

PLANIFICAR EL TERRITORIO METROPOLITANO: Historia de la planificación regional de Rosario (1935-1976)

Cecilia Inés Galimberti

CURDIUR-Universidad Nacional de Rosario

CONICET

cecilia.galimberti@conicet.gov.ar

RESUMEN

El territorio ribereño del sur santafesino presenta una identidad regional unívoca. Esta condición tácita que engloba y unifica a la serie de localidades en torno a la ciudad central de Rosario -Santa Fe, Argentina-, a la vera del río Paraná, no sólo se reconoce desde el proceso de conformación y transformación de la región, sino también se la considera punto de partida para el desarrollo urbano local. Desde las primeras décadas del siglo XX, junto a la aprobación del primer Plan Regulador de la ciudad en 1935, la mirada ampliada del territorio regional resulta esencial en la definición de los lineamientos planteados por los planes y estudios urbanos propuestos. El presente artículo, a través del análisis crítico-interpretativo de los diversos planos y planes reguladores, se propone explicar la relevancia de la perspectiva regional en la historia del proceso de planificación de la ciudad de Rosario.

Palabras clave: Planificación Regional; Rosario; Plan Regulador; Área Metropolitana; Cartografías.

ABSTRACT

The coastal area of southern Santa Fe has a uniquely regional identity. This tacit condition that encompasses and unifies a series of locations around the central city of Rosario -Santa Fe, Argentina-, on the banks of the Parana river, is recognized not only from the process of formation and transformation of the region, but it is also considered the starting point for the local urban development. From the first decades of the 20th century, with the approval of the first regulatory plan of the city in 1935, extended gaze of the regional territory is essential in the definition of the guidelines arising from the plans and proposed urban studies. This article, through the critical - interpretative analysis of different regulatory schemes, it is proposed to explain the relevance of the regional perspective in the history of planning of the city of Rosario.

Key words: Regional Planning; Rosario; Regulatory Plan; Metropolitan Area; Cartography.

INTRODUCCIÓN: PRIMEROS PLANOS DE LA CIUDAD DE ROSARIO

Todos los hechos producidos en el Pago de los Arroyos, no son simples anécdotas históricas, sino instancias del proceso evolutivo, que han tenido siempre su razón de ser, ya sea por motivaciones naturales, o bien obedeciendo a una ideología en base a planes, programas o proyectos preconcebidos [...] Para conocer con relativa profundidad la situación actual en orden a la planificación de nuestra región, es necesario analizar brevemente las motivaciones y alcances que progresivamente dieron lugar a la estructura física existente¹.

La región del Gran Rosario, al sur de la provincia de Santa Fe - Argentina-, es conocida originalmente como Pago de los Arroyos, ya que presenta extensas llanuras interrumpidas en sentido longitudinal por el caudaloso río Paraná y transversalmente por numerosos cursos de agua. Este territorio adquiere un nuevo posicionamiento clave a escala nacional e internacional, a mediados del siglo XIX, debido a factores como la declaratoria de Rosario como ciudad y su designación como puerto y aduana de la Confederación Argentina. El crecimiento económico-productivo de esta región, junto al desarrollo de las infraestructuras portuarias y ferroviarias, atraen una gran cantidad de inmigración y ocasionan una rápida transformación urbano-territorial.

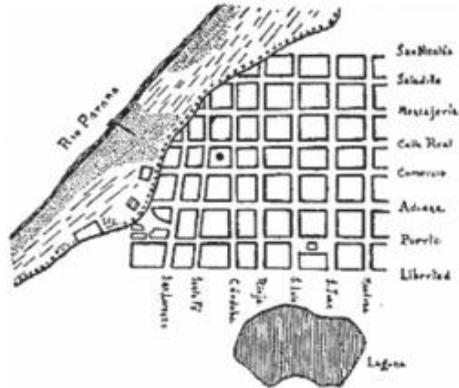
Se registran, desde esta época, los primeros planos de la ciudad de Rosario. Estos presentan *una mínima precisión respecto a la organización urbana*². Se considera como el primer plano de Rosario el atribuido a Timoteo Guillón, realizado en 1853 (figura 1). En el mismo se presenta una cuadrícula urbana de siete por siete manzanas a orillas del Paraná y se destaca la presencia de la entonces denominada Laguna Sánchez junto al tejido -actual ubicación de la Plaza Sarmiento-. Sin embargo, el primer plano oficial del municipio es el realizado por el Ingeniero Nicolás Grondona en 1858 (figura 2). Éste, más allá de representar el estado de situación urbano, condensa en gran medida la ciudad soñada que crece vertiginosamente. En dicho plano se representa una cuadrícula extensa de límites abiertos, continuos, sólo interrumpida por las barrancas irregulares y amplias del río Paraná. Es de remarcar que estas primeras cartografías no se proponen registrar la ciudad existente, sino las mismas se encuentran cargadas de proyectos y sueños anhelados, de rumbos posibles de transformación. Desde estos primeros documentos se verifica la ciudad imaginada

¹ Mongsfeld, 1983:17.

² Martínez de San Vicente, 1985.

superpuesta sobre la existente. Los primeros planos presentan en general un alto grado de abstracción en relación a la ciudad real.

Figura 1: Primer plano de Rosario atribuido a Timoteo Guillón (1853)



Fuente: Archivo Museo de la Ciudad de Rosario.

Figura 2: Plano de la ciudad de Rosario por Nicolás Grondona en 1858



Fuente: Archivo Museo de la Ciudad de Rosario.

En los años siguientes se realizan una serie de planos que por sus lineamientos se denominan *planes de ensanche*. En los mismos se propone la dirección de expansión que debe tomar Rosario. El primero de ellos, presentado por el Concejal Juan Coll entre 1873 y 1875 (figura 3), identifica cuatro zonas definidas: el sector denominado *ciudad* -comprendido entre las

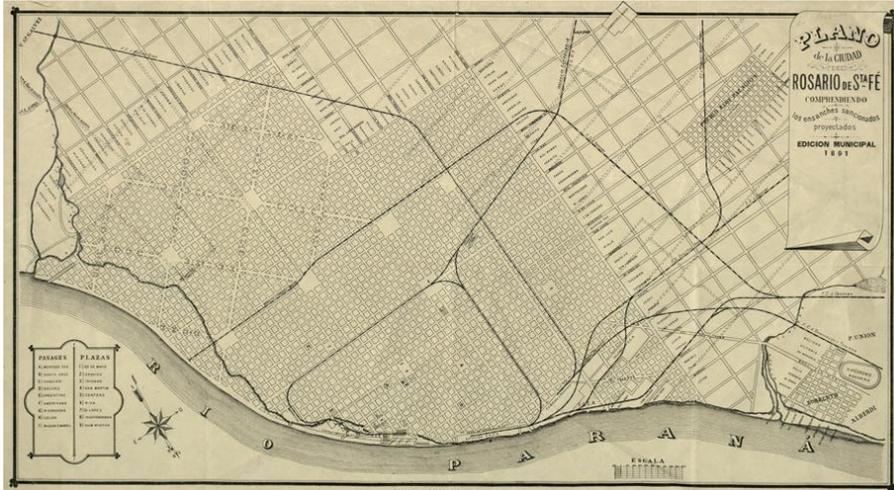
actuales Avenida Pellegrini y Boulevard Oroño; el sector *extramuros*, entre las actuales Avenidas 27 de Febrero y Francia; el sector *suburbios* que abarca la parte rural circundante a la ciudad; y el *bajo* que abarca las barrancas y los sectores portuarios. Son los diversos bulevares y avenidas los que sectorizan las distintas áreas propuestas, aquellos que definen los *límites* de la ciudad. A su vez, en 1890 aparece un nuevo plano de estas características (figura 4): el Plano de Ensanche y Puerto Aprobados de los agrimensores Werner y Pusso. El mismo se encuentra vinculado a la concesión de obras para la construcción del puerto local e incorpora diagonales que altera la regularidad de la retícula planteada en el plano anterior.

Figura 3: Plano de la ciudad de Rosario - presentado por el concejal Juan Coll de 1873 (Atribuido a Nicolás Grondona)



Fuente: Departamento de Documentos Escritos - Archivo General de la Nación.

Figura 4: Plano de ensanches sancionados y proyectados de la ciudad de Rosario de Santa Fe - 1891 - Edición Municipal



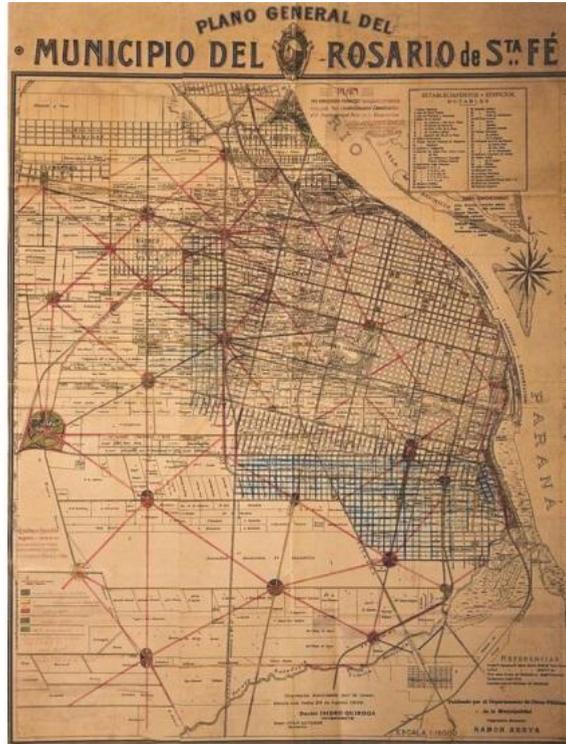
Fuente: Departamento de Documentos Escritos - Archivo General de la Nación.

Posteriormente se presentan posteriormente diversos proyectos denominados de *embellecimiento*, especialmente entre los años 1898 y 1904, período de gobierno del Intendente Lamas. Asimismo, se inician las obras de la construcción del Puerto de Rosario en 1902 y se abre el primer tramo de la Avenida Belgrano a nivel de los muelles con motivo de la inauguración de estas instalaciones. A principios del siglo XX, ya se registran diversos debates en torno al carácter productivo del sector ribereño central de la ciudad. De manera que se plantean proyectos que proponen el embellecimiento de la misma -desde una perspectiva de transformación recreativa-.

En 1909, el Departamento Ejecutivo, a través de la intendencia de Isidro Quiroga, encarga al arquitecto francés M. Joseph Bouvard la confección de un plan completo de embellecimiento para la ciudad. El mismo, a partir del plano de la ciudad existente, plantea una serie de diagonales articuladas a través de espacios verdes en sus intersecciones (figura 5). El sistema de plazas y diagonales propuestas no responden a ninguna lógica pre-existente o necesidad de conexión de hechos urbanos claves, sino sólo a un repertorio meramente formalista. Este plan sólo queda en etapa de proyecto -dada su instrumentación no operativa-, siendo además ampliamente criticado y finalmente desestimado, porque no alcanza a identificar los elementos esenciales de la ciudad y denota un profundo

desconocimiento tanto de la estructura urbano-territorial como de las marcas y los hechos primarios constitutivos: *El Plan Bouvard se aparta totalmente de la ciudad real y el sistema vial propuesto no toma como referencia a la estructura colectiva preexistente*³.

Figura 5: Plan de M. Joseph Bouvard para la ciudad de Rosario - 1911



Fuente: Biblioteca FAPyD - UNR.

En los años siguientes, frente al surgimiento e incremento de las problemáticas existentes, se intensifican las críticas y pedidos de una planificación urbana organizada. Como explica Alberto Montes⁴, al analizar en retrospectiva el crecimiento de Rosario y su región, dado el libre juego de los intereses mercantiles existe una anarquía de las estructuras urbanas

³ Martínez de San Vicente, 1985.

⁴ Montes, 1964.

que conllevan a un trazado centonado. Es decir, el territorio se ha conformado amontonando fragmentos sin el orden debido y es la cartografía la que demuestra la yuxtaposición arbitraria de agregación de barriadas que responden a objetivos muy particulares:

Es suficiente observar el plano de nuestra ciudad para comprender que ha sido trazado “a posteriori” de los hechos, lo cual se refleja en la falta de armonía general que caracteriza a los planos cuyo diseño se ha ejecutado en base a un planteo “a priori” de los objetivos para los cuales se proyectaron las estructuras físicas⁵.

Por este motivo, a principios del siglo XX se producen nuevos proyectos, planes y propuestas de iniciativas diversas, que plantean diferentes miradas sobre Rosario y su transformación urbano-territorial en relación a su ámbito regional.

LA MIRADA REGIONAL EN EL PRIMER PLAN REGULADOR PARA LA CIUDAD: PLAN REGULADOR Y DE EXTENSIÓN DE LA MUNICIPALIDAD DE ROSARIO - 1935

El Primer Censo Provincial de Santa Fe de 1887 registra en la ciudad de Rosario 50.914 habitantes. Sin embargo, en 1910, según datos del Tercer Censo Municipal, la población asciende a 192.278 habitantes. Es decir, en un plazo de veintitrés años prácticamente se cuadruplica la población. Este crecimiento acelerado y vertiginoso, sin planificación previa, junto a la encrucijada ferro-portuaria establecida en el territorio a comienzos del siglo XX -cuyo trazado responde a los intereses de las empresas concesionarias⁶-, conduce a una serie de debates que plantean la necesidad de la redacción de un Plan Regulador para la ciudad.

Frente a las diversas problemáticas presentes en Rosario, se consideran como las más relevantes: la reorganización del sistema ferroviario-portuario, el mejoramiento de la vivienda obrera y la escasez de espacios libres utilizables para toda la población. En relación a este último punto -articulado con la reestructuración ferro-portuaria-, es importante detenernos en torno a los debates y discusiones ya existentes en la década de 1920 vinculados a la liberación del frente costero y a la rearticulación de

⁵ Montes, 1963:11.

⁶ En este período son seis las empresas ferroviarias concurrentes a la ciudad. De trocha ancha: Ferrocarril Central Argentino y Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano; de trocha angosta: Ferrocarril Central de Córdoba, Ferrocarril Compañía General de la Provincia de Santa Fe, Compañía General de la Provincia de Buenos Aires y Ferrocarril Rosario-Mendoza.

la ciudad con el río. En este período, la mayor parte de la costa de la ciudad se encuentra destinada a instalaciones productivas -principalmente ferropor-tuarias-. Por lo cual, desde diversos sectores de la población surge un malestar en torno a esta situación. Como explican Noemí Adagio y Ana María Rigotti:

*La costa, el bajo, esa zona peligrosa, ambigua, ganada por las malezas, la ranchería y la acumulación caótica de rieles, puentes, grúas, galpones y chimeneas, aparece ahora como escenario imprescindible y eje articulador de todo equipamiento urbano orientado a la vida sana, el disfrute del aire y el sol, el sport, la contemplación estética y la socialización armónica de todas las clases*⁷.

Existen así, en los años posteriores, numerosas solicitudes y propuestas al Concejo Municipal relacionadas a la reconquista de este espacio ribereño. Si bien ya existían proyectos previos sobre una recuperación pública del frente fluvial, se multiplican estos planteos entre el período de 1925 y 1940⁸. En 1927 se crea la Comisión Especial *Pro Embellecimiento Edificio* en el Concejo Deliberante de Rosario, a fin de proyectar un plan orgánico para la ciudad. Por este motivo se plantea realizar un concurso para elaborar un Plan Regulador. Dicha comisión no es la encargada de realizar el plan, sino de proponer prestigiosos profesionales para afrontar dicha tarea⁹. A su vez, los problemas presentes en la ciudad, desde temprano el siglo XX, comienzan a ser motivo de discusión entre diversas uniones vecinales, asociaciones civiles y profesionales. Los mismos sostienen que, para paliar esta situación, resulta indispensable la redacción de un Plan Regulador y promueven su encargo.

⁷ Adagio y Rigotti; 1995:18.

⁸ Entre los mismos se destacan: en 1926 la costanera propuesta por la Asociación Patriótica Amigos del Rosario, que incluye balnearios, piletas, cascadas en la ribera y el uso recreativo y deportivo de la Isla del Espinillo; en 1928 proyecto de los Ing. Devoto y De Lorenzi, que plantea un corredor vial sobre la barranca y diversos equipamientos deportivos y recreativos -como parque de atracciones, plaza de juegos atléticos, estadio municipal y clubes náuticos-; en 1929 y en 1932 la rehabilitación de los balnearios Arroyito y La Florida respectivamente; en 1931 la estación fluvial y faro de Ángel Guido; en 1934 el parque balneario Ludueña; en 1935 la recuperación de la ribera central en el Plan Regulador de Guido, Della Paolera y Farengo (Adagio y Rigotti; 1995:19).

⁹ Es de remarcar que la creación de esta Comisión Especial tiene como antecedente la experiencia de la Municipalidad de Buenos Aires, la cual por iniciativa de su intendente en 1924 crea una Comisión Especial de estas características. (Bragos, 1992).

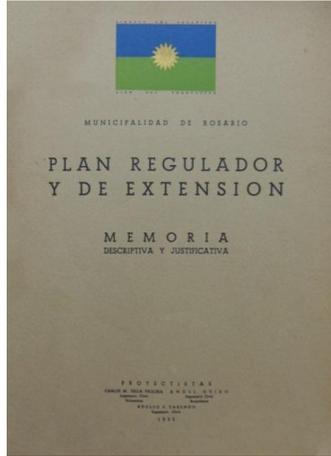
En 1929, a través de la Ordenanza N° 58, la Municipalidad de Rosario encarga la realización del Plan Regulador al ingeniero y urbanista Carlos M. Della Paolera, al arquitecto e ingeniero Ángel Guido y al ingeniero Adolfo P. Farengo (figura 6). En el diagnóstico se identifica la importancia económica de Rosario en relación a su localización sobre el río Paraná y por su *dilatado Hinterland*¹⁰ que se extiende en esta relevante región agrícola del país. El documento considera que la presencia de las infraestructuras portuarias, ferroviarias e industriales (figura 7) posiciona a este territorio en un rol de gran importancia, tanto a nivel nacional como internacional y plantea la necesidad de su reestructuración:

El desarrollo vertiginoso de Rosario en estas últimas décadas, es la consecuencia de una concentración de actividades encauzadas por sus importantes vías de tráfico. Su puerto, de función marítima y fluvial, figura a la cabeza de los lugares de embarque de cereales del país. La nutrida red ferroviaria que concurre a la ciudad da una idea de su actividad regional y de sus relaciones de intercambio con una extensa zona de la república. La gran vitalidad de su comercio y las industrias, cuya implantación se inicia, ponen de manifiesto el potencial de energía concentrada en esta verdadera capital de una región de ilimitados recursos agrícolas. Si se añade a todas estas manifestaciones de vida, la intensidad cada vez mayor del tráfico que, utilizando los caminos, las vías férreas, fluviales y marítimas, concurre al aprovisionamiento del gran centro de consumo formado por más de medio millón de almas, tendremos una idea de la actividad urbana desbordante que caracteriza a la aglomeración rosarina. Pero este cúmulo de actividades se desarrolla por medios en los que falta en absoluto la coordinación y de este desacuerdo se resienten la economía, la higiene y la estética de Rosario¹¹.

¹⁰Della Paolera, Farengo, Guido; 1935:11.

¹¹ *Ibidem*.

Figura 6: Portada del *Plan Regulador y de Extensión* de la Municipalidad de Rosario, 1935



Fuente: Della Paolera, Guido y Farengo (1935).

Figura 7: Aerofotografía de Rosario - 1930 aprox. Se indica con líneas blancas la delimitación de las zonas ferroviarias que dividen en fragmentos a la ciudad como también separan la trama urbana del río Paraná



Fuente: Della Paolera, Guido y Farengo (1935).

En este contexto, la carencia de planificación urbana respecto de las instalaciones ferroviarias y portuarias ocasiona que la ciudad se haya *quedado encerrada*¹² a través de las vías férreas que se dirigen al puerto. Esto provoca la desarticulación entre muchos barrios rosarinos y la desvinculación entre la ciudad y el río por la presencia de *esta verdadera muralla*¹³ existente en la costanera. Se propone así, una reestructuración de las componentes ferroviarias¹⁴ y portuarias para una mejor optimización y ordenación de estas infraestructuras, como también se plantea habilitar diversas zonas inaccesibles al público en ese momento:

*Cada actividad debe poder encontrar a lo largo de la costa del Paraná su espacio bien determinado para desarrollarse. Dentro de la región costanera de Rosario no debe haber exclusiones ni desequilibrios pues existe espacio suficiente, tanto para ampliar las instalaciones portuarias como para habilitar numerosas zonas de la costa, para la higiene, el desahogo y el esparcimiento de la población que se ha visto privada hasta hoy del acceso a la margen de su río majestuoso*¹⁵.

Este Plan Regulador incorpora, a su vez, una mirada regional del territorio de Rosario (figura 8). El mismo propone un plan de *extensión regional* que abarca una zona de 20 Km de radio con centro en la plaza 25 de Mayo de Rosario. Por un lado, prevé una extensión racional de los núcleos urbanos existentes y propone, por otro, la creación de nuevos centros poblados alrededor de los cruces importantes de arterias regionales. De este modo, se realiza una cuidadosa organización regional que si bien no profundiza en detalle cada uno de estos poblados, sí establece un estudio de la conexión entre los mismos y su vinculación a través de la red general de arterias de tráfico. También así, plantea un programa para la formación de zonas verdes de cada uno de estos núcleos. De manera que, este primer Plan Regulador para Rosario propone diversos lineamientos precursores de una planificación metropolitana.

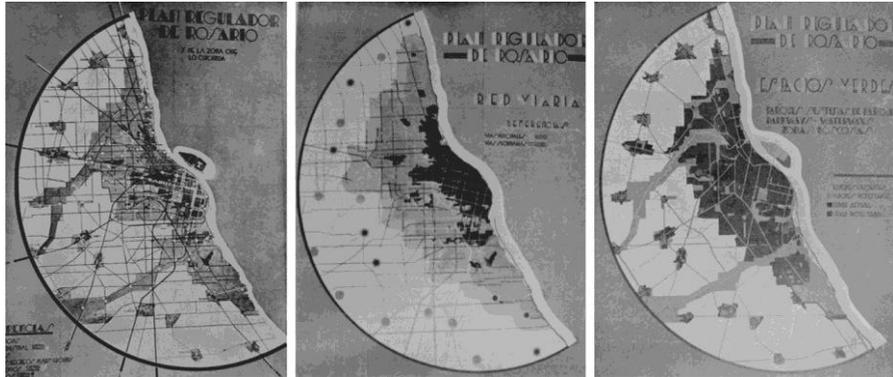
¹²Ibidem.

¹³Ibidem.

¹⁴ Consiste en unificar el tendido de las vías y eliminar pasos a nivel, la estación de cargas Rosario Este y las estaciones de pasajeros: Rosario Norte, Rosario Central y Ludueña; proponiendo una gran Estación Central de pasajeros para todos los ferrocarriles concurrentes a la ciudad.

¹⁵Della Paolera, Farengo, Guido; 1935:12.

Figura 8: Mirada regional del Plan Regulador de Rosario de 1935: *Rosario y su zona de extensión* con radio de 20 Km desde la Plaza 25 de Mayo. Análisis de la Red Vial y de Espacios Verdes para Rosario y su zona de extensión.



Fuente: Della Paolera, Guido y Farengo (1935).

En este sentido, se destaca que los distintos temas son abordados desde la perspectiva regional; por ejemplo, las propuestas del sistema vial y del sistema de parques para Rosario y su zona de extensión. En la primera, se focaliza el estudio de la red vial y se propone una distribución radio-céntrica de arterias, especialmente en relación a las vías principales que corresponden a los accesos de la ciudad. A su vez, el sistema de parques también se plantea desde una mirada ampliada del territorio, es decir, se piensa en un continuo de espacios públicos parqueizados que exceden los límites municipales y que involucran diversas localidades. El sistema general propuesto comprende cuatro espacios verdes extensos ubicados al Norte, Noroeste, Sud y Sudoeste de Rosario. La zona verde de la región norte incorpora el cordón ribereño desde la ciudad hasta el camino de Celulosa en Capitán Bermúdez. Este sector se posiciona como el parque más importante para la recreación higiénica de los habitantes del conglomerado:

La zona Norte, dedicada a reservas boscosas tiene características inmejorables y su habilitación puede ser inmediata (...). Si añadimos a estas características de orden higiénico, la hermosura de su costa barrancosa desde la que se contempla el majestuoso espectáculo de nuestro gran río, se podrá tener medida de lo que significaría para Rosario¹⁶.

¹⁶Ibidem.

La segunda zona de esparcimiento y recreación resulta la cuenca del arroyo Ludueña, *de gran utilidad para la población de la región circundante*¹⁷ y llega hasta la propuesta localidad Satélite E -por Ruta N° 33 luego de la localidad de Pérez-. Se propone así la canalización y el entubamiento del mencionado arroyo desde un punto de vista higiénico. La tercera zona de esparcimiento se encuentra vinculada al arroyo Saladillo debido a la presencia de sus quebradas, planteando incorporar las mismas en el parque *Quebradas del Saladillo*. Por último, la cuarta zona de verde se plantea en las barrancas al sur del Saladillo a fin de generar un gran parque hasta la localidad de Alvear inclusive, ya que *posee una zona costanera sumamente favorecida*¹⁸. Se proyecta, entonces, una zona boscosa hasta el monte Alvear, determinando así la extensión de parques regionales propuestos.

Dada la importancia que los autores del Plan Regulador le otorgan al río y su frente costero, los mismos proponen incrementar la relación asidua entre los habitantes de Rosario y su región con el Paraná. Por este motivo, además de la recuperación de espacios públicos y parques de gran parte de la ribera, también proponen *humanizar la isla del Espinillo*, retomando ideas del urbanista Werner Hegemann¹⁹ -quien propone incorporar en calidad de espacio verde a esta isla de aproximadamente 300 Ha.- (figura 9). Se plantea ocupar más de la mitad de la misma con espacios libres de esparcimiento²⁰, como también se proyecta un gran aeródromo nacional y una zona especial dedicada a exposiciones. Es en esta isla que queda constituida la propuesta del quinto parque regional²¹ (figura 10). Este parque isleño se conecta con el sistema de parques ribereños. De manera que, el frente costero central de la ciudad forma parte de un parque lineal prácticamente sin interrupción²². Se propone asimismo el traslado de las instalaciones portuarias a la ribera baja del sur de la ciudad y desde la prolongación de la calle Callao hasta el balneario de Arroyito²³.

¹⁷ *Ibidem.*

¹⁸ *Ibidem.*

¹⁹ El mismo visita la ciudad de Rosario en 1931 y aconseja a las autoridades locales la adquisición de los espacios libres y sector de barrancas.

²⁰ Se propone instalar infraestructuras de servicios y deportivas como: canchas de fútbol, basquetbol, polo, tenis, entre otras. También se plantea habilitar diversos balnearios.

²¹ Se propone acceder a la misma, además del transporte fluvial, a través de la construcción de un puente levadizo a construir.

²² Articulada a su vez con los *parkways* propuestos en las cuencas de los arroyos Ludueña y Saladillo.

²³ Es en estos dos sectores, destinados a las instalaciones portuarias, que también se propone la instalación de nuevos elevadores modernos de granos a fin de

Figura 9:Plano síntesis Plan Regulador de Rosario 1935

Fuente: Della Paolera, Guido y Farengo (1935).

continuar con el progreso de la ciudad y su región. No obstante, en el informe crítico de los jurados que aprueban el mencionado Plan Regulador en 1935, uno de los mismos -A. Sobral- sostiene que Rosario no necesita un puerto de 10 Km sobre la ribera sino que, dado que gran parte de sus instalaciones se encontraban inactivas y deterioradas, en primer lugar es necesario optimizar la infraestructura existente - antes de seguir ampliándolas-.

Figura 10: Detalle urbanización isla del Espinillo

Fuente: Della Paolera, Guido y Farengo (1935).

Este Plan Regulador si bien es aprobado por el jurado seleccionado en 1935, no logra llevarse a cabo en lo inmediato. Existen diversas causas por las cuales no pueden concretarse las principales obras proyectadas, no obstante el motivo fundamental radica en que las infraestructuras ferroviarias y portuarias todavía se encuentran concesionadas en estas décadas. De manera que esta condición imposibilita tanto la reestructuración de dichas instalaciones²⁴ como la transformación de esos espacios en parques recreativos para la sociedad. Esta situación se mantiene hasta la década de 1940, ya que es el 16 de octubre de 1942 fecha en que expira la concesión del puerto a la empresa francesa Hersent et fils Schneider et Cie y el mismo es entregado al Gobierno Nacional.

Posteriormente, durante la presidencia de Juan Domingo Perón, el 1° de marzo de 1948, el Estado toma posesión de los ferrocarriles en manos de empresas de capitales ingleses²⁵. Asimismo, la construcción de caminos

²⁴ El proyecto de reestructuración ferro-portuario constituye el eje central del plan.

²⁵ Se cumple así una de las cláusulas del Convenio Miranda-Eddy -realizado el 17 de Septiembre de 1946-, consecuencia directa de los cambios dados por la situación económica internacional, al finalizar la II Guerra Mundial. Se complementa con otras medidas análogas que conllevan a la nacionalización total del sistema ferroviario. La misma, comienza en 1938 con la adquisición del Central Córdoba; luego en 1943, continúa con la línea Rosario-Mendoza y, en 1947, se transfieren las empresas de capital francés (Montes, 1963).

pavimentados, la incorporación del autobús, el incremento del transporte de cargas por automotor -por ejemplo- y la crisis existente en materia ferroviaria cambia las lógicas de movilidad regional.

PLAN ROSARIO - 1952

Numerosos cambios transcurren entre las décadas de 1930 y 1950. Además de los ya mencionados, se sucede un gran crecimiento industrial en la ribera metropolitana dadas las grandes ventajas del extenso frente costero *comprendido entre Puerto Gaboto, en la desembocadura del Carcarañá, y en el límite Sur, coincidente con el arroyo del Medio*²⁶. Existen diversas características atractivas que convocan a numerosas instalaciones productivas a radicarse en su costa, provocando, asimismo, un creciente tráfico regional.

A partir de la nacionalización de los ferrocarriles se unifican los nueve sistemas de instalaciones de las seis empresas privadas que operaban en Rosario y su zona de influencia. Se posibilita entonces la liberación de grandes superficies de playas, vías y estaciones. Con el fin de resolver el problema ferroviario, se focaliza en las necesidades de la ciudad de Rosario afectada por la anarquía de estas instalaciones. No obstante, diversos intereses entran en juego en torno a las futuras tierras liberadas. La especulación inmobiliaria, la posibilidad de venta -a fin de obtener recursos para reestructurar el sistema ferroviario- y la necesidad de recuperación de estos espacios para uso público, por ejemplo, resultan posturas contradictorias que entran en debate, especialmente entre los años 1948-1954²⁷.

Frente a este nuevo contexto, se propone la realización de un nuevo Plan Urbano para la ciudad. El mismo, es encargado al agrimensor Alberto Montes, Secretario Técnico integrante de la Comisión Nacional²⁸ desde la nacionalización de los ferrocarriles. La figura de Montes representa el paso de un urbanismo *modelístico*²⁹ -como se lo critica al Plan Regulador de 1935- a un urbanismo técnico, objeto de una praxis política. En sus trabajos, Montes se encarga de reivindicar la función técnica de la planificación,

²⁶ Como contrapunto a la crisis económica internacional, la economía regional cambia a tipo mixta. (Montes, 1964:42).

²⁷ Montes, 1980.

²⁸ El 25 de octubre de 1948 el Poder Ejecutivo de la Nación dicta el Decreto 33.056, a través del cual se crea la Comisión Nacional que estudiaría la situación ferroviaria de Rosario y sus implicancias para toda la región.

²⁹ Según el Agrimensor Alberto Montes, autor principal del Plan Rosario de 1952, los postulados planteados por el Plan Regulador de 1935 *nunca alcanzaron el nivel de las realizaciones*, llegando a definirlo como del *reino de la fantasía*.(Montes, 1980:29).

poniendo en crisis los planes anteriores, tildándolos de *románticos* y de carecer una real correlación con el proceso económico del país³⁰.

De este modo, el plan realizado por el Agr. Montes se encuentra íntimamente relacionado con los lineamientos políticos del gobierno peronista de la década de 1950. El desarrollo urbano propuesto se articula con las estrategias planteadas a escala nacional. Especialmente cobra particular interés la intercomunicación distrital y regional. Los temas centrales de transformación territorial son:

- *La reestructuración ferroviaria*; posible gracias a la nacionalización de los ferrocarriles. Se propone la concreción de una troncal ferroviaria norte-sur, a fin de eliminar numerosos ramales conflictivos dentro de la planta urbana.
- *La liberación de las barrancas del río Paraná en Rosario*, de instalaciones no específicamente portuarias y el saneamiento de las cuencas de los arroyos Ludueña y Saladillo;
- *La sistematización vial* -frente al importante desarrollo del sistema automotor-; para lo cual, se propone la creación de nuevas avenidas -se destaca el proyecto de la actual Avenida de Circunvalación-, ampliación y ensanche de existentes-.
- *El rol de la conexión aérea regional*, a través de la tríada entre los aeropuertos localizados en Granadero Baigorria, Alvear y Rosario.

Este documento, denominado Plan Rosario, es aprobado por la Ordenanza N° 1.030 de 1953. Sin embargo, con la llamada *Revolución Libertadora* -golpe de Estado de 1955- se anula este plan y en 1958 por Ley Nacional N° 1826 se aprueba un nuevo proyecto de reestructuración ferroviaria basado en el realizado por el Ing. Farengo en el Plan Regulador de 1935. Después, con las primeras elecciones presidenciales realizadas posteriormente al golpe³¹, asume la presidencia Arturo Frondizi. Este nuevo gobierno retoma los postulados de la Ordenanza N° 1.030 y reivindica sus lineamientos a través de la Ley Nacional N° 16.052³². Con la aprobación a nivel nacional de la reestructuración ferroviaria propuesta por el Plan Rosario, se posibilita comenzar la anhelada transformación territorial, de manera que se retomaran las propuestas interrumpidas por el golpe y se efectivizan numerosas expropiaciones y supresión de ramales ferroviarios (figura 11). Durante este período se levantan 65 km de líneas férreas, se

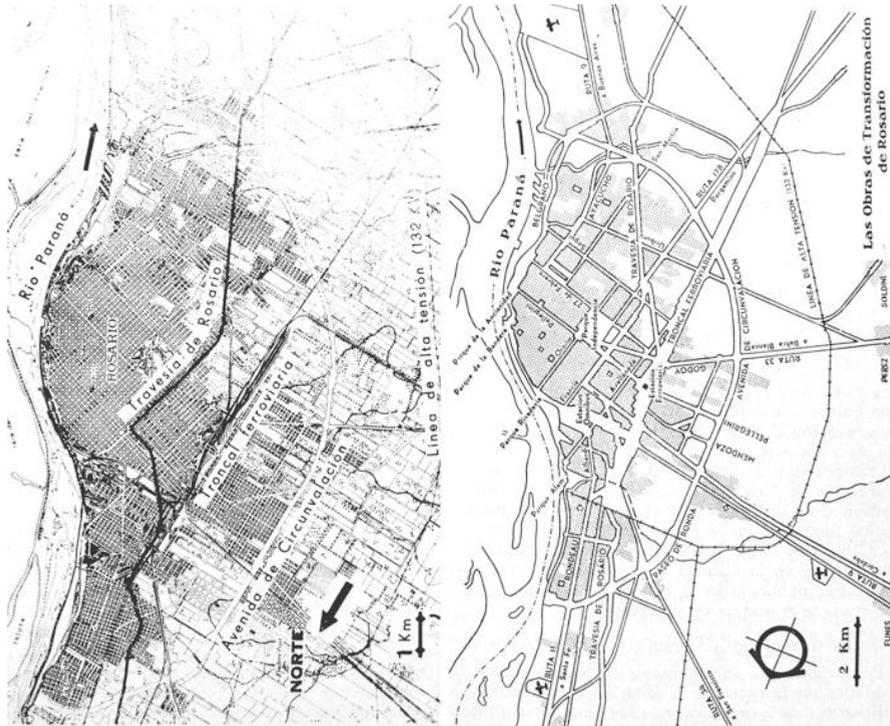
³⁰ Martínez de San Vicente, 1986a.

³¹ Resultan elecciones democráticas condicionadas, ya que existían proscripciones.

³² Es de remarcar que, al ser uno de los temas centrales del Plan Rosario la reestructuración ferroviaria y al estar los ferrocarriles desde 1948 en manos del Estado nacional, es necesario la aprobación del mismo por la nación, a fin de llevar a cabo dicho propósito.

eliminan 34 pasos a nivel; permitiendo la habilitación del Parque de la Ancianidad -actual Parque Urquiza-, la primera traza de la Avenida de Circunvalación y de la Avenida de la Libertad, la cesión de terrenos y edificios del ex FF.CC Rosario-Puerto Belgrano para la creación de la Ciudad Universitaria, entre otras obras.

Figura 11: Plan Rosario. Se observa el rol de la Avenida de Circunvalación propuesta, la travesía de Rosario y la nueva troncal ferroviaria



Fuente: Montes (1964).

Sin embargo, nuevamente en 1962 se produce un golpe de Estado que derroca al presidente Frondizi y se paralizan las obras programadas. En este contexto, se solicita al Poder Ejecutivo Nacional la derogación de la Ley 16.052 de 1961. En el período 1963 – 1966, bajo la presidencia del Dr. Arturo Humberto Illia continúan las mencionadas obras y expropiaciones. Asimismo, en la reivindicación de la planificación planteada por Montes, considera necesaria la creación de un organismo de Prefectura de

coordinación del Plan Rosario. En un estudio publicado en 1952 titulado *Las Prefecturas Regionales de Planificación* propone debatir desde una mirada regional, todas las modificaciones, prioridades y programas de etapas de planificación que resulten necesarios en el transcurso del tiempo.

IMPORTANCIA DE LA CARTOGRAFÍA REGIONAL

En el Plan Rosario la perspectiva regional se encuentra implícita tanto en los proyectos como en los lineamientos propuestos. Se reconoce que los límites jurisdiccionales resultan limitantes e insuficientes para abordar la planificación de cada localidad, frente a la imbricada articulación y complejidad del territorio existente. Por este motivo, la realización de este plan se encuentra acompañada del proceso de desarrollo de una cartografía regional. Sobre la base de los cambios sucedidos a partir de finales de la década de 1940³³, el Agrimensor Montes propone la confección de una nueva cartografía *con la finalidad de que se dispusiera de una información amplia y en escalas adecuadas para el estudio de los problemas creados por la anarquía de las instalaciones ferroviarias rosarinas y por el desarrollo de la economía regional*³⁴.

Con este propósito se realiza la confección del mapa regional que incluye a las islas situadas frente al margen occidental del canal principal del río Paraná. Si bien no se incorpora todo el delta, se considera que el sector insular, al formar parte de este territorio, no debe omitirse en la consideración de los problemas regionales identificados. Según plantea Montes³⁵ la cartografía realizada ejerce una función estimulante para el *pronóstico del desarrollo industrial*, ya que trae nuevamente en un primer plano a aquellas relaciones y valores geográficos que debido a *los viejos hábitos lugareños* se mantuvieron encubiertos, aún para los técnicos y especialistas.

Para la confección de estas nuevas cartografías ampliadas del territorio, a fin de adecuarlas a las necesidades de los estudios de la reorganización ferroviaria y del Plan Rosario, es necesario extender la mirada -más allá de los límites preestablecidos-. Esto se propone con el objetivo de exaltar aquellos elementos que puedan ser utilizados para una transformación acorde a las nuevas exigencias del desarrollo tanto social como económico de la región. De manera que se plantea actualizar la cartografía existente a fin de que acompañe al proceso de transformación metropolitana que sucede a comienzos de la década de 1950. Entonces, en

³³ Especialmente la nacionalización de los ferrocarriles y el creciente desarrollo de la economía regional.

³⁴ Montes, 1963:3.

³⁵ *Ibidem*.

Paraná que ofrece condiciones favorables para el atraque de embarcaciones y, asimismo, es atractivo para industrias con exigencias portuarias. De esta manera se define como frente ribereño regional el sector comprendido entre Puerto Gaboto hasta la desembocadura del arroyo Ramallo -donde recientemente se había instalado la Planta Siderúrgica-. Se representan 140 km de frente fluvial, cuyos nodos principales son: Rosario, San Lorenzo, Villa Constitución y San Nicolás.

Asimismo, también se realiza una exhibición en septiembre de 1952 - en las vidrieras de la Casa Cassini de Rosario-, la cual es difundida a través de diversos medios periodísticos. La representación cartográfica escala 1:50.000 se traduce en un mural apaisado de la ribera -corriente del río de izquierda a derecha-, de 2,61m de ancho por 1,70m de altura (figura 13).

Figura 13:Exhibición de las cartografías realizadas en las vidrieras de la Casa Cassini en septiembre de 1952



Fuente: Montes (1963).

La realización de este plano regional, a mediados del siglo XX, constituye un antecedente de gran relevancia para el abordaje metropolitano de la planificación local, ya que en él se destaca la necesidad de una mirada ampliada del territorio para el análisis del desarrollo de la economía de la región. Vemos además, que el rol de la ribera metropolitana de Rosario adquiere la mayor importancia para esta economía³⁷. Es de remarcar, a su vez, el posicionamiento clave que presenta el cordón norte como polo industrial -estando indicadas en esta cartografía las diversas industrias presentes a la fecha-. Asimismo, es central el rol de la

³⁷ Se destaca que se define la escala del plano a fin de abordar el frente costero regional: desde Puerto Gaboto hasta San Nicolás.

infraestructura ferroviaria y la intencionalidad de su reestructuración³⁸. También se distingue la relación del sistema ferroviario con el vial.

En síntesis, este plano reivindica el rol de la cartografía, la relevancia de la mirada regional y su articulación con los planes reguladores locales -el Plan Rosario, en este caso-. A su vez, hace hincapié en el rol fundamental de la ribera del Paraná en el histórico Pago de los Arroyos, la importancia de incluir las islas en esta perspectiva -al menos en parte-, como también la relevancia de la divulgación y difusión pública. De este modo, su confección marca un nodo referencial para las realizaciones cartográficas realizadas en la década siguiente, especialmente por el Organismo de Prefectura del Gran Rosario.

PLAN REGULADOR ROSARIO - 1967

Durante la presidencia de Arturo Illia se crea, desde la Secretaría de Transportes de la Nación en 1966, la Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para Rosario³⁹. No obstante, el 28 de Junio de ese mismo año, se produce un nuevo golpe militar -esta vez del General Juan Carlos Onganía-, que interrumpe el proceso anterior. Sin embargo, este Gobierno dictatorial promueve una política general de planeamiento, lo que lleva al Gobierno provincial a dictar el Decreto N° 7.317/67 en el que se exige a todas las municipalidades y comunas a redactar su propio Plan Urbano o Regulador.

De este modo, se encomienda la redacción del Plan Regulador de Rosario a la mencionada Comisión Coordinadora Urbanística⁴⁰, a fin de aunar los lineamientos ya previstos en el plan de trabajos de la Coordinación Ferroviaria. Este nuevo Plan reemplaza al anterior Plan Rosario, en lo que se refiere al reordenamiento de la estructura urbana, incluidas las instalaciones portuarias y la propuesta de sistematización de la circulación ferroviaria y vial.

El Plan Regulador de Rosario es aprobado en 1967 por Ordenanza N° 34.318 y por Decreto de Ley Provincial N° 4.188/68. El mismo cumple así las disposiciones de la Ley Nacional de Desarrollo N° 16.964 de 1966, a fin de articular la planificación local en *cualquier planificación que en escala nacional se proyecte*⁴¹. El Plan desarrolla los siguientes componentes

³⁸Principalmente resulta relevante la troncal ferroviaria dentro de la ciudad de Rosario.

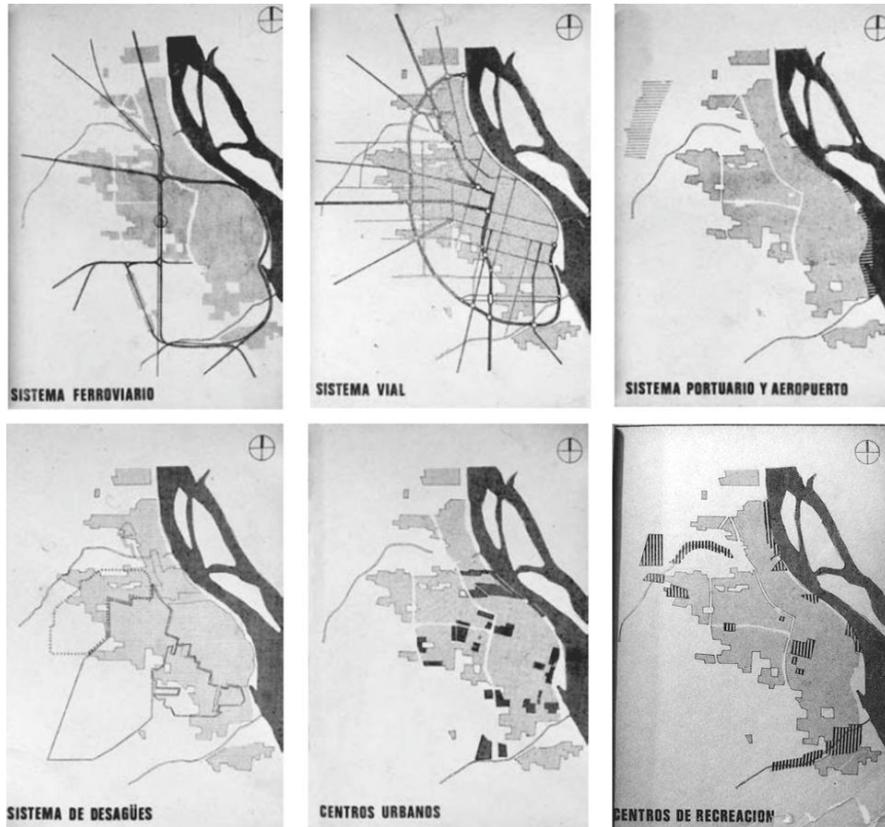
³⁹ Esta Comisión Coordinadora se encuentra integrada por representantes de Ferrocarriles Argentinos y delegados de la Provincia de Santa Fe y de la Municipalidad de Rosario.

⁴⁰ En la cual se destaca la figura del Arquitecto Oscar Mongsfeld.

⁴¹ Según se dispone en dicha Ley Nacional.

principales: Sistema portuario, Sistema ferroviario, Sistema vial; Aeropuerto; Centros urbanos; Centros de recreación y Sistema de desagües.

Figura 14: Componentes principales del Plan Regulador de 1967



Fuente: Decretos municipales N° 34.318/67 y 34.983/67. Decreto provincial 4.188/68.

En relación al frente costero de la ciudad se plantea dismantelar las instalaciones portuarias existentes en la zona norte y centro, y reemplazarlas por nuevas construcciones en la ribera baja al sur. El Plan define como *Puerto Rosario* a las infraestructuras que abarcan desde la

Estación Fluvial hasta la desembocadura del arroyo Saladillo⁴². Respecto del sistema ferroviario se propone la construcción de una troncal y estación única de pasajeros -con el fin de utilizar los terrenos liberados de dicha reestructuración para el desarrollo vial y urbano-.

A su vez, incorpora el cuerpo normativo necesario para reglamentar el desarrollo urbano en su aspecto privado: el Código Urbano y el Reglamento de Edificación. El primero, es definido como *el conjunto de normas destinadas a regular el desarrollo urbano por medio de la zonificación en sus aspectos físicos y funcionales, integrándolo en una estructura que responda a objetivos fijados por este Plan Regulador*⁴³. De manera que divide el área urbana en distritos que resultan de la racionalización y reordenamiento de la *zonificación espontánea* de la ciudad -como plantea dicho documento-. La definición de los índices edilicios y densidades propuestas se realiza bajo la hipótesis de considerar como *población óptima* de Rosario a 2.300.000 habitantes para el año 2036. Sin embargo, la aplicación del *zoning* en este período, ya resulta obsoleta, existiendo críticas a nivel internacional acerca de las limitaciones que presenta como instrumento de control urbano. Siguiendo a Isabel Martínez de San Vicente:

*Se trata, en nuestro caso, de una reglamentación meramente restrictiva, que mira a limitar las consecuencias más negativas de un absoluto "laissez faire", más que eliminarlas completamente. Enfoque -importado- dirigido a reducir los conflictos urbanos, pero, principalmente a salvaguardar las inversiones urbanas. Estará siempre presente el rol de la renta urbana y de la especulación*⁴⁴.

No obstante, a pesar de las críticas efectuadas hacia estos instrumentos, el Código Urbano⁴⁵, aprobado en 1968, se mantiene vigente hasta la primera década del siglo XXI.

⁴² Se definen a su vez las diversas Secciones Portuarias, determinadas según las distintas actividades como también se mantienen las instalaciones entre las calles Mitre y Sargento Cabral para ser utilizadas como Zona Franca del Puerto Rosario.

⁴³ Ordenanza N° 34.318, 1967:26.

⁴⁴ Martínez de San Vicente, 1986b:6.

⁴⁵ Salvo actualizaciones parciales menores.

LA CONFORMACIÓN DE UN ORGANISMO METROPOLITANO: PREFECTURA DEL GRAN ROSARIO. HACIA UNA DEFINICIÓN METROPOLITANA

En 1969 por Ley Provincial N° 6.551 se crea la Prefectura del Gran Rosario⁴⁶, integrada por representantes de las diferentes comunas y municipios, con la misión de elaborar un Plan de Desarrollo de la estructura del Área Metropolitana de Rosario -AMR-. Este organismo se crea bajo la premisa ya instaurada en la década de 1960⁴⁷ que sostiene que, para que una planificación local sea efectiva, la misma debe producirse articuladamente en distintos niveles de gobierno -nacional, regional y local- (figura 15). De lo contrario, sin la coordinación de estas diversas escalas, los planes locales pueden resultar contradictorios a la estrategia general y por ende muy difíciles de implementar.

Además de resultar Ente Fiscalizador del Plan Regulador de Rosario, el objetivo principal del Organismo de Prefectura consiste en desarrollar un Plan de Desarrollo para toda el área, a fin de aunar criterios entre los municipios y comunas para que el desarrollo general total del AMR no sea meramente la sumatoria de las diversas acciones individuales de cada localidad, sino que se promueva el funcionamiento del área como unidad de una manera orgánica⁴⁸:

Las funciones de Prefectura son las de asesoramiento, sin poder político o decisional. Es decir, que existe por un lado el poder político y por el otro al organismo de planificación. La elaboración de estrategias para el desarrollo debe ser tarea

⁴⁶ Institucionalizado el Sistema Nacional de Desarrollo, con la participación del CONADE, las provincias se adhieren creando los Consejos Provinciales de Desarrollo (COPRODE) e integrándose así a esa organización de planeamiento. Es así que se crea la Prefectura del Gran Rosario, integrada por representantes de los municipios y comunas adscritas, el COPRODE y el CONADE. La utilización del término de *prefectura*, obedece al principio de autoridad de planeamiento integral en la regulación de los planes comunales. (Mongsfeld, 1983).

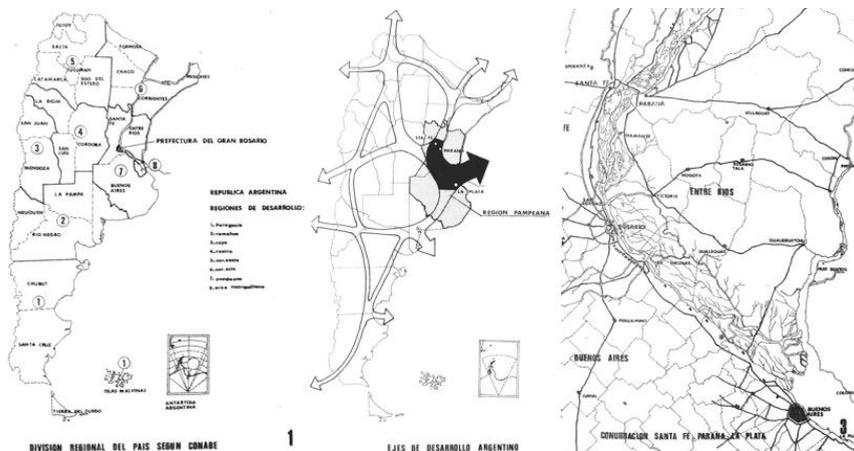
⁴⁷ Como veíamos por ejemplo en el estudio denominado *Las Prefecturas Regionales de Planificación* de Alberto Montes o en el Plan Rosario y su recomendación de crear un organismo de Prefectura de coordinación.

⁴⁸ Se establecen como directrices básicas que:

- a) Los Planes Reguladores de las municipalidades y comunas se deben ajustar al esquema propuesto preliminar de estructura física para el área.
- b) Resulta necesario concretar el eje metropolitano norte-sur.
- c) Hay que definir y desarrollar los nudos de intercambio.
- d) Es necesario definir las áreas semi-urbanas y rurales.
- e) Se requiere reestructurar el sistema de transporte.

*conjunta de técnicos y políticos, con lo cual será más factible llevar a la práctica la acción que se programe*⁴⁹.

Figura 15: Definición y circunscripción del área de estudio en relación al rol en la región Pampeana -CONADE⁵⁰ - y en la escala nacional



Fuente: Petruzzi (1971).

Las primeras actividades de Prefectura consisten en cumplir tres objetivos primarios: relevar el área, coordinar la elaboración de proyectos especiales y la conformación y ordenamiento del archivo de antecedentes, banco de datos, cartografías, etc. Por lo cual, se parte de la necesidad de definir la estructura del área a partir de la interpretación de sus problemáticas. En este sentido, se plantea necesario involucrar no solo los condicionantes físicos, sino también los económicos y los sociales: *se considera que la transformación material no es independiente a las otras variables, que en conjunto conforman la realidad de hecho. De este modo se propone una integración interdisciplinaria de los estudios realizados por todos los equipos*⁵¹.

Se plantea así, que la definición y circunscripción del área de estudio no puede limitarse a las jurisdicciones administrativas, sino que es

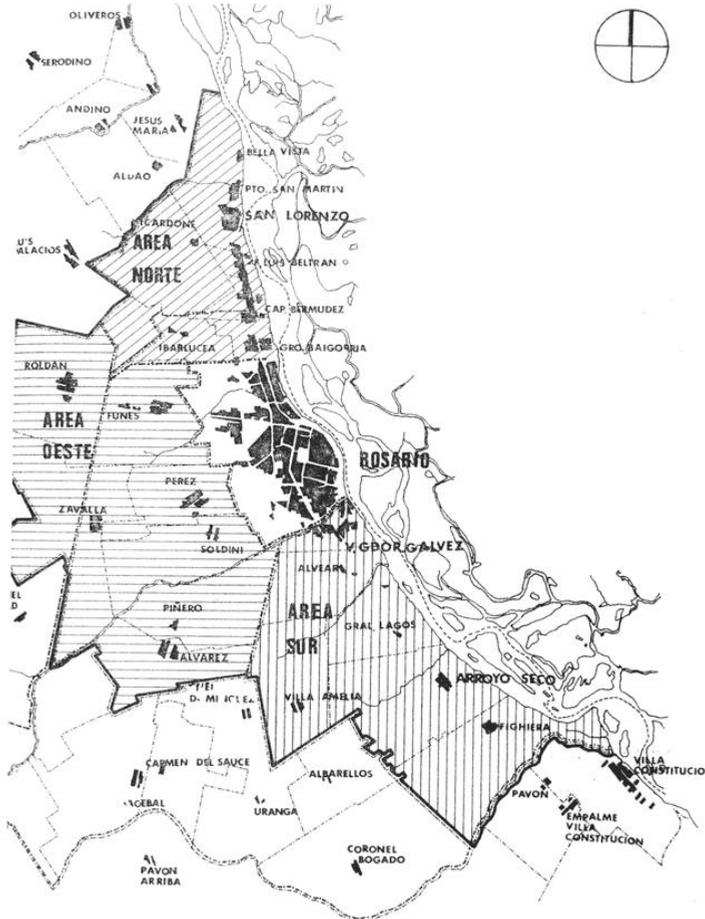
⁴⁹ Ansaldi, Corea y Pla; 1971.

⁵⁰ La CONADE (Comisión Nacional de Desarrollo) - Decreto 1907/67 Regiones de Desarrollo. Este organismo proporciona directivas vinculadas al campo económico, tomando a la economía nacional como un conjunto.

⁵¹ Petruzzi, 1971.

necesario relacionarla con un nivel superior -tanto regional como nacional- para poder identificar los factores externos que también influyen en su desarrollo (figura 16). Prefectura analiza en primer lugar el rol del AMR en la escala nacional, partiendo de la definición dada por CONADE, -que la ubica en la región Pampeana-.

Figura 16: División de la Prefectura del Gran Rosario por Zonas



DIVISION DE LA PEFECTURA DEL GRAN ROSARIO POR ZONAS

6

Fuente: Ibídem.

A partir de los análisis y estudios que se realizan en los primeros años de la conformación del organismo se reivindica el rol del río Paraná en el desarrollo de la ciudad de Rosario, no solamente como elemento estructurador inicial –una vez habilitadas las instalaciones portuarias- sino asumiendo un rol potencial en la conformación del sistema portuario regional.

En el análisis de la escala regional se identifica que el área del Gran Rosario se inserta, tanto funcional como físicamente, en el corredor costero que se extiende entre Santa Fe y La Plata, el cual constituye un continuo urbano que tiende a transformarse en la “megalópolis del país”. También es relevante su vinculación transversal entre Córdoba y Victoria -que permite conectar la Zona Norte, Centro y Mesopotámica del país-. De este modo, el organismo de Prefectura remarca el sentido abierto y dependiente de un contexto mayor al área de estudio.

Asimismo, se profundiza el rol preponderante del AMR para el resto de la región, identificado por la gran concentración de población, la localización de las más importantes industrias y comercios -complejo industrial San Lorenzo-Villa Constitución-, la densa red de infraestructura vial, ferroviaria, importantes terminales portuarias y aeropuerto internacional. Este organismo se define administrativamente a través de acuerdos y consensos entre diversas comunas y municipios. La delimitación realizada se rige por criterios político-institucionales que no coinciden con los funcionales, sectorizando cuatro áreas:

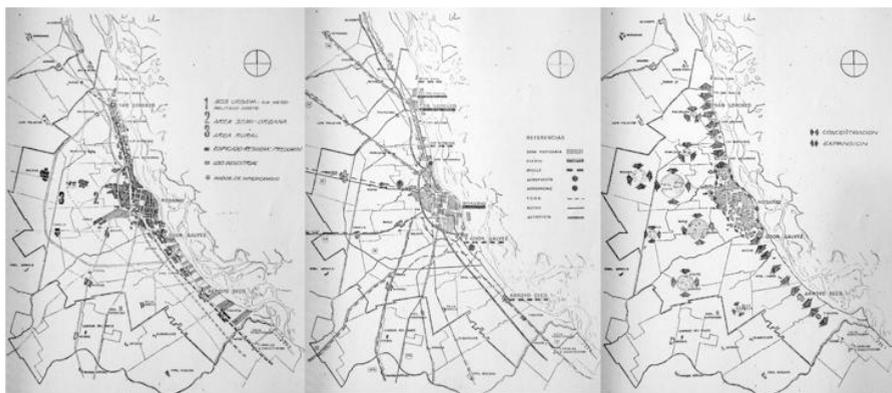
1. *Rosario*;
2. *Zona Norte*: Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, San Lorenzo, Puerto San Martín, Ricardone e Ibarlucea;
3. *Zona Sur*: Villa Gobernador Gálvez, Alvear, Gral. Lagos, Arroyo Seco, Fighiera y Villa Amelia;
4. *Zona Oeste*: Funes, Roldán, Pérez, Zavalla, Soldini, Piñero y Álvarez. Estas localidades mantienen estrecha relación principalmente con la ciudad de Rosario y en menor medida, entre ellas.

Se advierte que en esta área de estudio se presentan tres tipos de centros: 1. La ciudad de Rosario, que genera el AMR.; 2. Centros de tamaño intermedio -principalmente localizados en la franja costera-; y 3. Centros menores. La estructura general metropolitana queda definida como:

(...) una estructura espacial-lineal, orientada según un eje norte-sur, que puede denominarse Eje Metropolitano Norte-Sur. Su característica fundamental es la concentración lineal y homogénea de la población urbana a lo largo del río. El eje metropolitano asimilará en su desarrollo, las poblaciones urbanas que se encuentran dentro del mismo, quedando así

definidas claramente tres áreas: la urbana propiamente dicha sobre el eje paralelo a la costa y las áreas semiurbanas y rural continuas al eje urbano hacia el oeste. Puede considerarse también un eje potencial ESTE-OESTE que relacione Rosario con Victoria al Este y con Córdoba al Oeste⁵². (Figura 17).

Figura 17: Infraestructura propuesta para el área. Esquema preliminar del área. Tendencias de crecimiento



Fuente: Ansaldo, Corea y Pla (1972).

Para realizar el diagnóstico del Gran Rosario, se elaboran diversos estudios referidos a la conformación regional, al crecimiento demográfico, la estructura económica del área -su comportamiento y potencial-, saneamiento ambiental, la estructura física territorial, el rol y articulación entre cada una de las localidades en estudio, entre otras. Estas investigaciones se publican en una serie de documentos denominados *Cuadernos de Prefectura del Gran Rosario*.

En síntesis, el organismo de Prefectura plantea la necesidad de articular la planificación local con las decisiones de otros niveles, tanto regionales como nacionales. Propone así, un anteproyecto de lineamientos generales para el desarrollo del área que se compone por normas a las que

⁵² Dentro del área metropolitana del Gran Rosario se definen los siguientes sectores:
 - Eje Metropolitano, compuesto por las localidades de Puerto San Martín, San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez, Granadero Baigorria, Rosario, Villa Gobernador Gálvez, Alvear, General Lagos, Arroyo Seco y Figliera.
 - Área semi-urbana, comprende las localidades de Ricardone, Ibarlucea, Funes, Pérez y Soldini.
 - El área rural comprende las localidades de Zavalla, Roldán, Piñero, Álvarez y Villa Amelia (Ansaldo, Corea y Pla; 1972).

se deben ajustar los diversos municipios y comunas involucrados - especialmente relacionados al ordenamiento físico-. Los lineamientos propuestos tienen como objeto principal unificar criterios para coordinar la acción local, a fin de que *el desarrollo del Área Metropolitana de Rosario no sea la sumatoria de la acción individual de cada centro, sino el resultado de la integración de las partes*⁵³. Se definen a nivel intermunicipal, a partir de objetivos y metas fijadas por los distintos gobiernos jurisdiccionales para el sector integrado por Rosario y por veinte localidades organizadas en zona norte, sur y oeste.

A MODO DE CONCLUSIÓN: FIN DE UNA ETAPA DE PLANIFICACIÓN

A pesar de los numerosos estudios, investigaciones y propuestas elaboradas desde una perspectiva inter-jurisdiccional por el Organismo de Prefectura del Gran Rosario, existen diversos factores -como la carencia de una integración con el Gobierno Provincial, sumado a miradas opuestas en temas claves como la creación del Parque Industrial de Alvear-, que llevan a profundizar conflictos internos del organismo. Como explica Oscar Mongsfeld:

*Consecuentemente cundió el desánimo del organismo, la disociación interna de su personal técnico, provocando la intervención y su posterior reorganización seguida por un proceso de decadente actuación*⁵⁴.

Finalmente, en el año 1976, se produce el último golpe militar denominado *Proceso de reorganización nacional* bajo la figura del General Jorge Rafael Videla, durante el cual se anulan y suspenden todas las iniciativas en curso. El Organismo de Prefectura del Gran Rosario queda disuelto así por Ley Provincial N° 7.870/76.

Durante el transcurso de este golpe militar (1976-1983), se realizan diversas acciones contrarias y opuestas a lo encomendado en los planes anteriores. Se desintegra la Comisión Coordinadora y se formalizan acciones inconexas entre diversos organismos. De este modo, se vuelve atrás en muchas políticas y mecanismos de gestión y planificación. A su vez, nuevamente se aprueba la ocupación de tierras ya liberadas de instalaciones ferro-portuarias -según lo dispuesto en el Plan Regulador aprobado en 1967-; produciéndose así, diversas transgresiones al mismo.

Como explica Oscar Mongsfeld, son múltiples y diversas las causas que motivan el fracaso de los planes y su aplicación a lo largo del período

⁵³ Ansaldi, Corea y Pla, 1972:23.

⁵⁴ Mongsfeld, 1983:30

histórico abordado en este artículo. Pero este autor, plantea que, la causa principal radica en la falta de la estabilidad política y de continuidad en los lineamientos de planificación:

La experiencia ha demostrado reiteradamente cuál ha sido el proceso de elaboración de un plan durante cada gobierno de turno: disuadir inicialmente a las autoridades en la aplicación de incoherentes acciones, lograr que se persuadan de las ventajas del planeamiento, y una vez que maduren los objetivos, obtener la correspondiente legislación planificadora, pero cuando esto se logra, surge un nuevo gobierno que obliga volver a fojas cero para reiniciar la acción con la misma metodología. Con estas características se ha venido operando desde la promulgación de la Ordenanza N° 172 del año 1939, con el desfile por el Palacio Municipal de Rosario de 55 Intendentes en 44 años, con un promedio de mandato de 9 meses y 18 días para cada uno, índice elocuente de la perjudicial inestabilidad política para un ordenamiento administrativo⁵⁵.

No obstante, a pesar del fracaso de los planes y su aplicación en este período -como plantea Mongsfeld-⁵⁶, asimismo se prefiguran los grandes temas de transformación que finalmente acontecen a partir del retorno democrático de 1983. Es decir, diversos anhelos y convicciones recurrentes, que recién se posibilitan a mediados de 1980, se reiteran sucesivamente desde las primeras décadas del siglo XX.

FUENTES DOCUMENTALES

Archivo Museo de la Ciudad de Rosario.

Departamento de Documentos Escritos - Archivo General de la Nación.

FUENTES ÉDITAS

ANSALDI, María Delia; COREA AIELLO, Mario; PLA, Delia (1971). *Análisis preliminar de la estructura física del Área Metropolitana de Rosario. Cuaderno N° 9 de Prefectura del Gran Rosario*. Rosario: Publicado por la sección de prensa y difusión Depto. Promoción y Desarrollo.

⁵⁵ *Ibíd*em: 31.

⁵⁶ En un contexto de gran inestabilidad política e imposibilidad de una gestión continúa en el tiempo para la aplicación de los lineamientos propuestos.

- ANSALDI, María Delia; COREA, Mario; PLA, Lidia (1972). *Prefectura del Gran Rosario - Cuaderno N°14 de Prefectura del Gran Rosario*. Rosario: Publicado por la sección de prensa y difusión Depto. Promoción y Desarrollo.
- DELLA PAOLERA, Carlos; FARENGO, Adolfo; GUIDO, Ángel (1935). *Plan Regulador y de extensión*. Rosario: Municipalidad de Rosario.
- MONTES, Alberto (1963). "Cartografía rosarina contemporánea: El mapa del Pago de los Arroyos y el plano de la ciudad y alrededores". En *Revista de Historia de Rosario*, n° 2, Abril-Junio, Rosario, pp. 3-29.
- MONTES, Alberto (1964). *Plan Rosario. Ley Nacional N° 16.052 y sus antecedentes*. Centro de Estudios Nacionales, Provinciales y Municipales, Filial Rosario.
- MUNICIPALIDAD DE ROSARIO (1967). *El Plan Regulador Rosario*. Rosario.
- PETRUZZI, Susana (1971). "Encuadre demográfico de la Prefectura del Gran Rosario". En *Cuaderno N° 6 de Prefectura del Gran Rosario*. Rosario: Publicado por la sección de prensa y difusión Departamento. Promoción y Desarrollo.

BIBLIOGRAFÍA

- ADAGIO, Noemí y RIGOTTI, Ana María (1995). "Recuperando el río. Ideas, proyectos, realizaciones. Rosario 1935-1940". En *Revista A&P*, n° 10, Rosario: FAPyD, pp. 18-21.
- BRAGOS, Oscar (1992). "El estado de las ideas en torno de un plan para Rosario, 1927-1924". En *Cuaderno del CURDIUR*, n° 56, Rosario: FAPyD.
- MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1985). "La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario". En *Cuaderno del CURDIUR*, n° 7, Rosario: FAPyD.
- MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1986a). "Los instrumentos del proyecto público en la construcción de la ciudad. El Plan Rosario". En *Cuaderno del CURDIUR*, n° 15, Rosario: FAPyD.
- MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1986b). "Los instrumentos del proyecto público en la construcción de la ciudad. El Plan Regulador de 1968". En *Cuaderno del CURDIUR*, n° 16, Rosario: FAPyD.
- MONGSFELD, Oscar (1983). *El Área Metropolitana de Rosario y El Pago de los Arroyos*. Rosario: Centro de Estudios Urbanos del Rosario.

MONTES, Alberto (1980). "La azarosa aventura de la Ciudad Universitaria de Rosario". En *Revista de Historia de Rosario*, n° 32, Rosario. pp. 29-38.

