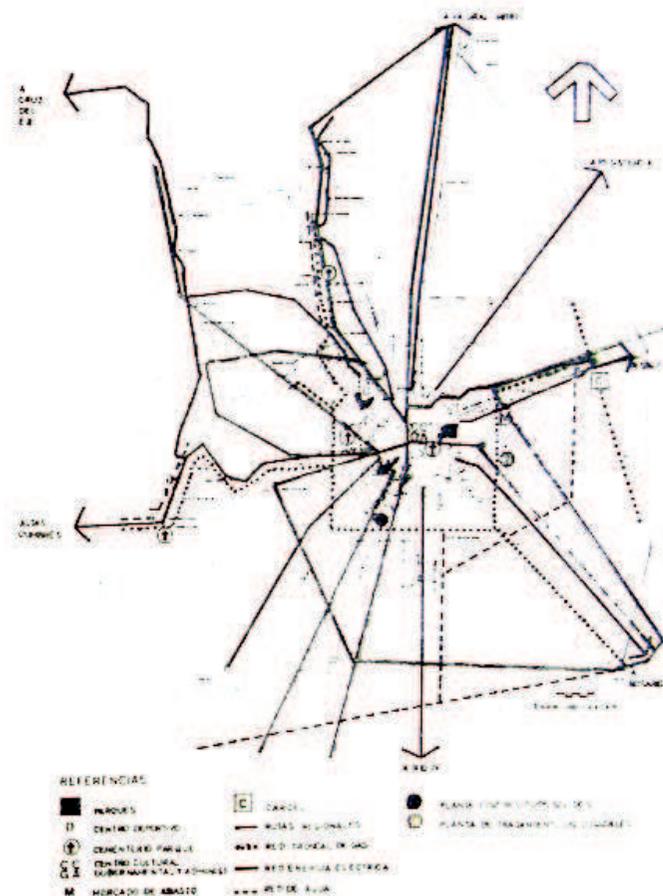
centros urbanos se organizan en: turísticos,³⁸ de servicios mineros,³⁹ de comercialización agropecuaria⁴⁰ y de promoción industrial.⁴¹ Para el largo plazo se plantea la posibilidad de generar nuevos centros para reforzar el sistema en aquellos puntos que presentan desequilibrios o disfuncionalidades. Estos centros se localizan en los sectores Oeste, Noroeste y Sur y están destinados a cubrir los vacíos de prestación de servicios urbanos y que serán de dimensiones reducidas, no sobrepasando los 13.000 habitantes. “La idea de la descentralización, principalmente metropolitana, es un eje que desde la década de 1940 aportará el planeamiento regional como objetivo político-territorial al estado nacional”.⁴²

Para lograr estos objetivos se deben tomar medidas de promoción y consolidación para encauzar hacia ellos los procesos migratorios y las inversiones públicas y privadas. Sin embargo, los diferentes documentos no definen las acciones operativas para conseguir estos objetivos, ni cuáles deben ser esas acciones precisas. Por este motivo, gran parte de los estudios se quedan en enunciados y no llegan a ser técnico-operativos.

Modelo propuesto real: centralizado

Una de las grandes contradicciones que presenta el plan es que propone un modelo “descentralizado” pero el análisis de las propuestas evidencian un modelo que refuerza el esquema altamente centralizado que se había configurado en los diferentes procesos históricos. Tres son los ejes que responden a este criterio de centralizar en Córdoba el área. En primer lugar, la distribución casi exclusiva en la ciudad de Córdoba de los principales equipamientos a nivel metropolitano y de los proyectos estratégicos. Esto, además, favorece el desequilibrio entre la ciudad principal y los demás centros. En segundo lugar, la definición del área central de la ciudad de Córdoba como el centro último del esquema, que es reforzado con propuestas específicas.

Y finalmente, la **movilidad**, que es el sistema que más contribuye a configurar un modelo territorial fuertemente radiocéntrico y centralizado, ya que es una de las apuestas fuerte del plan. La movilidad aquí no solo sirve para delimitar el área, sino que también es la base sobre la que se asienta la consolidación del área metropolitana. Para ello se apuesta por la mejora en el sistema viario, a diferencia de lo que sucede en los planes de la Prefectura del Gran Rosario, como ya hemos mencionado.



Distribución de los principales equipamientos metropolitanos
Fuente: Municipalidad de Córdoba (1981). Plandemet.

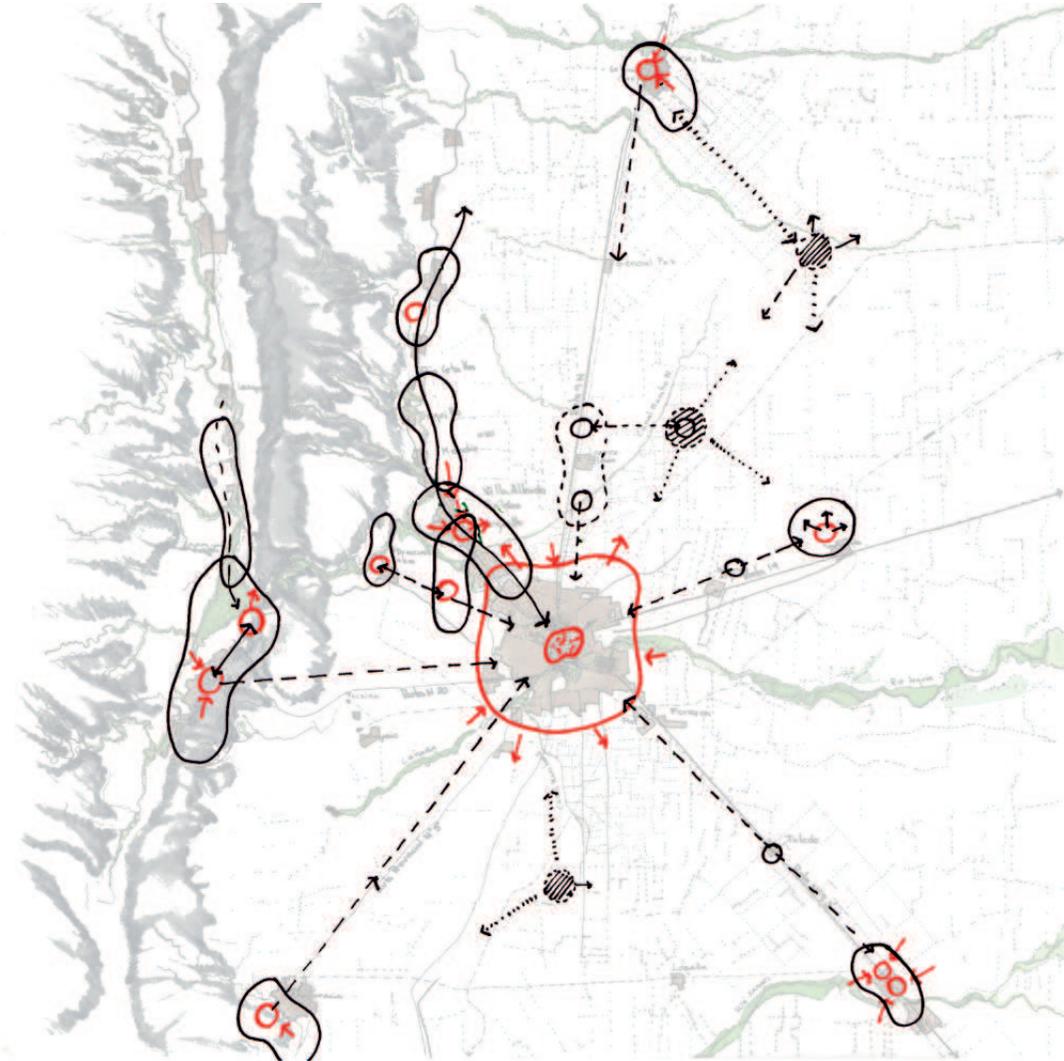
38 Los principales centros turísticos son Carlos Paz y Alta Gracia, a los que estima que llegarán a los 65.000 habitantes para el año 2000 y que funcionarán como centros de influencia para los valles turísticos de Punilla y Calamuchita

39 Estos centros son La Calera, Dumesnil, Malagueño y Yocsina para los que se prevé 20.000, 5.500, 12.000 y 2.500 habitantes respectivamente.

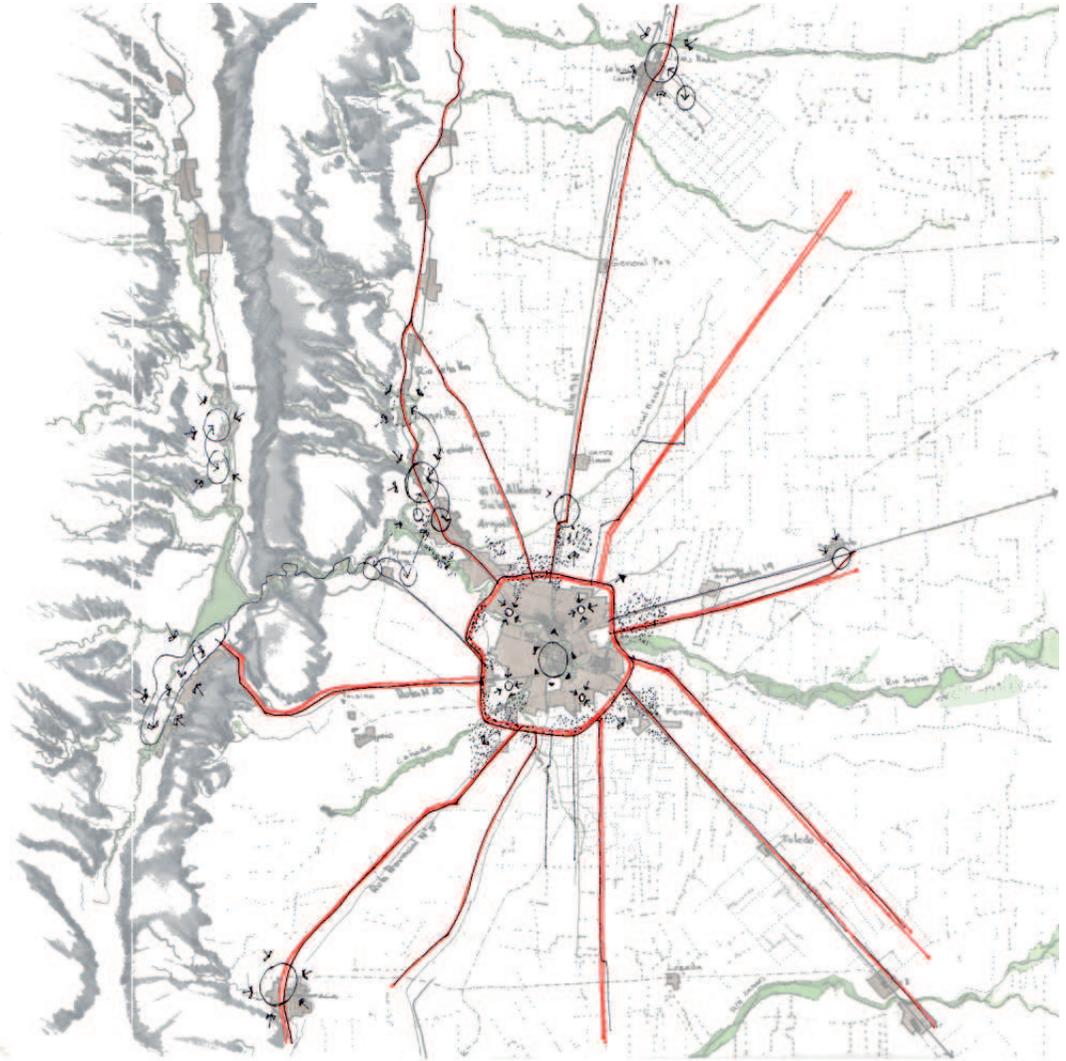
40 Constituidos por Jesús María y Colonia Caroya que, conurbadas tendrán unos 65.000 habitantes al año 2.000. Estos serán complementados por Colonia Tirolesa, General Paz y Juárez Celman.

41 Los centros de promoción industrial se encuentran al Este y Sudeste del Área Metropolitana, conformados por Montecristo y la conurbación Río Segundo-Pilar

42 MAZZA, C (2008) Op. Cit.



Esquema propuesto sobre el territorio configurado hacia finales de 1970
Fuente: elaboración propia



Superposición del modelo de movilidad con base en la red vial propuesta por el plan (en rojo) sobre el territorio configurado hacia finales de 1970
Fuente: elaboración propia

Los objetivos están orientados a revertir las deficiencias existentes en la red, como la falta de comunicación entre los municipios y la marcada radio-centralidad y dependencia de la ciudad de Córdoba. Para solucionar estos problemas se proponen algunas acciones de completamiento y mejora sobre vías ya existentes y la creación de otras, la mejora de la avenida de circunvalación (que permite jerarquizar y desviar el tráfico sin tener que acceder a la ciudad) y se planea una nueva cintura urbana que comunica polos menores.

Asimismo, se proyecta la mejora de los accesos al polo principal (Córdoba) para consolidar las conexiones metropolitanas y estaciones de concentración, distribución y trasbordo de cargas para evitar el ingreso del transporte de cargas a la ciudad de Córdoba. Es curioso que entre el listado de propuestas para las soluciones viales se mezclan en el mismo nivel de jerarquía acciones sobre la red metropolitana y red vial interna de la ciudad de Córdoba, siendo esta última, inclusive, de mayor peso que los objetivos metropolitanos planteados. Se evidencia así un pensamiento donde prevalece la planificación desde la ciudad capital hacia la región y no como un todo integrado.

Pero la contradicción es más notoria cuando se dibuja el sistema propuesto,⁴³ donde no se advierte ninguna vía que tienda a revertir el modelo con centro en Córdoba, sino que solo toma como referencia las vías ya existentes, fortaleciendo aún más, de este modo, el modelo previo. En cuanto al transporte público masivo, si bien se entiende la necesidad de un servicio de transporte que vincule los diferentes centros, no se pone énfasis en este eje. Dentro de las propuestas se nombra la recuperación de algunos ramales del antiguo ferrocarril, especialmente aquellos que conectan municipios turísticos. Pero, donde se concentra es en el transporte urbano, al que se denomina ferro-urbano, re-aprovechando los ramales urbanos del ferrocarril. Nuevamente en esta propuesta el plan presenta la contradicción de pensar lo metropolitano desde lo urbano. El ferro-urbano es un proyecto que se presenta como solución metropolitana, pero que en la realidad no alcanza a ser más que una propuesta incompleta para un sistema urbano de transporte que no llega siquiera a influir o transformar el área metropolitana.

43 Ver esquemas

7.4 METROPOLIZACIÓN TREINTA AÑOS DESPUÉS

La experiencia del planeamiento en Argentina a partir de mediados de los años sesenta coincide en plantear una nueva mirada a los problemas, el espacio metropolitano de planificación. En los casos de Córdoba y Rosario, el conjunto de estudios y planes (como sucede en la mayoría de los planes de este periodo) es de corte funcionalista, muy centrado en la movilidad, la distribución de la población y las actividades económicas; que marca una época de pensamiento de la planificación.

El esquema de estructura metropolitana propuesto responde a sus propias realidades físicas. En Rosario se plantea una concentración lineal sobre un eje paralelo a la costa con un frente continuo que conecta las poblaciones próximas existentes. En cambio, en Córdoba, el modelo enunciado es descentralizado con núcleos urbanos especializados y complementarios entre sí, aunque en la práctica termina por reforzar la centralidad.

En ambos casos el sistema de comunicaciones adquiere notable importancia. Pero es en Rosario donde se apuesta por un transporte público masivo que combina un sistema mixto, urbano y metropolitano, en una misma estrategia, mientras que en Córdoba se confía más en las comunicaciones viarias. A pesar de la importancia de la propuesta de Rosario, ha demostrado ser de difícil concreción para la realidad argentina, donde es complicado coordinar diferentes intereses y actores y donde la constante inestabilidad político-económica ha jugado la mayoría de las veces en contra.

El análisis de los planes demuestra algunas características que se repetirán en algunos planes sucesivos. En primer lugar, un cuerpo central constituido por análisis y diagnóstico, basado principalmente en datos estadísticos y recopilación de información. Una segunda parte con enunciado de objetivos teóricos pero con escasos contenidos prácticos-operativos (para el caso de Córdoba) y finalmente una falta de definición morfológica, contrario a los planes urbanos de las décadas anteriores. En este sentido, estos planes se orientan a definir ejes o áreas de desarrollo que por su significado y calidad de sus servicios son diferentes para la ocupación.

Uno de los temas llamativos, en el caso de Córdoba, es la contradicción entre el modelo enunciado en los textos que apuesta por la descentralización y por la búsqueda por revertir el modelo territorial heredado y el modelo que emerge de las diferentes acciones y proyectos propuestos. La interpretación gráfica del modelo que se esconde tras las propuestas, superpuesta a la realidad territorial de fines de los años setenta

demuestra cuánto el modelo propuesto solo tiende a reforzar las líneas existentes. Rosario parte de analizar la realidad y su propuesta tiende a reforzar el modelo de forma deliberada, apostando a consolidar el eje sobre el río Paraná, que se repetirá en los planes metropolitanos recientes.

Es de destacar, además, que a pesar de la gran riqueza y variedad de paisajes, ninguno de los documentos que integran el conjunto de planes avanza sobre propuestas o acciones ambientales, de paisaje o patrimonio. De la misma manera el territorio no urbanizado no forma parte del análisis ni de las propuestas y es apenas considerado como un “vacío” entre las distintas poblaciones.

En la actualidad, y a pesar de los intentos por consolidar un área metropolitana, en el caso de Córdoba, ésta aún no funciona como tal. Si bien es cierto que debido a su importancia, Córdoba actúa como centro de una vasta región; sin embargo, los intercambios, los flujos de movimiento y las comunicaciones no son lo suficientemente intensos como para construir un espacio metropolitano, al igual que la distribución de actividades no está basada en un plan global para toda el área, ni tampoco existe una economía regional compartida. La idea de metropolización solo funciona allí, donde la ciudad es una conurbación, pero esto se da más por la continuidad física, comportándose en realidad como una extensión de la ciudad capital, más que como un espacio metropolitano. El caso de Rosario, en cambio, la construcción metropolitana es compartida, sobre todo por aquellas poblaciones que constituyen el eje continuo sobre la costa.

No obstante, y aún con las deficiencias que a la distancia y con nuevos enfoques de la planificación territorial podemos advertir en los planes, debemos reconocer que han servido de base para construir, al menos de forma teórica, el espacio territorial metropolitano y la convicción de un camino hacia el cual debe tender la planificación. El reto que queda para los planes venideros es el de incorporar los nuevos paradigmas de la planificación territorial, con los que se tiene una deuda importante, y la de vindicar el estudio detallado del territorio como mecanismo de un proyecto territorial.



Foto aérea del "área metropolitana de Córdoba. Año 2010
Fuente: www.google.maps.com

Foto aérea del "área metropolitana de Rosario. Año 2010
Fuente: www.google.maps.com

