

COLECCIÓN CIENCIA Y TECNOLOGÍA



El río en la ciudad del Plan



Javier Fedele

ediciones UNL



**UNIVERSIDAD
NACIONAL DEL LITORAL**



Consejo Asesor
Colección Ciencia y Tecnología
Graciela Barranco
Ana María Canal
Miguel Irigoyen
Gustavo Ríbero
Luis Quevedo
Ivana Tosti
Alejandro R. Trombert

Dirección editorial
Ivana Tosti
Coordinación editorial
María Alejandra Sedrán
Coordinación diseño
Alina Hill
Coordinación comercial
José Díaz

Corrección
Ma. Alejandra Sedrán
Diagramación interior
Julián Balangero

© Ediciones UNL, 2022.

—

Sugerencias y comentarios
editorial@unl.edu.ar
www.unl.edu.ar/editorial

El río en la ciudad del Plan / Javier Fedele;
prólogo de Graciela Silvestri.
– 1a ed. – Santa Fe: Ediciones UNL, 2022.
Libro digital, PDF/A – (Ciencia y Tecnología)

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-749-346-7

1. Arquitectura. 2. Arquitectura
Contemporánea. 3. Historia de la
Arquitectura. I. Silvestri, Graciela, prolog.
II. Título.
CDD 720.9

© Javier Fedele, 2022.

© de la prologuista, Graciela Silvestri, 2022.



El río en la ciudad del Plan

Javier Fedele

ediciones **UNL**

CIENCIA Y TECNOLOGÍA

Índice

- 7 — **Prólogo**, por Graciela Silvestri
- 15 — Introducción**
- 17 — 1. Historia “con” el urbanismo: el plan urbano como fuente
- 19 — 2. El río atraviesa la historia del urbanismo en Argentina
- 22 — 3. Las miradas y disputas del litoral en los planes urbanos
- 27 — Capítulo 1.**
La tradición y el paisaje como estrategia insuficiente
Buenos Aires, 1925
- 28 — 1. La tradición intenta recuperar la costa del Plata
- 36 — 2. La opción paisajista que no alcanza: las ideas y planes de Carrasco
- 51 — Capítulo 2.**
El río para la ideación global de la ciudad: Santa Fe, 1927
- 52 — 1. Puerto, ferrocarriles y costa: piezas claves para una nueva estructura
- 62 — 2. El proyecto del plan: el río como eje de la expansión
- 68 — 3. La deriva política del plan
- 71 — 4. Las señas de un autor sin firma

89 — Capítulo 3.

La alternativa científica y estética para apropiarse del río

Rosario, 1935

- 90 — 1. El episodio del ferrocarril sobre el Paraná: nuevos escenarios para las disputas sobre la costa
- 95 — 2. La costa como problema científico: formación del equipo del plan y primera cátedra argentina de urbanismo
- 103 — 3. La construcción estética del río: declaración contra Le Corbusier
- 111 — 4. El Paraná era como el Rhur: Hegemann visita Rosario
- 121 — 5. Estrategia final para la costa: la herramienta del Plan

149 — Capítulo 4.

L'Esprit Nouveau se vislumbra en el agua: Buenos Aires, 1929-40

- 150 — 1. Los ríos impresionan a Le Corbusier
- 159 — 2. El cuadro purista del Río de la Plata
- 167 — 3. El estuario como pieza central del plan: de la ribera al archipiélago

189 — Capítulo 5.

La condición litoral de la ciudad

- 190 — 1. La marca de la ribera: dos tipos de ciudades
 - 195 — 2. Influencias, mirada analítica y mirada sintética
 - 197 — 3. El río se sitúa en el territorio de la planificación
 - 201 — 4. La ciudad-portuaria: figura del urbanismo y la cultura
- 207 — **Epílogo.** La volatilidad de los planes y la ineluctable presencia del río
- 211 — Bibliografía y Fuentes
- 220 — Sobre el autor

Prólogo

La sensibilidad del Plan

Se ha hablado mucho, en las últimas décadas, de las relaciones entre el río y la ciudad. En las grandes ciudades litorales, advirtiendo la paradójica “ausencia” del río en la vida cotidiana, los esfuerzos estratégicos se orientaron, con mayor o menor éxito, a la recuperación de la franja costera y destacaron las posibilidades públicas que hasta entonces habrían sido sistemáticamente negadas. Los trabajos fueron favorecidos por las reconversiones productivas, que dejaron abandonados amplios sectores ferro-portuarios, allanando la voluntad de rearticulación del tejido urbano con el borde “natural”. Estas grandes piezas fueron claves en los proyectos de transformación urbana, que para entonces ya se planteaban dentro de lineamientos cualitativos y plurales, en abierto debate con la tradición modernista.

No se trata de un tema exclusivo de técnicos, administradores y especialistas en las transformaciones de la ciudad física: en el “redescubrimiento” del río se articularon valores que cruzaron nuevas versiones del gobierno democrático (la enriquecida idea de “lo público” se inscribe en esta trama) con la sensibilidad verde en auge, y con la vuelta de tuerca, también política, acerca de la memoria ciudadana. Las reformas propuestas hallaron en las marcas físicas que denotaban a las ciudades puerto —dulcificadas por el tiempo— un pasado de *melting pot*, en el que se habría amasado su propia y fluyente identidad. En conjunto, las acciones sobre las franjas costeras fueron políticamente esgrimidas contra el pasado reciente, marcado a fuego por la inédita y brutal experiencia de la Dictadura Militar: se subrayó la apertura pública, la afirmación de la memoria plebeya, la oposición a la tabla rasa modernista que, en afán totalizador, había servido tan prolijamente a las ideas autoritarias de ciudad.

Ahora bien: el saludable efecto renovador de estos tópicos, que redundó en operaciones urbanas de innegable importancia como la de Puerto Madero en Buenos Aires o los proyectos que se suceden desde el Parque España en Rosario, continúan inspirando gestiones políticas, pero treinta años después de su despliegue inicial expone muchas aristas críticas. No me detendré en aquellas que hacen a la oportunidad de trabajar el *waterfront* como carta de presentación de la ciudad —ocultando, según algunas versiones, las miserias urbanas que carecen de belleza paisajística, o desplazando de las orillas a los modestos habitantes que hacían del río un modo de vida y no un objeto de contemplación. No son las consecuencias materiales, muchas veces ajenas a la voluntad del plan, las que ocupan el centro de este texto.

La perspectiva histórica que este libro adopta me induce en cambio a detenerme en la crítica que se realiza en estas páginas a la cristalización del relato adoptado por un vasto sentido común: el que afirma que nuestras ciudades, en manos de los “expertos” modernos (que suelen identificarse vagamente con “los arquitectos”), habrían negado o ignorado sistemáticamente la presencia del río durante el siglo pasado. Tal relato resultó funcional en la segunda mitad del 80, cuando no era sólo indispensable, sino también inevitable, establecer alternativas que *pusieran ante los ojos* los desmanes de la Dictadura Militar, anclada en una larga genealogía autoritaria. Pero treinta años después, diversos trabajos han puesto de relieve que la presencia del río y, consecuentemente, de la costa, no fue desestimada por los sucesivos planes en la búsqueda de calidad pública, más allá de los avatares de su realización.

Por el contrario, nos dice Javier Fedele colocando en relación diversas propuestas en un período largo y fructífero —la primera mitad del siglo XX, cuando se está conformando en Argentina un pensamiento urbanístico autónomo—, la fuerza del tópico *río/ciudad* adquirió un lugar privilegiado. Para el autor, en el mismo tratamiento de la franja ribereña como pieza clave de la estructura urbano-territorial, se planteaba el corazón de los conflictos metropolitanos. Así, los destinos del río y del plan quedaron fundidos en variadas propuestas que abordaron en toda su complejidad las contradicciones que el tema aún hoy plantea.

De manera que la novedad del libro no debe buscarse en sus contribuciones parciales a la historia urbana de las ciudades litorales, o en las noticias sobre las actividades de urbanistas y arquitectos en su relación con la constitución del campo disciplinar —si bien algunas hipótesis, como la autoría del plan de Santa Fe de 1927, atribuida a Ángel Guido, dará lugar a interesantes debates. A mi juicio, los principales aportes se desgranar de dos decisiones claves: por un lado, la adopción de una perspectiva territorial que permite articular *en red* los desafíos y soluciones urbanas en un período largo, aunque claramente identificado; por otro, la metodología que el autor presenta como *ponderativa*, escapando de

las historias locales (aunque evitando un modelo comparativo) y subrayando de esta manera un alcance *operativo* de la historia que en muchos sentidos es consustancial a la elección del espacio y de sus representaciones figurativas como objeto último de reflexión. Digo operativo a sabiendas de que la palabra fue utilizada en la nueva historia urbana con significado negativo, para despegarse de lo que más precisamente debió haberse nombrado como *historia normativa*, con voluntad canónica —aquella que impedía una mínima objetividad sobre las producciones pasadas, congelando tópicos o imponiendo temas acrónicos. Sin embargo, los debates actuales se orientan a replantear la supuesta objetividad de la historia académica, y a subrayar la importancia y la inevitable incidencia que la revisión del pasado posee en las acciones ciudadanas. Javier Fedele no fuerza el material histórico, pero, como bien se nota en el epílogo, mantiene su foco en el tema que esta época instaló con fuerza: el espacio público en su dimensión compleja, con la velada esperanza de que ella no sea obliterada en los abordajes contemporáneos. En esta versión de la *historia magistral vitae*, no pensemos en la retórica ejemplar de Cicerón, sino en la voluntad de ejercer una crítica al presente con el último instrumento laico que permite comprender el estado actual de las cosas: la visión del camino recorrido, la historia.

Con respecto al primer punto, la decisión implica la recuperación de la *dimensión fluvial* que sólo abre retóricamente los textos de historia local. Ciudades con distinto pasado pueden articularse *porque* las problemáticas que se abren son no sólo comparables, sino inescindibles. El corredor fluvial proporciona una unidad geográfica pero también cultural, más o menos acentuada, que implica diferencias notables con las ciudades mediterráneas —las consideraciones tipológicas de Ángel Guido o de Canal Feijóo se mueven en esta dirección, que movilizó también las interpretaciones del *ensayo de identidad*. El abordaje articulado permite también repensar los diferentes acentos de la cultura de cada región (en el sentido de *paese, pays*: palabra ausente en nuestras disquisiciones modernas en castellano, pero elocuente para abordar pueblos, ciudades y *hinterlands* de modesta escala, y consecuentemente, para abordar *paisajes*). De estas diferencias leves para el extranjero, pero decisivas para el habitante, fueron concientes los protagonistas de esta historia. Santa Fe, fundada “en regla”, exhibe sus blasones ante ciudades aluvionales como Rosario; sus vestigios dialogan de otra manera con el interior indígena o colonial; en comparación con Rosario, el carácter metropolitano se desdibuja, los recursos escasos la someten cada vez a las mismas inundaciones cíclicas de cien de años atrás, y su carácter de frontera vuelve a asomar para el viajero que, traspasado su puerto, presiente el señorío absoluto de la naturaleza.

Tal dimensión del territorio fluvial es advertida en los planes que en este libro se investigan, aquellos que colocaron el río como factor central para pensar la ciudad. No es este el río literario del ensayismo, aunque sus ecos poéticos

emergen en las fuertes marcas estéticas de las propuestas —sólo pensemos en el famoso croquis en que Le Corbusier presenta a Buenos Aires. Se trata del río que requiere instrumentos específicos para responder a su naturaleza indómita, a su belleza paisajística, y simultáneamente a su destino de vía de comunicación modernizadora.

El autor cita a Hans Meyer para subrayar la sostenida lucha entre el uso social y el tecnocrático-productivo en la definición de los espacios públicos, nunca más visible que en las franjas costeras. Las ciudades portuarias tensan al extremo el tópico, pero se trata de un conflicto inherente a la historia de la ciudad occidental, a su doble e inescindible vocación: por un lado sede comercial, productiva, móvil; por otro sede cultural, de encuentro público entre *ciudadanos*, lugar de reconocimiento y memoria que articula una “identidad” trasgeneracional. Sin el desarrollo comercial estimulado por la vía de agua, Rosario no hubiera existido; pero tampoco hubiera sido *ciudad* si se hubiera mantenido como precaria factoría. La superación de esta contradicción como idílica armonización de los contrarios fue sistemáticamente buscada en la historia del urbanismo moderno —y es consecuentemente identificada en los planes que Fedele estudia.

Lo cierto es que tales consideraciones se despliegan en toda su crudeza en un tipo de fuentes que la historia *tout court* suele olvidar: el plan urbano. El plan involucra un amplio conjunto de documentos que reúne desde decisiones políticas; posibilidades económicas; recursos legales; consideraciones técnico-específicas que responden al estado de las distintas artes del habitar; y también reflexiones académicas, intelectuales, periodísticas, que confluyen en un clima de ideas que avala la insistencia en tal o cual aspecto de la intervención. Es notable que sólo en ocasión de unas pocas ciudades ilustres —la París de Haussmann es el ejemplo obvio— los historiadores apenas hayan reparado en este pluricompreensivo testimonio.

Probablemente, este olvido deviene del consabido desprecio que la historia, la ciencia del tiempo, posee por la extensión; pero también de la incompreensión de toda proyectualidad sobre el espacio urbano, inmediatamente arrojada a la categoría de pura técnica. Debemos aclarar que, en la abundante producción de estudios urbanos que florecieron desde la década de 1980, desarmando las ingenuidades con que los planes físicos venían tratándose, los estudios sobre proyectos y planes ganaron en profundidad y especificidad. Pero tal vez por la progresiva e inevitable especialización que acompaña la formación de campos nuevos de saber, sólo en raras ocasiones las investigaciones se articularon con una dimensión que superara las historias particulares. La perspectiva *ponderativa* a la que aludimos como la segunda decisión importante de este texto permite mantener a la vez el rigor conceptual y específico, y abrir la problemática del plan al diálogo con otras áreas de las técnicas y las ciencias humanas.

Un aspecto central en los planes urbanos, fragmentariamente considerado en los estudios especializados, y obviado en las menciones de la Historia, lo constituyen las opciones estéticas de los planes urbanos. Fedele les otorga singular importancia, al punto que resultaría difícil comprender los argumentos que se desgranar sin tomar en cuenta la dimensión estética: es que en la palabra *estética* existe un componente equívoco, por lo que me detengo a aclarar las formas en que es utilizada por el autor.

Un Plan físico puede poseer múltiples dimensiones, pero ellas se presentan finalmente de manera iconográfica, construyendo *figuras de ciudad* que pueden leerse en el pasado, en el presente o en el futuro. Las figuras se presentan rodeadas de discursos escritos, que el historiador utiliza para precisar la interpretación: pero su potencia radica en la apelación directa a los sentidos. *Creemos lo que vemos*: es que el lenguaje icónico, a diferencia del escrito, utiliza elementos de la percepción. En este sentido que puede hablarse, como en el siglo XVIII, de *conocimiento sensible*, con sus límites y posibilidades. Existe, para la descripción, análisis y proyecto del espacio, una frontera que jamás será traspasada por la palabra escrita: nuestro propio cuerpo habita la extensión. De manera que, si bien desde inicios del XIX la teoría estética tendió a subsumirse en el mundo del Arte, permaneció en el urbanismo, en el paisajismo, en la arquitectura —y por cierto en el sentido común—, la acepción que acerca lo estético a lo que Lukács nombró, siguiendo a Kant, como el *ciclo de lo agradable*. En recrear lo que agrada socialmente se han esforzado los planes.

Debemos recordar, en esta vía, que la esfera estética resulta históricamente un aspecto central de lo político. Esto fue advertido claramente en la historia moderna, pero casi siempre para señalar en lo estético su carácter apariencial, de ocultamiento de algún núcleo “verdadero”. Y si bien es cierto que el poder político supo utilizar las valencias estéticas para reunir voluntades —proponiendo la sublimidad del rascacielos sobre el río o convenciendo de la naturalidad originaria de la reserva ecológica—, también es cierto que la experiencia cotidiana del espacio es sensible por naturaleza, por lo que la valencia estética no puede ser eliminada, y no depende sólo de la manipulación política. En todo caso, ningún plan —aunque pretenda obviar estas cuestiones en nombre de la necesidad o la eficacia— escapa a las definiciones estéticas en la medida en que se trata siempre de una puesta en forma. Y así, nos dice Fedele, las mismas contradicciones políticas aparecen *visualizadas* en las decisiones formales del plan. Ellas serán, por lo tanto, abordadas con objetividad: las críticas no se orientan a definir la innovación artística en términos de *vanguardia* versus *academia*, sino a reconocer las formas en que estas decisiones se tramitan indicando *figuras de ciudad*, modos de recepción pública, supuestos futuros de expansión y armónicos retratos de una fértil naturaleza fluvial.

La centralidad de la figura de Ángel Guido en los planes de Rosario y Santa Fe, pero también su incursión en la urbanización de otras ciudades, sumadas al conocido debate contra la *machinolatric* lecorbusierana, inclinan la balanza hacia los temas estéticos comprendidos en el sentido antes comentado. Fedele se apoya en una bibliografía renovada que está lejos de condenar la perspectiva de Guido como “retrógrada”. Pero avanza sobre ella, precisamente porque no se encierra en la autonomía del discurso arquitectónico o urbanístico, recurriendo a los problemas de la dimensión de la “región” que el río determina.

La identificación de Ángel Guido como autor del plan de Santa Fe de 1927, que ya comentamos, deriva de la posibilidad de observar en conjunto los planes que colocan en primer plano las piezas que reúnen río y ciudad. El texto trabaja en el contraste del plan de Santa fe con el Plan de Estética Edilicia porteño, dos años anterior, y en las confluencias y diferencias con el más estudiado plan de Rosario de 1935 —en el que trabajan Guido, Della Paolera y Fanego. En el debate unipersonal de Guido contra Le Corbusier, se estima el asunto desde la perspectiva del protagonismo del agua en cada plan y las maneras de figurarlo. Las posiciones contendientes revelan aspectos que en ocasiones invierten los juicios canónicos (Guido, condenado por la vieja historiografía a un esteticismo remanente, es quien opone una mirada analítica a las percepciones sintéticas —es decir: estéticas en el sentido clásico— de Le Corbusier). Ciertas soluciones que una primera mirada puede estimar como rémoras del *embellissement urbain*, como la atención a los monumentos santafecinos (la única ciudad del bajo Paraná que parece ofrecer edificios con “valor de antigüedad”), cambian de signo al reconocer que la plaza fundacional puesta en valor forma parte de un espacio articulado con el puerto, y que el proyecto general establece el río como eje de expansión de la ciudad.

Aunque el horizonte de construcción del campo urbanístico está siempre presente, al abordar los productos de este período señero e inicial es posible evaluar la genealogía del diálogo entre diversas disciplinas en la construcción del habitar. El ejemplo de Rosario es el que adquiere mayor densidad: su celebrado plan, premiado en 1935, testimonia la confluencia de tres figuras de muy diversa proveniencia (transportes, urbanismo clásico, estética urbana), y así las maneras en que son procesadas las diversas contribuciones, tensadas hacia una armonía jamás alcanzada.

Emerge en todos los casos la compleja negociación política, económica, pero también sensible, indispensable para que un plan se haga efectivo. Aún en épocas de dictadura —y desde la década de 1930 hasta 1983 se sucedieron gobiernos autoritarios, en versión populista o aristocrática—, los planes urbanos solo pueden ser realizados con el acuerdo de infinitas voluntades. Siendo la costa del río *lo público* por excelencia —incluso desde el punto de vista estrictamente legal— la perspectiva fluvial llama a ampliar el horizonte de las

historias particulares hacia nuevas preguntas, menos visibles o de respuestas menos complejas en otras ciudades.

Nombro dos temas que sobrevuelan las consideraciones históricas para regresar a nuestro presente —cuyos problemas Javier Fedele, lejos de ignorar, articula con la tradición nacional. Ambos temas ya fueron sugeridos, pero la indagación de la condición figurativa del plan los hace presentes de otra manera. El primero se vincula con la memoria; el segundo con la naturaleza; ambos constituyen, todavía hoy, núcleos de sentido de toda propuesta proyectual.

La construcción social de los valores se prueba mucho más compleja que la suma de belleza más eficacia: los espacios que reconocemos como propios, a través de percepciones y sentimientos, no son necesariamente ni eficaces ni “bellos”. Su aparente armonía deriva de una cierta cristalización del tiempo en términos de *memoria*. Mientras leía estas páginas dedicadas a las orillas acuáticas, recordé unas observaciones de Deleuze sobre una escena de *Amarcord*: aquella que transcurre en la terraza del Grand Hotel, sobre el mar que lo enmarca, donde un grupo de adolescentes bailan ensimismados cada uno en sus propias experiencias pasadas, pero conformando una melodía común. El pasado se manifiesta como la coexistencia de círculos más o menos dilatados o contraídos, cada uno de los cuales contiene al mismo tiempo a todos, mientras que el presente (espacial/material) es el límite extremo, con sus tonos, singularidades, puntos dominantes. Nuestras costas, nuestros puertos, pueden pensarse en sintonía con esta escena: con los paseos matutinos de la infancia; los grandes barcos que llegaban cargados de objetos extraños, y de personas que hablaban otras lenguas; los parientes que iban y venían desde su Patria, y hasta los amigos que se exilaban todavía en barco, en 1976.

Pero estas ciudades puerto, a diferencia de las europeas, carecen de *antigüedad*. Su fundación (o frecuentemente *no fundación*) y su destino están entregados al cambio perpetuo, es decir al *viaje*; la “identidad” parece diluirse en el mismo río que constituye su horizonte de posibilidad. Sin embargo, con notable fuerza social en los últimos años, pero como tema ya identificado en el período que Fedele estudia, la ciudad se abraza a los pocos ejemplos materiales de un pasado que no va más allá de los bisabuelos. Este pasado se ve condensado hoy en las estructuras productivas que poco tiempo antes se consideraban como obstáculos para la belleza urbana: trazas del ferrocarril, almacenes y silos, docks y muelles, puentes, grúas, canales, agua.

Su sentido va más allá de las formas técnicas que hoy sugieren *arte*: se enlaza con la cualidad identitaria de las ciudades de mezcla, de barro orillero, de viaje perpetuo. Tal vez en la decisión de enfrentar este pasado reciente, a través de la apreciación de los conjuntos industriales, ferroviarios o portuarios, se halle una de las diferencias más ostensibles con el tratamiento que se daba a las costas en el período de entreguerras, en el siglo pasado: embellecidas, parquizadas,

verdes. La conservación de las huellas del conflicto, no de la armonía, supone un estadio diferente de aquel que pretendía eliminar de la franja costera los testimonios físicos del mecanismo ferropuertoario y productivo. Debiéramos saber, sin embargo, que este nuevo idilio toca a su fin. La móvil y pregnante memoria ya se ha convertido en piedra.

La segunda cuestión radica en la naturaleza del río. Las tipologías urbanas que Guido y Canal Feijóo intentaron plasmar, siguiendo el camino de Martínez Estrada (y más atrás, de Sarmiento), se miden con este problema: las maneras en que el ambiente “natural” favorece ciertas formas y rechaza otras. Santa Fe adquiere en esta reflexión un lugar clave, si pensamos en las inundaciones periódicas que no pueden todavía resolverse y motivaron su primera mudanza, en su permanente lucha con la naturaleza del Paraná que siempre parece triunfar, para regocijo de los ecologistas, pero no de los habitantes de las orillas.

Fedele no ha abandonado la esperanza de que los espacios costeros, corazón de las ciudades litorales, puedan pensarse en la complejidad estructural que *lo público* prometió en los inicios de la Democracia. Esta versión amenaza diluirse hoy en slogans que apenas ocultan los negocios privados. La historia, en este caso, enseña que estos problemas y posibilidades no sólo fueron identificados hace largo tiempo, sino que, si alguna solución parcial es posible, es aquella que considera las múltiples contradicciones y las presenta *figuralmente*. La ciudad portuaria, como “figura del urbanismo y de la cultura” (figura del urbanismo en tanto figura de la cultura), no es una forma fija y cerrada: es por naturaleza cambiante. La palabra figura, que Fedele utiliza en el epílogo, nos remite a la etimología latina señalada por Auerbach: *lo que se manifiesta de nuevo, lo que se transforma*. No es poco desafío pensar de qué manera esta identidad cambiante, móvil en el espacio, pudo ser interpretada como reunión de múltiples voluntades, condensadas en planes urbanos que la historia canónica desestimó.

Graciela Silvestri, Arq, PhD

Introducción

Si el urbanismo es un campo de estudios que surge frente a los conflictos urbanos, y siendo que las costas y riberas de las ciudades fueron y son espacios de disputa, espacios públicos de valor y por conquistar, ellas serán entonces elementos que promoverán la reflexión del urbanismo y un escenario donde éste medirá capacidades interpretativas y propositivas. Tan así, que habrá un momento en que la costa se volverá tema protagónico del plan urbano, un tiempo en que se tentará insistentemente una forma de incorporarla en los mecanismos del plan urbano, de afinar instrumentos para otorgarle un rol en un proceso controlado de operación para la definición de la ciudad. Los destinos entre río y plan quedaron fundidos en ese momento, y las dificultades de las propuestas sobre las costas fueron las dificultades del plan, los conflictos no resueltos en este espacio fueron los conflictos no resueltos del plan. El establecimiento de una imagen para la costa fue la estrategia para la modelación de la imagen de la ciudad fusionándola con la imagen misma del plan.

Esto es lo que este libro indaga y trae a análisis, en ese núcleo temporal de primera mitad del siglo XX situado alrededor de los años 20 y 40 en Argentina donde las ciudades más importantes localizadas sobre la cuenca de los ríos del Plata y Paraná, plantearon ideas y conceptos para el debate urbanístico desde la reflexión y operación sobre su espacio de borde con el agua.

A través de la exposición argumentativa quedan los registros de las definiciones de la costa urbana como un tema del plan urbano, y de la ribera de la ciudad como un lugar donde se discutieron las formas en que se construía la ciudad moderna, señuelo de aquel entonces. Porque en definitiva, y ya desde la perspectiva presente de la larga duración, el tema de las costas urbanas no

sólo es un problema de relación entre el espacio fluvial y la ciudad, de resolución proyectual de un espacio vacante entre el tejido urbano y su borde con el entorno natural, sino que es un lugar donde se plasma un definido proceso histórico estructural de la ciudad.

Sobre fines del siglo XIX, la Argentina presentaba una estructura económica de relativa consolidación territorial. Con el protagonismo del puerto de Buenos Aires, donde confluían las cabeceras de los ferrocarriles, simultáneamente se fortalece una clara primacía de la región pampeana y el litoral fluvial del río Paraná, donde se localizarán distintos puertos.

La cuenca Plata–Paraná constituye la vía de navegación más importante y antigua del país, siendo vital para su historia y desarrollo en un grado tal que, y a falta de un frente sobre el mar, el nombre de Litoral identificará regionalmente a ese territorio de la Argentina.

Durante la primera década del siglo XX, las ciudades de mayor desarrollo construirán sus puertos modernos sobre ese litoral, actualizando sus infraestructuras de acuerdo a las técnicas propias del adelanto portuario que, montado al crecimiento de la producción y del tráfico propio de una economía basada en el comercio, se dio en los países europeos y norteamericanos durante de la segunda mitad del siglo XIX.

Estas construcciones portuarias cambiaron radicalmente las costas, y por extensión, también las estructuras urbanas donde se asentaban. Se plantearon conflictos entre una infraestructura que progresivamente demandaba espacios para el despliegue de sus actividades y las ciudades que en su rápido crecimiento necesitaba nuevos espacios libres vinculados a la naturaleza.

En dicho conflicto se entretejen, en un entramado de acontecimientos, las crecientes capacidades técnicas de transformación del entorno, la movilización de fuerzas sociales, y el rol del urbanismo como disciplina. Si se tiene en cuenta que la evolución articulada de este conjunto de dimensiones mencionadas fue lo que determinó consecuencias en la transformación material de los espacios de la ciudad moderna, traduciéndose en la forma urbana de la misma, un núcleo de condensación importante de esa traducción estará en las riberas urbanas, constituyéndose en un lugar relevante para indagar en su historicidad.¹

Cuando estas ciudades por la propia dinámica de crecimiento y complejización de su estructura urbana segrega usos y redistribuye funciones en el área de la costa, cuando el espacio público se divide en un “espacio social” para la ciudad y un “espacio tecnocrático” para las infraestructura (Meyer, 1999:37), estos planes que se analizan en el libro intentaron formalizar una propuesta superadora con iniciativas reestructuradoras y proyectos que persiguieron poner en valor el río insertándolo en la estructura de espacios públicos de la ciudad. Ideas que si bien flotaban en los debates, encontraron una condensación en estos planes y con ellos se transformaron en referencias orientadoras.

Experiencias que midieron aspiraciones y condiciones, y en su riqueza cabe contar su capacidad de entender la problemática urbana en todos sus términos, también los de la estética y la significación del entorno como subjetividad para la construcción de ciudadanía y cultura, como se ve mas adelante.

En cuanto al abordaje del tema, se ha adoptado un método de ponderación. Trascendiendo los tradicionales y extendidos estudios locales de historia urbana y/o de la ciudad, se han puesto en relación propuestas y ciudades distintas. Sin llegar a un modelo comparativo acabado, que requiere otras precisiones metodológicas y un mayor ajuste de fuentes, la puesta en relación de distintos casos en el abordaje del tema permite dimensionar y contrapesar mejor ideas, circunstancias, condicionantes e implicancias de las procesos examinados, enriqueciendo el abanico de análisis, e intentando hacer un aporte a un vacío existente de trabajos comparados en este campo de estudios en Argentina.

Por ello, el tema conforma un núcleo de problemas y acontecimientos que interactúan en diferentes casos y experiencias, y que en sus relaciones también se encuentran participando figuras y producciones emblemáticas del debate internacional como Le Corbusier y Hegemann.

Un núcleo de problemas que no queda remitido exclusivamente al pasado, sino que se proyecta al presente, ya que el tema de cómo abordar urbanísticamente las riberas de las ciudades es una problemática urbana de gran actualidad. En ese sentido, plantear una reflexión desde la dimensión del tiempo histórico es también un ejercicio de pensamiento para el proyecto actual de ciudad. Si en el pasado han quedado problemas irresueltos, propuestas inconclusas, realizaciones diferidas o desajustadas al contexto, deben actualizarse reflexivamente no sólo por un ejercicio histórico, sino para entender las condiciones sobre las que se operan en la actualidad y ensanchar las aspiraciones, acortar las mezquindades, y principalmente generar un marco de entendimiento que tienda en sus postulados pulsando los límites de posibilidad, a la maximización del uso público de las costas y su consecuente articulación en la estructura urbana, evitando así la configuración de enclaves cerrados como de segregaciones funcionales y sociales tan peligrosamente en expansión en la ciudad de inicios del siglo XXI.

1. Historia “con” el urbanismo: el plan urbano como fuente

Los planes urbanos guardan una gran importancia como condensación del estado del debate sobre la ciudad. Siendo simultáneamente un documento técnico y político, son portadores de un conocimiento emanado de ámbitos académicos y profesionales, y asimismo miden el grado de reconocimiento social de las ideas generadas en dichos ámbitos como también su inserción en las estructuras

públicas de gobierno. En cuanto tal, contienen pensamientos, conceptos, posicionamientos y significados del momento en que son formulados. Su potencia reside en la capacidad de sintetizar en un documento percepciones de problemas, identificación de conflictos, y visualización de resoluciones en torno a la ciudad, donde se dirimen pujas entre actores sociales. Por ello, se erigen como una agencia de representaciones de la ciudad sobre la que despliegan su tarea, ya que en sus diagnósticos y proposiciones la definen y caracterizan imponiendo un esquema de relaciones y valorizaciones en una totalidad integradora.

Los planes se constituyen en una invaluable fuente de indagación. Remite a las fases de la historia de formación y evolución del urbanismo, como también a la puesta a prueba de estrategias generales en situaciones particulares de ciudades donde se aplican, siendo el vehículo a través del cual circulan ideas y propuestas de un caso a otro, de una geografía a otra, y los modelos de intervención se transmiten y readaptan a distintos lugares.

La relación de la ciudad con el río será vista en referencia a ese contexto académico y profesional, y sus discusiones específicas con sede en la producción de conocimiento, institucionalización de saberes y actuación disciplinar del urbanismo. Dentro de este urbanismo de principios de siglo XX y sus ensayos de formulación de instrumentos específicos, el plan es su herramienta más importante de generación e intercambio de ideas sobre la ciudad. Y en ellos se pondrá la atención como fuente para evaluar la manera en como se pensó urbanísticamente las riberas de las ciudades del litoral pampeano. Un análisis de las relaciones de temas, problemas y espacios que existieron entre las proposiciones técnicas de los planes y su incorporación tanto en la dinámica de transformaciones físicas de la ciudad como en su debate social.

Análisis que asimismo intentará romper el carácter casi siempre cronológicamente puntual de todos los planes, para abrirlo a una lectura compleja que de cuenta de los procesos que en el tiempo determinaron elementos presentes en los planes urbanos, considerando los procesos que están detrás de sus formulaciones y derroteros, de sus exaltaciones iniciales y sus letargos administrativos, hasta de sus apáticos olvidos.

Porque si los enunciados y las crónicas propias de los planes, las que ellos mismos se realizan en su difusión de sus contenidos, hablan de presentaciones resonantes, de convocatorias épicas y actos heroicos, de seguridades sobre el pasado, presente y futuro de la ciudad, desentramando los hechos se verá que los planes se alejan de ser una elaboración ordenada, unos pasos programados desde un dominio cognitivo de las condiciones existentes y su dinámica, una neutralidad científica por encima de intereses como en ese entonces se intentaba legitimar.

Reabrir la trama de formulación del plan, sus agentes técnicos y sus referentes teóricos, los vínculos sociales y políticos, sus fundamentos últimos, permitirá

desacralizar el contenido y contexto áulico del plan que su inherente fuerza constitutiva crea a su alrededor. Ello no para ejercer una crítica anacrónica de los mismos, sino para ponderarlo mejor en el proceso histórico de configuración de la ciudad y el rol que la costa ha tenido en dicho proceso. Una historia de la ciudad “con” el urbanismo, más que una historia “del” urbanismo en la ciudad.

2. El río atraviesa la historia del urbanismo en Argentina

Se dista de contar con una obra acabada, abarcadora, y con suficiente consenso acerca de la historia del urbanismo en Argentina, dado el carácter relativamente incipiente y de desarrollo al nivel de artículo o ponencia de congreso de muchas de ellas, tesis recientemente presentadas en otros casos, o quedando remitida a un capítulo o anexos de capítulos dado que forman parte de obras cuyo eje central es otro distinto a la misma. A pesar de estos abordajes parciales, se identifican en ellos líneas que van generando un campo historiográfico de enfoques.

Más allá de las innumerables nomografías locales de ciudades, y otros trabajos difusos propios de estudios urbanos (Hardoy, 1988)² más que históricos, cabe mencionar algunas producciones que contemplaron un análisis de las prácticas urbanísticas con una visión de alcance al menos nacional, indagando en distintos acontecimientos de diferentes ciudades. Sin pretender un análisis exhaustivo de ellas, menos aun un juicio valorativo que no correspondería ni estoy autorizado para ello, se hace una sucinta reseña a continuación, ello para entender el campo sobre el que operan las prácticas urbanísticas particulares que se analizarán mas adelante en este libro.

Dentro de los trabajos existentes, se puede distinguir entre los mas sobresalientes y de mayor difusión dos grupos distintos a partir de las preocupaciones evidenciadas en sus relatos. Por una parte, desde la historia de la arquitectura se indagó en aspectos urbanísticos a partir de la consideración de las transformaciones del entorno y las ideas formalizadas en proyectos significativos o intervenciones puntuales, como también la trayectoria de personalidades destacadas de la arquitectura que realizaron propuestas de alcance urbano. Aquí la figura más emblemática y pionera es la de Ramón Gutiérrez (Gutiérrez, 1983–1992), con la observación puesta en los aspectos morfo–tipológicos en sus estudios que alcanzan —en parte y de esta manera— a la ciudad.

Mas recientemente, otro grupo abordó la emergencia y evolución del urbanismo desde la preocupación de su constitución como disciplina. El urbanismo como técnica, sus mecanismos de intervención, su profesionalización, estuvieron presentes en distintos trabajos cuyo eje estaba en historiar la constitución de un saber autónomo para la ciudad en el contexto argentino.

Novick (1991) examinó, con marcado eje en el caso de Buenos Aires, en los personajes extranjeros que intervinieron en los debates en Argentina y la consolidación de un grupo de expertos locales, como se van intercambiando los roles de ambos hasta el afianzamiento de un cuerpo local con reconocimiento, instituciones y prácticas. En otro trabajo (Novick, 2000)³ esta autora reflexionó sobre la dinámica de producción de ideas a partir de la escala de las mismas, representadas por los “proyectos” y “planes” como formas instrumentales de intervenir en la ciudad que se van complementando en el tiempo. Esto último disparado por el debate de la década de 1990 donde esta misma discusión entre ambas instancias instrumentales se daba para la intervención en la práctica contemporánea del urbanismo, con lo que se conoció como el paradigma del “proyecto urbano”.

Bragos (2001) analiza los cambios en los contenidos de los planes urbanos extendiéndose al contexto argentino, estructurando tres “generaciones” correspondientes cronológicamente a las décadas de los años 1920, 1930 y 1940. Dicha clasificación la estableció a partir de las formas que cada una de estas “generaciones” tiene para aproximarse al conocimiento de la ciudad, avanzando evolutivamente hacia un mayor grado de científicidad y definición instrumental. Desde los primeros planes de la década de 1920 donde se definían trazados y un incipiente zoning para toda la planta urbana, pasando en la década de 1930 por la pretensión de científicidad con la incorporación del diagnóstico elaborado con datos empíricos y el control de resultados a partir del mismo, para concluir en la década de 1940 con la consolidación de técnicas e instrumentos puestos en juego a partir de inclinaciones estéticas y vocaciones sociales diferentes, aunque poco se extiende en analizar esas diferencias de posturas. Justamente, prima el análisis en los grandes núcleos definitorios de paradigmas como esencias de las prácticas, más que en las polémicas o procesos de cambio y rupturas, principalmente haciendo uso determinante de categorías genéricas y consagradas “arte urbano” y “urbanismo” como conceptos explicativos de las prácticas (Bragos, 1998).

Finalmente dentro de este segundo grupo que tuvo por eje la configuración disciplinar del urbanismo, Rigotti (2005) representa el trabajo más extendido y desarrollado en cuanto establece una organización cronológica global del surgimiento y desarrollo del urbanismo en toda la Argentina y en larga duración, abarcando desde las prácticas de finales del siglo XIX hasta los años 1960. Aquí la autora señaló episodios a partir de los cuales se producen cambios epistemológicos y operativos en las prácticas del urbanismo. Los cambios en los procedimientos analíticos, en los conceptos e instrumentos, como fundamentalmente en las formas de configuración académica y profesional donde el urbanismo busca —fracasando— su consolidación como saber autónomo, son todos ellos los episodios a partir de los cuales se narró una

historia estrictamente de evolución disciplinar. La focalización delimitada en sus representaciones científicas y sus dificultades para su institucionalización profesional es la fortaleza distintiva y sobresaliente de este trabajo, en cuanto contiene una rigurosidad propia de un recorte limitado del objeto que lo hace sólido en su argumentación y controlable en sus alcances verificables.

Se cierra el conjunto de trabajos con otro más reciente de Collado (2008), el cual aborda la transmisión y asimilación de idearios y modelos de la urbanística en su articulación con las realidades locales, aunque acotando el análisis en ciudades de rango medio del interior del país, principalmente Santa Fe donde concentra la mayor atención y fuentes de indagación. Emplea la noción de “traductibilidad”, para medir como en la reproducción de modelos urbanísticos los mismos se adaptaban a las circunstancias locales.

Sin procurar realizar un reordenamiento general de la historia disciplinar, a partir de la indagación sobre el tratamiento que los espacios litorales han tenido en las prácticas urbanísticas en Argentina, se ha reconstruido un hilo que atraviesa estas prácticas en el tiempo.

El análisis de determinadas estrategias y planes estará guiado por los vínculos de las mismas con el tratamiento de los espacios litorales, por el intento de configurar la ribera de la ciudad a la que identifican como un lugar de la estructura urbana que debe ser intervenido. La costa se irá convirtiendo en un tema urbano que será abordado por los principales hitos del urbanismo en Argentina, como son los planes de Buenos Aires de 1925 y 1940, como el de Rosario de 1935, los que concentran la atención en los apartados siguientes, junto con un plan un tanto olvidado como el de Santa Fe de 1927 pero que en la presente argumentación adquiere un nuevo y significativo alcance.

Se abordan estos planes aunque la atención y el lugar clasificatorio que encuentran estos acontecimientos en este libro no es exactamente la misma que se haya dado en la historiografía urbanística, ya que aquí se realiza desde una unidad de análisis específica —la ribera— que permite establecer nuevas relaciones y medir las posiciones desde otro ángulo. La unidad de análisis es espacial y no disciplinar, ni de autores, modelos y/o paradigmas.

La costa como una unidad espacial ha participado en la emergencia del urbanismo en Argentina de forma protagónica, constituyéndose en la materia a partir de la cual los fragmentados proyectos sobre la ciudad —propios de una disciplina urbana no desarrollada hasta un cierto tiempo— empezarán a encontrar coherencia estructural y significar un proyecto global para la ciudad. Esta identificación de una unidad espacial, y su incorporación estelar en los planes urbanos, es paralela a la evolución entre las distintas “generaciones” de planes, a las distintas fases de cambios epistemológicos y procedimientos analíticos en las prácticas del urbanismo, al reemplazo de los expertos extranjeros por la constitución de un cuerpo local de técnicos que se incorporan o

asesoran al Estado como portadores de un saber específico, temas estos últimos que abordan las historias del urbanismo mencionadas.

Pero más allá de este paralelismo que se reconoce y en el que se apoya, este libro realiza un nuevo recorrido a partir de esa unidad de observación espacial, y enlaza los acontecimientos entendiendo las ideas urbanas puestas en juego en relación a los procesos de transformación de la ciudad, superando el encadenamiento condicionado por su vinculación a la constitución de una disciplina autónoma donde se examinaban los fundamentos e instrumentos legitimadores de la labor del arquitecto en la ciudad.

Esta perspectiva no replanteará estas historias del urbanismo en Argentina ni pondrá en crisis sus relatos. Lejos de ello, y con el fin constructivo de ensanchar la discusión, establecerá matices a sus clasificaciones, quitará entidad determinante a sus tipificaciones, y flexibilizará cronologías de emergencia y consolidación disciplinar que estructuran sus construcciones en la comprensión de los procesos urbanos.

Cabe una última mención al trabajo de Silvestri (2003). Si bien su dimensión espacio-temporal y su destreza y profundidad metodológica no se vinculan a las de este libro, sí han servido de inspiración para el planteamiento y desenvolvimiento de cuestiones que operan en los procesos analizados aquí. No siendo un trabajo de historia urbanística y sí de “historia cultural del Riachuelo”, Silvestri da pistas ciertas para la indagación en las relaciones de técnica y naturaleza, cultura y espacio, “forma y política”, que justamente orientaron a la investigación del presente libro en la ampliación de abordajes particulares de las técnicas urbanísticas, más precisamente en los caracteres con que se insuflaron los planes urbanos como la ciudad que se prefiguraba en ellos.

El río en la ciudad del plan se sitúa en la frontera de la historia urbanística, donde ésta se abre a la complejidad problemática de relación con la heterogeneidad de las prácticas y procesos que inciden en la construcción de la ciudad. Una zona donde las prácticas técnicas del urbanismo —el plan— se cargan y contaminan con temas específicos como son las demandas infraestructurales y de espacios verdes que tienen expresión igualmente en otras sedes sociales y disciplinares, y también se contagian de las polémicas estéticas de la vanguardia y hasta las pugnas culturales entre cosmopolitismo y tradición.

3. Las miradas y disputas del litoral en los planes urbanos

El conflicto entre la infraestructura ferroviaria, por una parte, y paseos y parques, por otra, es una controversia reiterada en la ocupación de las áreas litorales de las ciudades. No sólo en la línea de la costa, sino también en amplios sectores aledaños a los puertos, donde el pulso por la expansión de

la infraestructura dispara disputas entre las agencias portuarias y ferroviarias con las administraciones urbanas, a la vez que moviliza demandas ciudadanas y reflexiones urbanísticas. Y esta disputa también se verá reflejada en los planes urbanos.

En el siglo XX, el rol del frente de agua para la composición del plan urbano se convierte en un tema de opiniones opuestas. Por un lado, se demandó su uso para el propósito de infraestructura, con actividades económicas monopolizando las áreas litorales en incompatibilidad con los programas sociales y urbanísticos. Por otro, se promocionó a los sectores costeros como una característica territorial del paisaje, que hacen de la costa un recurso para la estructuración de espacios cívicos de sociabilidad para promover la expansión de una cultura urbana. Ambas demandas y aspiraciones serán procesadas en los planes urbanos, intentando sistematizar el conflicto y superarlo.

En Argentina la costa urbana como tema social, político y cultural, fue tomando identidad problemática en los años 20 hasta convertirse en problema técnico urbano (Armus, 1996).⁴ En dicha década ya estaba amalgamada la idea de espacios verdes como elemento indispensable para la ciudad, a lo que se suma la percepción de la capacidad potenciada de la costa para la generación de estos espacios. Si bien había ideas y proyectos en la década anterior, será en esos años 20 cuando los mismos alcancen un grado mayor de sistematicidad, definición y legitimación. Buenos Aires había comenzado una costanera en 1916, pero la misma cobra impulso a partir de 1923 con reestructuraciones del puerto y las gestiones para un plan urbano. Coincide la ciudad de Rosario con numerosas propuestas en esta época (Adagio y Rigotti, 1995: 19-21).⁵

Se hará presente una revalorización de la naturaleza frente a los efectos del avanzado proceso de urbanización registrado en esas ciudades. Pero también será indicativo de este clima de debate la presentación en 1925 de un proyecto de nacionalización de los puertos (Gancedo, 1925), que además de los intereses económicos en juego, expresa claramente una desconfianza a sus administraciones privadas y/o autárquicas —autónomas de los poderes públicos urbanos— que fragmentan su funcionamiento a partir de intereses particulares, e impide tanto una planificación sistémica y racional de su explotación, como un ordenamiento en el territorio en que se localizan. Otro tanto ocurre con los ferrocarriles en su superposición con estructuras urbanas, y también con sus vías de acceso a los puertos y costas.

El año 1923 será un año clave para la consideración de la ribera como parte de las estrategias urbanas en general, y particularmente, como pieza clave del plan urbano. En Buenos Aires se darán comienzo a las actividades de la Comisión de Estética Edilicia que culminarán con la formulación de un “Plan Orgánico para la urbanización del municipio” en 1925, y cuyo objetivo principal expresado explícitamente fue “la reconquista del río” —la ribera

del Río de la Plata—. En Rosario se planteará un conflicto entre las empresas ferroviarias, por una parte, y agentes ciudadanos nucleados en asociaciones que representaban principalmente a propietarios, y en menor medida a vecinos. En dicho conflicto intermediarán técnicos ferroviarios y urbanistas, y el mismo se remitirá a la propuesta de la principal empresa ferroviaria de ubicar una estación de pasajeros y plataforma de operaciones en solares de la costa del río Paraná en el área central de la ciudad. Esta controversia en Rosario disparó el inicio de un debate que concluyó con la redacción de un “Plan Regulador y de Extensión” en 1935, y que tendrá como eje a la ribera de la ciudad.

Dichos acontecimientos, el inicio de las actividades de la Comisión en Buenos Aires y el conflicto sobre las instalaciones ferroviarias en Rosario, condensarán el debate disperso que se venía dando sobre proyectos fragmentados para los espacios de la costa, incorporando ese debate y esos proyectos a los mecanismos del urbanismo en momentos que el mismo se estaba perfilando como saber encargado de los asuntos de la ciudad. Esta incorporación del tema litoral estaba lejos de ser secundaria o ser un mero oportunismo de ocupación del espacio vacante. Sino que por el contrario, será central para la constitución de un núcleo suficientemente fuerte que posibilitará entender a la ciudad desde una representación global de la misma, y dotar la intervención sobre ella de un carácter estructural que la reformule integralmente.

Ahora bien, ambos planes coincidirán en el tema de la costa como elemento protagónico, pero existen diferencias tanto en sus procedimientos analíticos como en el carácter de sus propuestas, constituyéndose como dos enfoques diferentes sobre el tema. En el de 1925 quedarán elementos inacabados y propuestas con un grado de desarrollo primario que serán reorientados y sistematizados en el de 1935, consolidándose como uno de los primeros planes de Argentina que contaron con todos los componentes y relaciones de lo que historiográficamente se reconoció como ciudad moderna.

Entre estos dos planes, además de una densidad de episodios trascendentes, se encuentra el plan de Santa Fe de 1927, y que en este marco se lee como una experimentación transicional entre ambos, mas aun, a partir de la interpretación que hace esta investigación del mismo como de autoría de Ángel Guido, el mismo personaje que luego será protagonista en la confección del plan de Rosario de 1935. Y también se debe contar la visita de Le Corbusier en 1929 que derivará entre otras consecuencias en lo que posteriormente fue su plan de 1940 para Buenos Aires. Con la excusa de esa visita, Guido fijará su posición a través de un libro en contrapunto con las ideas corbuserianas intentando instalar la polémica.

Las diferencias entre el plan de la Comisión de Estética Edilicia para Buenos Aires de 1925, el plan de Della Paolera, Farengo y Guido para Rosario de 1935, y el de Le Corbusier para Buenos Aires de 1940, son tan notables como

para hablar de un cambio de paradigma, y de hecho así lo hacen las historias urbanísticas, que hablan del paso del “arte urbano” al “urbanismo moderno” o “urbanismo científico”, del *city beautiful* al *city efficient*, y de ahí al “urbanismo racionalista”, adscribiendo a categorías de la historia global del urbanismo.

Pero en definitiva, importa más el desplazamiento de una categoría a otra que la pureza de cada una de ellas en sí misma, como lo hacen las taxonomías. Porque para que se pase de una categoría estipulada a un plan a otra categoría en otro plan, para que este desplazamiento se produzca, es evidente la necesidad de acontecimientos entre ambos que posibiliten ese paso, una transición plagada de hechos que se relacionan para definir unas nuevas condiciones y determinaciones.

Y tal vez esta transición es más sugerente en su análisis que los núcleos definitorios de paradigmas y los períodos que en sí mismos estos paradigmas explican, ya que en dichos procesos de cambios se hallan las tensiones, posibilidades y condicionamientos para el establecimiento de los cursos finalmente producidos. Porque además, estos últimos una vez cristalizados en categorías y paradigmas, anulan aquellas tensiones de su constitución, que tan importantes resultan para ponderar mejor el momento histórico.

Elocuente de ello es la distinta significación que puede adquirir un plan como el de Santa Fe de 1927, que al encontrarse dificultades para ser fácilmente adscripto a las categorías de la historiografía fue relegado en sus relatos. Sin embargo y por el contrario, justamente en esa dificultad se encuentra la fuente de riqueza que permiten entender mejor los pasos de un paradigma a otro, registrados en sus indecisas pero sugestivas ideas y acciones que delatan las dudas y convicciones en el mismo momento que se iban construyendo.

Y aun más, jerarquizaciones como preurbanismo y urbanismo, deslindes ideológicos como culturalismo y progresismo (Choay, 1976),⁶ no resisten para dar una explicación acabada de algunos de los planes que contuvieron una complejidad en sus alcances y una pluralidad en sus fuentes de inspiración. Entre otras cuestiones que permite la ponderación en relación de los planes, se puede vislumbrar contrapesos, donde se recorta una configuración moderna mas allá de la vanguardia centrada en Le Corbusier y el urbanismo denominado “progresista”, una forma que también puede entenderse moderna del urbanismo, aunque con base en la continuidad de una acumulación histórica, una modernidad urbano–arquitectónica mas compleja y mas plural en mixtura con otras inspiraciones.

A través de todos estos planes, se sistematizó el conocimiento y el proyecto de ciudad, se absorbió y procesó ideas del debate urbano, se tradujeron los cambiantes paradigmas del campo urbanístico, se expusieron los conflictos y se condensaron aspiraciones locales de resolución. Y en todos, el río fue un elemento fundamental, un componente espacial y cultural partícipe de

las iniciativas. Sobre sus costas se localizaron emprendimientos colectivos, se propusieron ordenamientos de usos y reformulaciones físicas que dotaron de los contenidos más fuertes e identificativos a los planes, como también de su imagen misma como fuente simbólica de la ciudad.

En definitiva, en ellos una vez más se puede indagar y verificar los relevantes significados de este accidente geográfico en la urbanidad de la ciudad.

Notas

¹ Este libro es una parte de una investigación de mayor alcance tanto temático como de fuentes abarcadas. Dicha investigación fue financiada por la Universidad Nacional del Litoral y el Conicet, cuyos resultados más extendidos se encuentran en la tesis doctoral defendida en la Universidad Politécnica de Catalunya durante el año 2010 ante un tribunal compuesto por Horacio Capel, Juan José Lahuerta, José Luis Oyon, Rinio Bruttomesso y Joan Alemany. Javier Fedele (2010): *Ciudad y río: La construcción histórica de un paisaje (Santa Fe 1886-1952)*. Tesis, Programa de Doctorado: Teoría i història de l'arquitectura. Departament de Composició. Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona. Universitat Politècnica de Catalunya. Consultable en: <http://www.tesisenred.net/TDX-0131111-091235>

² En referencia a los de Jorge Enrique Hardoy, fundador del Centro de Estudios Urbanos y Regionales.

³ Estos trabajos fueron completados y profundizados en Novick, Alicia: *Planes realizados y proyectos*

inconclusos en la construcción de la ciudad moderna. Buenos Aires, 1900-1940. Tesis Doctoral, Universidad de San Andrés. 2007. Inédita.

⁴ Es elocuente en este artículo todo el recogido de ideas en las Actas del Concejo Deliberante de Buenos Aires, entre 1923 y 1929, o publicadas en periódicos como *La Vanguardia* o revistas como *Vida Comunal*.

⁵ Proyectos de Avenida Costera de la Asociación Patriótica Amigos de Rosario de 1926, proyecto del ingeniero Devoto del año 1928, y proyecto del Departamento de Obras Públicas de 1935. Además, está el proyecto del Parque Balneario Ludueña, de los concejales Varón, Perfumo, Adelarado y Glienuer, de 1934.

⁶ Ambas dicotomías están referidas a las categorías desarrolladas por Françoise Choay en su clásica obra. Una lúcida apreciación es la de Almandoz, al realizar una crítica a estas categorías por su efectismo reductivo de las experiencias, las que contienen una mayor hibridez que la separación de modelos le otorga (Almandoz, 2008:129-135).

Capítulo 1

La tradición y el paisaje como estrategias insuficientes

Buenos Aires, 1925

“Las condiciones naturales de nuestra capital y su propia tradición aconsejaban el hallar la forma de recuperar su más bella característica, es decir, devolverle su fisonomía de ciudad situada al borde de un gran estuario.”¹

Las primeras estrategias urbanísticas que fijaran la atención sobre la ribera como pieza importante del plan se localizarán a la ciudad de Buenos Aires. Hasta entonces se habían dado intentos a nivel de proyecto particular sobre las costas, pero no se había dimensionado el peso de esta parte de la ciudad en su estructura general y en las estrategias de intervención global. Esto comenzará a plantearse con distintos intentos y resultados en 1923 en Buenos Aires.

Este será un proceso paralelo donde la costa va adquiriendo importancia mientras el urbanismo va consolidando sus visiones e instrumentos en una instancia sintetizadora como es el plan. Ahora bien, en ese proceso progresivo, pervivieron prácticas que si bien significaron importantes aperturas, por momentos quedaron condicionadas por los límites que hasta ese momento contenían antes de abrirse a nuevas tendencias.

En Buenos Aires se había avanzado con algunas intervenciones de espacios verdes desde las prácticas del paisajismo. La creación de oficinas públicas como la Dirección de Parques y Paseos, con la participación de profesionales extranjeros como Thays y sus sucesores locales como Carrasco, habían consolidado

una forma de operar en el espacio urbano. Estas prácticas serán las que tomarán la iniciativa, entendiendo a la ribera como un lugar pasible de ser ordenado y potenciado como un parque y/o paseo. Y aun más, como un parque o paseo como lo era en el pasado originario, antes de que la infraestructura portuaria de gran escala cercenara la relación de la ciudad con el Río de la Plata.

En 1916 como Director de Parques y Paseos Carrasco dará comienzo a las obras de la Costanera Sur, siendo esto una parte de un ambicioso proyecto de costa regional (Novick, 2004).² La inconexión de este resultante nuevo espacio con la estructura urbana consolidada, desdibujado entre instalaciones portuarias y restos de viejas urbanizaciones fracasadas, descubría la ineficiencia de estas intervenciones, desnudando la necesidad de una escala mayor de intervención para alcanzar los objetivos de plantar un paseo y/o un parque sobre el río pero identificado en uso y continuidad con la ciudad. Esto intentará ser abordado con un plan, siendo un tema central de las discusiones y propuestas del mismo.

1. La tradición intenta recuperar la costa del Plata: Buenos Aires, 1925

La Comisión de Estética Edilicia fue creada en 1923 por el Intendente de Buenos Aires Carlos Noel con la función primaria de emprender “el estudio de un plano general de la ciudad”.³ Si bien se hace referencia que para llevar a cabo esta tarea debía tener en cuenta el Plano desarrollado por Bouvard en 1909, se aclara que el mismo debía ser readaptado a los fines de poder implementar un nuevo “programa edilicio” que habían previamente trazado los integrantes de la Comisión en calidad de “representantes de los elementos más autorizados de los Poderes Públicos encargados de vigilar la construcción de monumentos nacionales y las obras públicas a erigirse en la Capital Federal”. Estos representantes eran: un arquitecto apoderado de la Municipalidad, el presidente de la Sociedad Central de Arquitectos, el Director de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, y el presidente de la Comisión Nacional de Bellas Artes, todos ellos designados y conducidos —en carácter de presidente de la Comisión— por el Intendente de la ciudad, quién había asumido como política oficial dicho “Programa Edilicio”.

El primer punto del Programa Edilicio, y luego incluido en el plan definitivo al acabar sus trabajos la Comisión, será la “la reconquista del río”. Expresa que “no hay nada más apremiante, dentro de las reformas generales, que el esforzarse en recuperar en las condiciones actuales de la ciudad y de su orientación las ventajas que le trae su vecindad privilegiada con el estuario del Plata. Toda obra que contribuyera a esta finalidad, hermanaría los hermosos puntos

de vista y las magníficas perspectivas al sano mejoramiento de los paseos al margen del río, creando así nuevos ambientes de vida popular en condiciones amplias e inmejorables”.⁴

El interés depositado en el río, en términos de reconquista, formaba parte de una recomposición de la relación de la ciudad con su entorno natural, roto por obra de la ocupación de la costa por el puerto y el ferrocarril. Pero más importante aún, convergía en ella una actitud de reacción al Plano de Bouvard, que había diluido en el territorio el núcleo de urbanidad de la ciudad histórica. El río se presenta como el lugar de reencuentro de esta urbanidad, la oportunidad a partir de la cual regenerarla rescatando su historia y relanzándola hacia un porvenir de progreso.

Bouvard,⁵ Jefe de Trabajos Públicos de París, había sido convocado en 1907 dentro del contexto de iniciativas preparatorias de los festejos de los 100 años de la Revolución de Mayo que marcó el inicio de la independencia nacional. Su Plano fue aprobado en 1911,⁶ y contemplaba el ensanche de avenidas y el trazado de diagonales, con plazas en los cruces, como un sistema que descongestiona y ayuda “a mejorar sensiblemente la estética de la ciudad”. Su estrategia consistió en agrupar proyectos aislados existentes en una idea de conjunto que se mostraba en una malla de avenidas, diagonales y plazas que extendía por todo el territorio municipal. Con ello, intentaba emparentar la identificación de conceptos genéricos del academicismo francés con las difusas aspiraciones culturales y tecnológicas que flotaban en la sociedad en vísperas de los festejos del Centenario.

El plan fue fuertemente criticado por carecer de “...un programa de ejecución, un programa financiero, planos de detalles, de presupuestos, de los consejos é indicaciones técnicas indispensables para saber como realizarlo (...)” siendo “(...) simples fantaseos infantiles, ó á complacencias incomprensibles, e imperdonables en un técnico (...)” (Jaeschke, 1912:2-5).

Pero el Plan Bouvard había decepcionado no sólo por su incapacidad de dotarse de mecanismos que aseguren su precisión y ejecución, críticas ciertamente fundadas entre otras que se produjeron acerca de su poco contenido social y dudas sobre la presencia de una idea general sólidamente elaborada. Hacia los años 1920, la vocación artística y monumental cobrará nuevamente fuerza, y las dudas vendrán también porque en ese sistema de trazados y plazas que cubría toda la planta urbana —también la aún no urbanizada— se percibía el peligro de una homogeneidad que atenaba contra la exaltación monumental de la ciudad consolidada. En la uniformidad circulatoria y en la indefinición de usos y edificación para las distintas partes se vislumbraba una urbanidad diluida en el territorio —vía el trazado propuesto— que desdibujaba las características de la ciudad monumentalizada que se aspiraba materializar en los perímetros concretos de su centro más consolidado.

A esto último apuntará la acción de la Comisión de Estética Edilicia, al promover un programa de reformas que ponía en valor sitios del centro y dejaba para la periferia los usos conflictivos, atendidos sólo desde la lógica funcional y de la provisión de infraestructura. Perfilaba, de esta manera, la idea global de la ciudad con roles diferentes para cada sector a los que definía con una edilicia diferenciada.

Martín Noel, arquitecto y presidente de la Comisión Nacional de Bellas Artes, encontrará espacio en el mandato de su hermano como intendente de la ciudad para el despliegue de esta orientación que queda palmariamente enunciada en el mismo nombre del grupo responsable para la confección de un nuevo plan: Comisión de Estética Edilicia. Dentro de dicha comisión es elocuente la ausencia de ingenieros como de higienistas.

Y tal como se avanzó más arriba, la recuperación de la costa del río como un espacio urbano será la acción clave para emprender esta tarea que pretenderá “acentuar la faz monumental de nuestra urbe”, expresión recurrente en el documento del plan. A partir de reconsiderar proyectos particulares que se habían formulado anteriormente, se plantea la remodelación de la Plaza de Mayo y sus edificios públicos —sitio fundacional y sede gubernamental— con una apertura al río en un juego sucesivo de terrazas que contemplaba también la reforma —en esa zona— de parte del puerto inaugurado en 1897 y que cerraba la relación con el frente de agua. Concretamente se eliminan los galpones paralelos al dique y se reemplazan por edificaciones simples perpendiculares al mismo dique encargadas de enmarcar una plaza que señale un ingreso desde el río a la ciudad a través del centro gubernamental.

Ligado a este centro monumental y conectado por una avenida, se definía otro equivalente articulado en las Plazas del Retiro y San Martín, que en la propuesta se unifican, y con una nueva composición de terrazas superpuestas y escalinatas se abren en perspectivas hacia el río y el dique del puerto.

Sin registrar antecedentes de proyectos anteriores, sino que surge por iniciativa de la misma Comisión, este espacio es una de las piezas del plan especialmente estudiadas y proyectadas para establecer un espacio cívico monumental en un sector complejo por la concurrencia de instalaciones ferroviarias y portuarias en gran cercanía con el centro urbano y el río. Además de las confluencias de flujos por estas actividades, posee una localización estratégica debido a que es la transición entre el centro y la extensión hacia el norte por la costa. Esto es percibido por la Comisión y por eso su atención de proyecto —“realizar una gran composición de conjunto”—, ya que debían resolverse situaciones conflictivas como la fragmentación y rupturas por la ocupación ferroviaria y la definición de espacios y concesiones de usos en solares resultantes de la obra de ampliación portuaria en curso en aquellos momentos.

Con la reunificación de las dos plazas, más la anexión de terrenos ganados al río por la obra del puerto, se reconfiguraba un conjunto que incluía tanto a las estaciones terminales de los ferrocarriles hacia el territorio nacional, como a la estación marítima de grandes transatlánticos, “de suerte que esta plaza significará la puerta de entrada del país y de cuyo centro irradiarán las arterias de tráfico y comunicación con el interior, dentro de su concepto esencial como Capital Federal de la República”.⁷ A ello se agregaban, y para confirmar el carácter de “expresión de la Capital de la Nación”, edificios tales como el Museo Nacional de Bellas Artes y la sede de la Comisión Nacional de Bellas Artes, la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, una nueva estación marítima, y el Ministerio de la Marina, entre los más importantes. Estos dos últimos, junto a otros como la Dirección de Inmigración, la Prefectura Marítima y la Intendencia de la Armada estaban en disposición para ocultar galpones e instalaciones del puerto, haciendo de transición entre los usos urbanos y portuarios.

Tal era el alcance del proyecto que contemplaba operaciones sobre el tejido circundante y pequeñas rectificaciones de calles adyacentes, con algunas demoliciones y readecuaciones en los solares con frente a la nueva “explanada del retiro”, tal la denominación del espacio central del conjunto. Conformado como una estructura escalonada de jardines en terraza descendentes hacia el río, donde se incorporan escalinatas y elementos ornamentales, “(...) se conseguirá una hermosa perspectiva sobre la explanada de mil metros, y dada la altura a que se halla la meseta en la que se edificaría el Museo de Bellas Artes, podrá verse por encima de las construcciones del Nuevo Puerto el amplio horizonte del Río de la Plata”.⁸

La transformación propuesta, además de los “beneficios de la faz estética”, contemplaba aspectos prácticos de conectividad. A la resolución de la relación con la estructura vial existente, se agrega la propuesta de incorporar una importante avenida de 90 metros de ancho que parte del conjunto —desde el lado oeste de su eje transversal— para vincular a este espacio con “el gran Paseo de la Costa” —otra de las piezas medulares del plan que se inicia donde finaliza el puerto hacia el norte.

Sobre la huella de trazados anteriores, se programaba una gran Avenida Costanera que daba estructura a todo el frente de agua desde el puerto hasta el límite municipal en el norte. Esta pieza, “de embellecimiento estético y de expansión urbana”, se visualiza como un gran parque extendido linealmente, con prolíferos recursos compositivos en general y enfatizados en los cruces con algunas arterias importantes perpendiculares al río, donde además de espacios abiertos se localizaban algunos equipamientos como casino y acuario. En la zona inmediata se proponen alojar palacios, hoteles de lujo, villas y block de casas de renta, todos con vista al gran estuario. Para su diseño se contó con la

colaboración de Jean–Claude–Nicolas Forestier —encargado de parques de París—, quien se desempeñó como asesor de la Comisión y tenía a su cargo el arreglo compositivo de parques y jardines del plan.

El trazado longitudinal de esta Avenida Costanera, según la propuesta de Forestier sobre las primeras aproximaciones de la Comisión, sigue una línea curva con ondulaciones alternativamente cóncavas y convexas. Estará dividida en tres partes, con diferente carácter y dimensiones. En la primera tendrá un ancho de 55 metros, con un pase al borde del río de 15 metros, una calzada de 22 metros para automotores y una colectora secundaria de 14 metros. Luego, hacia adentro de esto, un espacio parquizado de 60 metros, donde corría la vía del tren. La segunda parte se organiza en dos niveles, un gran paseo con terrazas a lo largo del río, dominado por la segunda parte más alta compuesta por una ancha avenida de 26 metros que forma otra terraza con hileras de árboles. La tercera parte pierde dimensión el trazado y se incrementan los recursos paisajísticos con mayor presencia de la naturaleza recreada con profusa vegetación y un lago.

La intervención era parte de una obra de infraestructura importante, ya que requería la construcción de un murallón exterior que desplace la línea de ribera ganando una vasta superficie de terrenos al río. De esta manera, se dispondría de espacio para el paseo costero sin interferir con la existente vía del ferrocarril que nadie imaginaba levantar considerándola como una coexistencia inevitable. A pesar de esta problemática contenida en la intervención prefigurada, los ingenieros no estaban incorporados en la Comisión, y estas cuestiones quedaban indefectiblemente en manos de los ingenieros de las empresas portuarias y ferroviarias, quienes proveían las soluciones desde fuera del plan. La base financiera de la operación era la puesta en mercado de los nuevos terrenos para la construcción de barrios parque de alto estándar y equipamientos como hoteles y casinos.

La remodelación del centro gubernamental de Plaza de Mayo y su apertura al río, la reconfiguración del Parque del Retiro y su explanada hacia el estuario, y el trazado de la Avenida Costanera hacia el norte, son las tres grandes piezas de un ordenamiento de la ribera a partir de la cual orientar y caracterizar la transformación de toda la ciudad.

A las mencionadas iniciativas se agrega complementariamente el embellecimiento del barrio sur, sector urbano inmediato al centro administrativo gubernamental. Este barrio sur es depositario de una memoria histórica que se pretende rescatar, es el sur originario de la urbanidad y será potenciado en esta condición por el plan con la localización de instituciones “de tan elevado orden” como el Museo Histórico, el Archivo Nacional y el Museo Municipal —“en una de las casas–esquinas de mayor abolengo artístico”— que vivifican el recuerdo del pasado. Refuerzan esta iniciativa la implantación de la Facultad

de Filosofía y Letras y el Conservatorio Nacional de Música, como la restauración de plazas como Santo Domingo y San Francisco.

Con todo ello la ciudad quedaría relanzada desde sus propias características históricas, naturales y construidas, desde el establecimiento de “dos puntos fundamentales que sirven de base al arranque del sistema radial, las dos grandes plazas de Mayo y San Martín (Parque del Retiro), cuyos proyectos parciales revelan la importancia que les atribuimos, no sólo como cabezas de dicha estructura urbana, sino también como centros determinantes de la importancia de Buenos Aires como Capital Federal de la República”.⁹

Ahí queda transparentada la lógica de este Plan de la Comisión, que dosifica los recursos compositivos de Bouvard en el espacio de la ciudad, utilizándolos con distinta intensidad dentro de la planta urbana, en vez de su homogéneo despliegue como lo había hecho el experto francés. Sin dejar de estipular intervenciones en distintas localizaciones, las que cataloga como “embellecimiento suburbano”, concentra la atención en el centro urbano intervenido a partir de la posibilidad que le da su río: “Las condiciones naturales de nuestra capital y su propia tradición, aconsejaban el hallar la forma de recuperar su mas bella característica, es decir, devolverle su fisonomía de ciudad situada al borde de un gran estuario”.¹⁰

El núcleo central de la urbanidad será potenciado en ese rol central de una estructura que se reforma y expande, pero que fundamentalmente adquiere ese carácter a través de su relación con el río. Se expresará “que es en el centro de la ciudad donde debe buscarse el mayor efecto artístico, para hallar en las plazas las expresiones monumentales mas características y adecuadas al sentido cívico y social de la nacionalidad”.¹¹ Por ello, sobre la malla de Bouvard de diagonales y avenidas extendida en toda la planta como composición total, la Comisión prioriza y da impulso a la ejecución de las Diagonales Norte y Sur que parten de la Plaza de Mayo¹² —principalmente— y también prioriza la Avenida Norte-Sur —con el tiempo la emblemática Avenida 9 de Julio— que corre paralela al río cerrando un circuito triangular con las dos Diagonales cuyo vértice es la Plaza de Mayo —apuntada al río y de donde parten las dos Diagonales y la Avenida norte sur es el lado opuesto al vértice de la Plaza de Mayo.

Fortalecido este núcleo queda marcado el centro de la ciudad, que concentra las operaciones de reforma que cambiarán la imagen y darán funcionalidad a este sector otorgándole preeminencia de uso y simbólica en el conjunto de la ciudad. Se refuerza esta operación con el ensanche de calles perpendiculares al río en este sector, una nueva diagonal de conexión de la Avenida Norte Sur con la Explana de Retiro, y la readecuación de plena forma de la existente Costanera Sur. Todas estas intervenciones tendrán un sentido de conjunto bien elocuente, en comparación a las aperturas, ensanches y diagonales por fuera

de este centro, que tendrán un carácter parcial de conexiones particulares y correctivas entre puntos aislados sin configurar conjuntos.

Con ello se alcanza una diferenciación de partes de la ciudad, el centro para los usos terciarios y la imagen de capital, mientras para la periferia las residencias de menor categoría, las actividades productivas, y la vivienda obrera. Una zonificación, aun sin los mecanismos precisos con que se la sistematizará conceptual y técnicamente en momentos posteriores de las prácticas urbanísticas, pero que determinará usos y caracterizaciones que incluso serán reforzadas con una normativa edilicia diferencial.

El plan busca organizar un razonamiento global de la ciudad, pero aun persiste en ideas fragmentadas y se apoya en proyectos particulares como núcleos de una supuesta composición global que no termina de confirmar.

A pesar de utilizar el recurso de “el partido”, lugar donde se condensan las premisas e intenciones, el índice de apartados posterior al mismo no trasluce una secuencia estructurada por un sistema lógico general definido en ese partido. Sino que es la compilación de actuaciones y unidades espaciales distintas en un recorrido de iniciativas y crónicas de trabajo, que si bien parecen buscar una dirección común hacia el partido, permanecen justificadas en su unidad original. Por ello resalta el río, ya que es el elemento coincidentemente común en muchas de las iniciativas.

La misma constitución de roles en la Comisión es otro indicio de la dispersión en la elaboración del plan,¹³ en la que no estarán ausentes recelos como los suscitados con la participación de Forestier, quien había sido contratado por el Municipio sin la consulta expresa de la Comisión y había realizado su trabajo en forma independiente. Forestier termina presentando un informe y proyectos por separado que forman parte de un material que se anexa al plan. Sintomático de ello es como en la memoria del plan, la Comisión aclara explícitamente que la documentación de todos los proyectos de la misma habían sido entregados al Sr. Forestier antes del inicio de su tarea, rematando que “habiendo comparado el proyecto del Sr. Forestier con los proyectos de esta Comisión, nos es grato comprobar la mayor conformidad entre ellos; todas las ideas primitivas de la Comisión han sido adoptadas por el señor Forestier”.¹⁴

En general los proyectos según se exponen podían ejecutarse separadamente y gestionarse sin mayores necesidades de concurrencia de otras dependencias administrativas. La Comisión no tuvo competencias para resolver temas referidos a las infraestructuras como ferrocarriles y puertos, y ello no sólo por no haber obtenido la cuota de poder necesaria en las incumbencias administrativas, sino porque la motivación de monumentalidad —la limitación cognitiva de este enfoque— que subyacía en sus percepciones e iniciativas relegó la consideración de estas cuestiones a circunstancias dadas e inevitables. Esto queda palmariamente registrado en el relato —que forma parte de la memoria del

plan— de la visita que los integrantes de la Comisión realizan al área de la costa. Esta visita consistió en un recorrido de la costa realizado en un vehículo ferroviario puesto por la empresa Ferrocarril Central Córdoba, sobre la misma vía del tren que ocupaba la ribera, y guiado por los ingenieros de la empresa ferroviaria.¹⁵ A este diagnóstico definido por estos profesionales del transporte, sólo le cabía la adaptación a las reglas compositivas de un “arte urbano” en el espacio de la ciudad, cuestión que fue de alguna manera llevada a cabo con un alto grado de ingenuidad por la Comisión.

En esto estaba depositada su aspiración: “la aplicación de los conceptos fundamentales del urbanismo empleados prácticamente a las necesidades, y todo ello vivificado por el genio del artista, podrá hacer agradables a las ciudades modernas”.¹⁶ Estuvo ausente la concurrencia de distintos saberes y técnicas en su mesa de trabajo, y por ende, la síntesis entre ellos no fue una premisa como será en los debates y planes urbanos posteriores.

En realidad, la posición asumida consistía en una declaración de renuncia a ciertos elementos problemáticos de los debates en torno al urbanismo como ciencia integradora: “(...) declaramos ante todo, que el partido por nosotros elegido, no corresponde en manera integral al concepto absolutamente científico del urbanismo moderno; sino mas bien, a una fusión de los preconizados sistemas actualistas aplicados a las condiciones prácticas y naturales de Buenos Aires”.¹⁷ Y en cuanto a la vocación artística de sus promotores y el talante en esa dirección que pretendieron dar a la práctica urbanística, los recursos puestos en juego no variaron entre el repertorio *beaux arts* y el pintoresquismo en los moldes del arte urbano, no alcanzando a formular nuevas alternativas estéticas inherentes al abordaje de las transformaciones urbanas en curso.

La atención e interés estaba excluyentemente en la particularidad de una situación, la propia de Buenos Aires, más que en la interacción y/o ejercicio de una lógica universal del problema genérico de las ciudades, como se debatía el urbanismo desde su constitución científica. Por ello, el “carácter y fisonomía particular de la Capital Argentina” serán el caudal a partir del cual organizar la ciudad, acervo a rescatar a través de la salvaguarda y puesta en valor en las decisiones de intervención. El “respeto por la figura histórica” será la guía orientadora más que la organización de las nuevas lógicas estructuradoras del espacio global de la ciudad.

El río será para el plan el elemento central que condensa ese carácter y fisonomía de la ciudad, el núcleo de actuación de esta estrategia. Si bien no será el único, será el eje sobre el que otras intervenciones se pueden complementar y reforzar. Los “fundamentos del planeamiento que se propone, obedecen, pues, en primer término a la defensa de las condiciones naturales de la ciudad”,¹⁸ a partir de la cual “volveríamos, por otra parte, al sentido primitivo, a la alameda arbolada fresca y umbrosa, paralela a la playa”.¹⁹

Con las intervenciones sobre la costa se busca recobrar espacios que fueron “el encanto de la ciudad colonial, tal como lo demuestra un fotograbado que reproducimos de la Plaza Manzini y otros que señalaban el aspecto pintoresco y risueño de la avenida ribereña (...) Proyectamos, pues, la reaparición de esta gran Avenida Costanera (...) cuyo estudio expondremos en capítulo especial, dedicado a esta importante obra, encargada de devolver a la Capital su verdadera fisonomía”.²⁰

El río en este plan se convierte en el lugar a partir del cual la ciudad se reorganiza, se reencuentra con una identidad recobrada, con su momento idílico del pasado reconstruido desde lo pintoresco. Será protagonista del plan, ya que este rescate pretende ser trascendido de ser la mejora de un espacio particular para convertirlo en el espacio de toda la ciudad. Ahora bien, la forma en que es pensada esta operación la hace asimilable todavía más a planes de embellecimiento que a las formas de los planes urbanos llamados modernos, en donde los componentes son parte de una estructura definida con procedimientos analíticos de una totalidad.

El río para pensarse como componente estructural de la ciudad todavía requerirá otras formas de entender la ciudad, que se desplegarán con otros personajes, en otras ciudades. El Plan de la Comisión de Estética Edilicia de Buenos Aires significó un avance que fue profundizado y concretado posteriormente, y confirmó cómo el río siempre estuvo presente en la emergencia y consolidación del urbanismo, protagonizando las búsquedas y acomodamientos del discurso y de la práctica que buscaba hacerse cargo de entender y operar en la ciudad.

2. La opción paisajista que no alcanza: ideas y planes de Carrasco

El ingeniero Benito Carrasco²¹ será el autor de dos planes urbanos dentro del período de transición entre el Plan de la Comisión de Estética Edilicia para Buenos Aires de 1925, y el Plan de Della Paolera, Farengo y Guido para Rosario de 1935. Las diferencias notables en ambos son fruto de procesos de experimentación, dentro de los cuales las prácticas del paisajismo representarán un importante intento para dar forma urbana e insertar en la ciudad a las costas, las cuales habían comenzado a percibirse como un espacio de valor superlativo.

Córdoba y Concordia no son ciudades de la pampa, y menos aún de su parte litoral. Pero amerita detenerse en los planes realizados por Carrasco para estas ciudades con río ya que, por una parte, cristalizan ideas que participaban activamente en los debates sobre Buenos Aires oponiéndose al plano de

Bouvard de 1909, y más concretamente, al plan de 1925. Por otra parte, ese desempeño durante los debates alrededor del plan de 1925, permite mensurar ese intento del paisajismo y sus límites.

Carrasco se desempeñó en la Municipalidad de Buenos Aires como Director de Parques y Paseos entre 1914 y 1918, y creó dentro de esta dependencia la Escuela de Jardinería. Ingeniero Agrónomo de formación profesional, su labor más concreta siempre estuvo enfocada al área de los parques y jardines, ya que luego de desempeñarse en la Municipalidad de Buenos Aires creará una empresa denominada “Oficina Técnica de Parques y Jardines”, desde donde realiza una extensa obra en temas de paisajismo.

Carrasco ocupó entonces el puesto anteriormente desempeñado por Carlos Thays²² y durante su gestión llevó a cabo las intervenciones de los Jardines de Invierno y el Rosedal en el Parque de Palermo, los inicios de la Costanera Sur, y el reordenamiento de las Plazas Pellegrini, San Martín y Británica, entre las obras más destacadas. La conclusión de su función en la Municipalidad obedeció más a cuestiones de política partidaria —su pertenencia al Partido Demócrata Progresista que no era gobierno— que a su labor, que por el contrario, además de tener un carácter activo elocuente, pretendía darle un mayor alcance.

Carrasco tuvo una vocación de trascender el paisajismo y para ello asumió el problema de la ciudad participando activamente en los debates a través de textos, fundando ámbitos como la asociación “Amigos de la Ciudad”,²³ y de trabajos como los que le fueron encargados para los planes urbanos de Mendoza en 1917, Córdoba en 1927 y Concordia en 1928.

Era columnista regular del diario *La Nación* y además de otros medios más vinculados al ámbito profesional, entre ellos la revista *Arquitectura* de Rosario que dirigía Ángel Guido. En *Arquitectura*, donde aparecerán algunos de sus artículos de *La Nación*, aprovechará la extensión y el lector especializado de la misma para explayarse y dejar registradas sus posiciones. En la lectura de sus textos, queda explícita la crítica genérica a los planes de embellecimiento, y particularmente al plan de Buenos Aires de 1925 confeccionado por la Comisión de Estética Edilicia, que incluía dentro de este paradigma, y del que no había participado por no haber sido convocado en otro hecho explicable desde su filiación política más que por sus condiciones profesionales.

A la falta de este plan técnico, que en el léxico profesional se denomina “plan regulador” —que no puede llamarse así a las distintas iniciativas realizadas entre nosotros, ya se trate del plano de Bouvard o del reciente editado de la Comisión de Estética Edilicia—, es que debemos atribuir el estado caótico de nuestras cuestiones edilicias y los graves males soportados por la población que, a no dudarlo, han de ir en aumento a medida que transcurra el tiempo si no se pone remedio a la desorientación en que se encuentran al respecto las autoridades municipales (Carrasco, 1927:44).

Desde estas críticas, Carrasco plantea la necesidad de incluir en el plan urbano a un conjunto de problemáticas que considera no atendidas en el Plan de Buenos Aires de 1925. “(...) estas comisiones cuando se forman deben estar constituidas por ingenieros urbanistas, médicos higienistas, abogados, paisajistas, financistas, historiadores, etc.” (1927:42). Y agrega “(...) un plan de conjunto, previamente estudiado y que contemple, en forma orgánica, articulada y técnica, a todas las cuestiones que afecten a la higiene, vialidad o belleza de la ciudad” (44).

Carrasco pedía ensanchar la base de temas que debían incluirse en el plan para articularlos en un resultado que dé respuestas integrales al problema urbano. En ese sentido era deudor de algunos debates de la década de los años 1920, que habían estado influidos por el tema de la vivienda a partir del accionar del Museo Social Argentino y su congreso de 1920.²⁴ Las nuevas condiciones políticas, establecidas por las nuevas reglas en los procesos electorales que otorgaban un mayor protagonismo a los sectores populares,²⁵ generaron un clima de apertura hacia temas sociales desde el Estado. La vivienda, que había sido el eje del mencionado evento denominado Primer Congreso Argentino de la Habitación, se incorporaba como cuestión inherente al crecimiento y bienestar de la ciudad, y Carrasco entiende que debe atenderse y encontrar resolución desde el plan urbano.

Sin embargo, esto que en sus textos aparece explícitamente, no queda registrado de esa manera en sus planes urbanos realizados. Tanto en el “Plano Regulator y de Extensión de Córdoba” de 1927²⁶ como en el “Plan Regulator y de Extensión de Concordia” de 1928,²⁷ los temas se encuentran enunciados pero no se articulan en propuestas precisas de orden general. Priman las estrategias paisajísticas sin incluir significativamente a otros aspectos en su pretendida síntesis de lo urbano, tal como se manifestaba en las premisas de sus análisis.²⁸

En el Plan de Córdoba²⁹ traza un amplio boulevard de circunvalación que encierra el núcleo urbano histórico y su ensanche proyectado. Este boulevard, con calzadas para tráfico ligero y pesado, jardines y arbolado, tendrá unos 125 metros de ancho, una escala generosa considerando que la Avenida del Bois de Boulogne tenía 120 metros —muy conocido por Carrasco ya que los análisis y referencias de París eran frecuentes en sus textos—. Este boulevard tiene un trazado regular de forma arriñonada y cuyo centro coincide con el núcleo urbano histórico. Los nuevos sectores proyectados contenían nuevos trazados y descartan la cuadrícula, e incorporan distintos repertorios de esquemas concéntricos o radiales, con la siempre presencia de diagonales y el paisajismo irregular de las zonas verdes.

Justamente, la gran diversidad de trazados será la característica sobresaliente de este plan. El trazado será el recurso principal para la diferenciación de sectores de la ciudad que tendrán distintas funciones como se estipulaba en su

clasificación y agrupación. Pero a ese aspecto quedaba reducida la propuesta diferencial y residía la confianza de resolución. Los grandes usos —las instalaciones ferroviarias, el distrito industrial, el campo de aviación, el hipódromo, el matadero, entre otros— quedaban por fuera del boulevard de circunvalación, sin demasiadas indicaciones ni prefiguraciones de proyecto. Como habiéndose expulsado de la ciudad a estos elementos, quedaba despejado el solar y la ciudad podía realizarse en su clave compositiva.

Carrasco había desarrollado previamente en 1923 un modelo ideal de “Ciudad Nueva” (1923:166–174), donde todos los dispositivos del trazado de parques eran aplicables a la definición de la forma urbana. Desde el diseño de jardines, y vía trazado urbano, se llegaba al nivel urbano transformando a la ciudad en un gran parque con diagonales y variedad geométrica que diferenciaba distintos sectores con distintas funciones —industrial, comercial, residencial.

La fuerza de la composición determinando las decisiones queda demostrada también en el plan para Concordia. El trazado de toda la ciudad se organiza a partir de una gran plaza central de la cual parten y llegan cuatro diagonales y cuatro avenidas importantes. Esta pieza monumentalizada, que recuerda la Place de l'Étoile, adquiere el carácter de foco al que convergen los flujos. Se encuentra en un límite del núcleo urbano histórico y es la articulación entre la ciudad vieja y nueva, una que mantiene la cuadrícula, y la otra que experimenta con el conjunto de posibilidades que la geometría de senderos puede dar dentro del marco de las leyes de equilibrio y simetría.

El esquema se completaba con nuevas diagonales en el centro existente y una avenida de circunvalación que englobaba todo el territorio diseñado con un trazado circular, que sólo se interrumpe en su pureza geométrica en el lado del río, aunque no alcanzó a perder el reconocimiento de la figura circular con toda la potencia pregnante de semejante forma contundente.

Tal era la supremacía de la forma que los accidentes naturales como el río y la montaña —para el caso de Córdoba— no aparecían con su potencia inherente de elemento singular, sino que permanecían opacados en la documentación gráfica —ni tampoco tenían demasiadas consideraciones en la memoria—. Si a los planos del plan de Córdoba y Concordia se le quitan sus riberas —sobre todo al de Concordia implantada a la vera de un importante curso de agua como es el río Uruguay—, el plano no quedará amputado sino que por el contrario recompondrá la forma en dicha parte. Por ello, estos accidentes podrían no estar, se comportan de forma neutra para la composición y no se integran cabalmente en ella.

En el caso de Concordia, la zona de la ribera es un parque más, cuya relación con el centro es igual a la del lado opuesto en territorio interior, con las mismas conexiones simétricas hacia uno y otro destino, pudiéndose intercambiar indistintamente. En el caso de Córdoba, que los ríos son interiores, en el curso

de agua de “La Cañada” se prevé su entubamiento para construir una gran avenida, que además del beneficio para el tráfico y la vegetación de la ciudad, se justifica por la bella perspectiva que se consigue del edificio del Palacio de Justicia. Con el río Primero, se prevé la construcción de calles en las riberas y puentes que lo atraviesen, y adecuar funcionalmente el espacio, pero sin explotar el carácter de singular pieza para significar la estructura urbana. Es definitiva siempre primó el esquema geométrico o la función primaria, sin avanzar en tramar estas dimensiones con los accidentes naturales del terreno.

Es llamativo porqué Carrasco había desarrollado tempranamente en 1912 un proyecto de alcance regional sobre la costa de la provincia de Buenos Aires,³⁰ donde esta consideración a las características naturales del terreno fueron altamente contempladas y elaboradas en una propuesta de proyecto de un parque metropolitano que intentaba articular los indicadores del proceso de urbanización. De unos aproximados 70 km de extensión, iba desde el límite municipal norte —ciudad de Buenos Aires— subiendo por el Río de la Plata en esa dirección, y se estructuraba a partir de organizar el viario y la jardinería poniendo en valor las vistas del paisaje. Aquí Carrasco había amalgamado un *parkway* de escala territorial con una interesante articulación de trazado, equipamientos, edificación —regulada para los solares privados— y paisaje en un complejo sistema.

Pero en sus planes no aparece esta articulación, y elementos como el río y la montaña no forman parte importante en la definición de la propuesta. Pareciera que cuando realiza un proyecto de fragmento aparecen más articulados los elementos y las estrategias que cuando se intenta abordar la unidad espacial de todo el “organismo” urbano.

Con estas ideas y propuestas se estaban dando pasos hacia un plan que abarcara la totalidad del espacio de la ciudad como al conjunto de aspectos que determinan su proceso de construcción. Pero aún se carecía de un método que lograra llevar a cabo la tarea, ensamblando coherentemente objetivos con acciones y resultados. Por ello no llaman la atención estos desajustes entre la potencialidad de un elemento natural como eran los cursos de agua y la indiferencia con que los utiliza Carrasco en sus formulaciones. Así también la supuesta contradicción entre los textos con referencias a la problemática de la vivienda y su escaso tratamiento fundido en los recursos compositivos del trazado, se explica por la carencia de un dispositivo de abordaje que sistematice las problemáticas y elementos en proposiciones de intervención. Sin definir categorías analíticas nuevas, ni especificar las formas y variables con que se realizarían los estudios previos mencionados como necesarios, las proposiciones quedarán remitidas al trazado, a las disposiciones de monumentos y edilicia, y al diseño de parques; es decir, los recursos usuales al momento sin aportar una integración efectiva a los nuevos temas y elementos que se enunciaban en sus textos como crítica a los planes anteriores.

Este nuevo método y los procedimientos analíticos que permitirá abordar la totalidad espacial y problemática de la ciudad, lo que algunos llamarán la emergencia del urbanismo, estaban en formación y como se sabe, fueron parte de una batalla de distintos saberes para apropiarse de un nuevo discurso de conocimiento e intervención en la ciudad. Carrasco intentará ese abordaje desde el paisajismo, sin superar sus métodos y recursos específicos de este campo, y los utilizó aplicándolos sin discernimiento claro de las escalas y complejidades diferenciales entre el parque y la ciudad, que intercambiaba indistintamente en sus procedimientos confundiendo los. Asimismo, la síntesis entre sus inclinaciones compositivas parisinas y sus vocaciones sociales inspiradas en las experiencias norteamericanas (1917:6) —el verde como función social— no logrará fraguar.

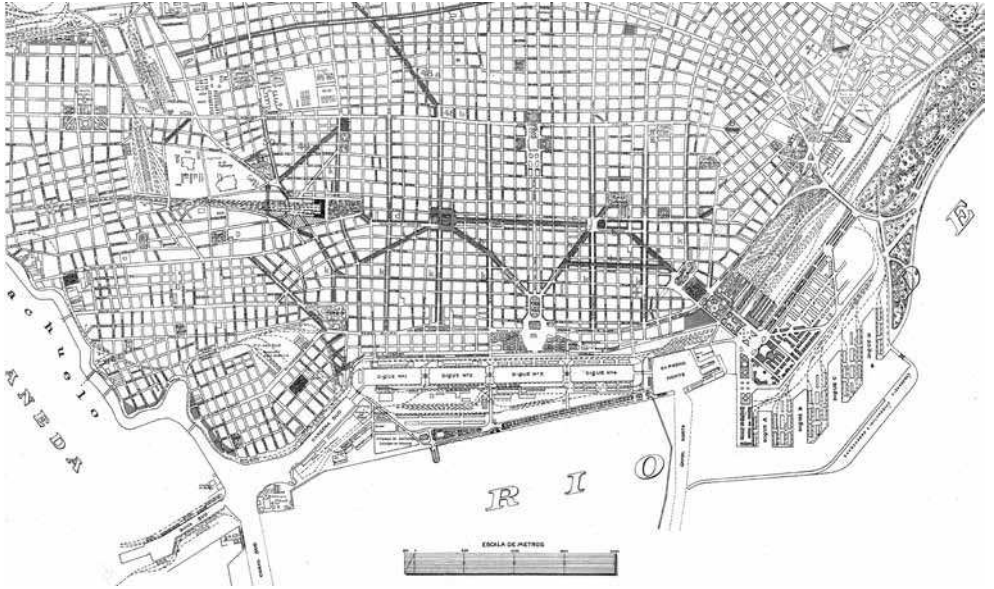
Aun todavía tendrán que abrirse nuevas instancias, con una renovada interpretación de las condiciones que planteaba el desarrollo de la ciudad en Argentina. Sin embargo es importante la labor de Carrasco para terminar de mostrar los límites y desajustes de esta forma de intervenir en la ciudad, aun desde una visión crítica como la que pretendió encarnar diferenciándose de la Comisión de Estética Edilicia, pero con la que en realidad no contenía sustanciales diferencias concretas en los procedimientos de operar en la ciudad.

Y además, a través del análisis de sus propuestas, quedan en contraste las diferencias con el Plan de Santa Fe de 1927, el mismo año del Plan de Córdoba del mismo Carrasco. La consideración de los cursos de agua, como el lugar que ocupa en el plan la infraestructura ferroviaria son elementos claves que descartan la intervención de Carrasco en Santa Fe, como podía suponerse a partir del rol protagónico que tenía su persona en la contratación para planes urbanos, como también por la clasificación de los planes de Carrasco y del Plan de Santa Fe dentro del mismo paradigma y período denominado “arte urbano” como lo hace la historiografía urbanística.³¹

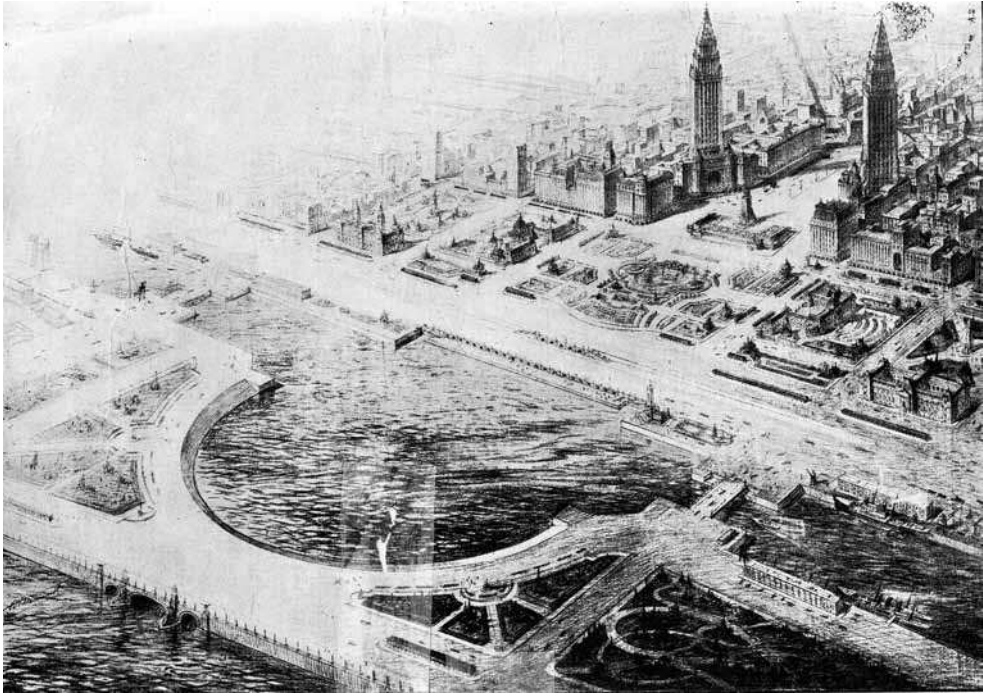
Por ello, en hipótesis contraria a ello, además de no participar Carrasco en la propuesta para Santa Fe, el plan de esta ciudad está más en relación con la etapa de un “urbanismo científico” o *city efficient*, y su “arte urbano” está más mezclado y articulado con éstas últimas categorías. Si bien no alcanza a formularse en un nivel alto de desarrollo éstas nuevas prácticas interpretativas y propositivas sobre la ciudad, sí contienen perspectivas claras que representan experimentaciones que conducirán a ellas. El Plan de Santa Fe, interpretado en sus contenidos como en la inferencia de su autoría tal como se hace en el capítulo posterior, se acerca mucho más a los planes urbanos posteriores que a los contemporáneos de Carrasco u otros anteriores.

La aceleración de las contradicciones entre la infraestructura ferroportuaria de la red productiva, por una parte, y las pretensiones compositivas tanto de la tradición arquitectónica como la del paisajismo, por la otra, tendrán su

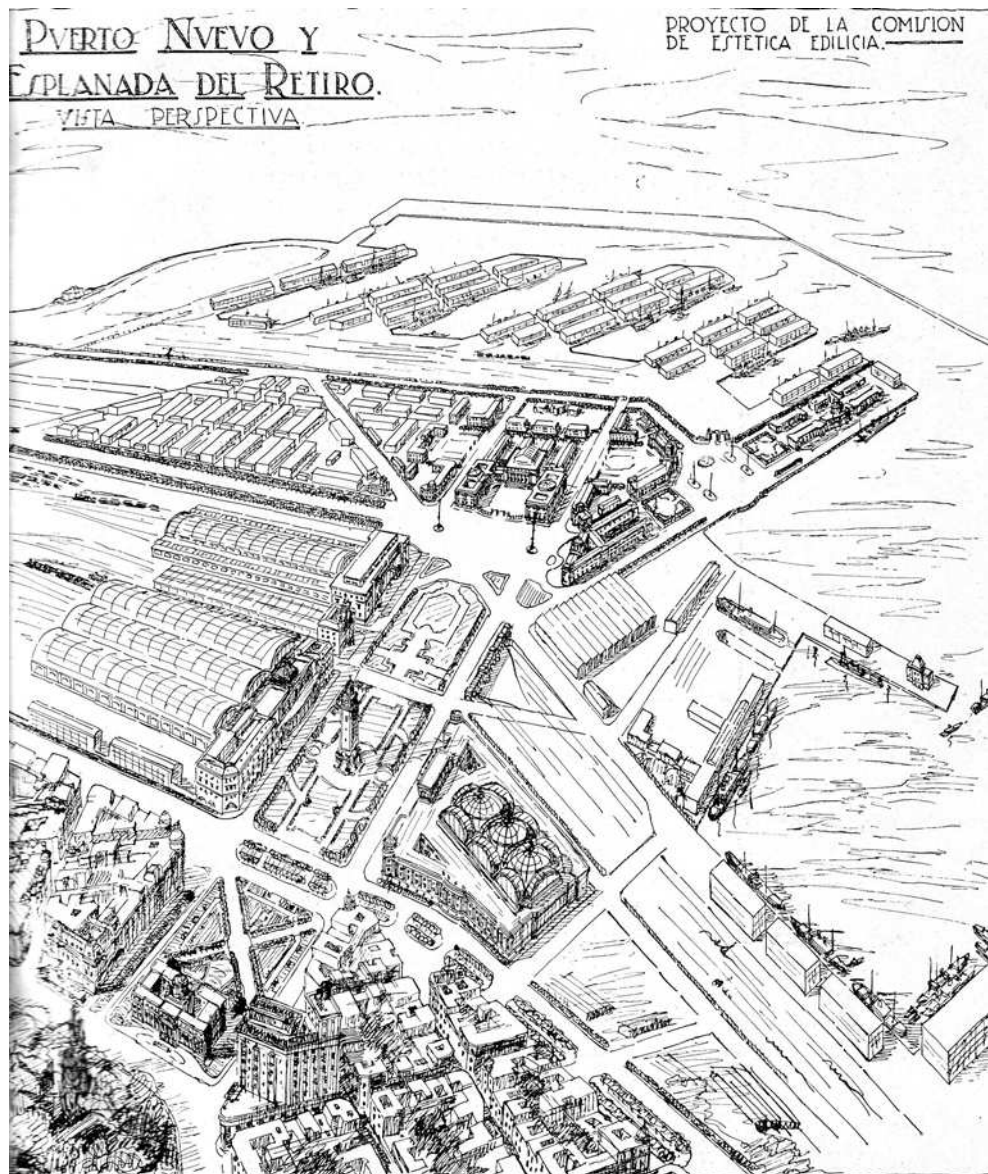
condensación en el episodio en Rosario sobre la localización de instalaciones ferroviarias en la ribera del río Paraná, mencionado en la introducción. A partir del debate y circunstancias alrededor de este episodio de 1923 se movilizarán inquietudes y estrategias que intentan resolver el conflicto, muchas de las cuales pueden visualizarse en el Plan de Santa Fe y son parte protagónica del plan urbano de Rosario de 1935.



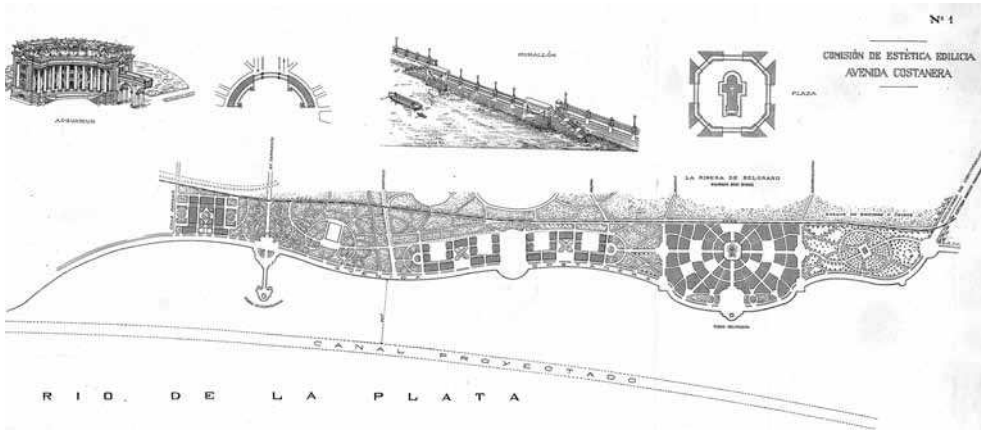
I. Vista parcial del Plano de intervenciones. Plan de la Comisión de Estética Edilicia de 1925. Se observa el uso de diagonales en el núcleo consolidado, el reordenamiento del área del puerto con equipamiento verde y la costanera sur como borde del recinto de los diques cerrados de Puerto Madero, buscando consolidar un uso urbano en el frente del río. *Fuente:* Comisión de Estética Edilicia. *Proyecto Orgánico para la urbanización del municipio.* Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925.



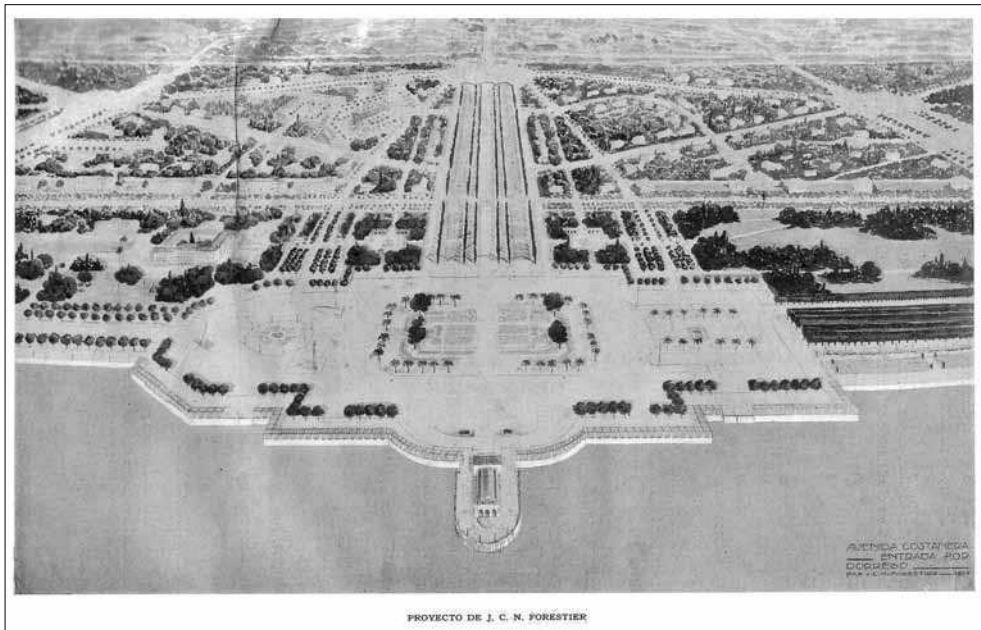
2. Propuesta para la apertura al río de la Plaza de Mayo, desalojando a Puerto Madero.
Fuente: Comisión de Estética Edilicia. *Proyecto Orgánico para la urbanización del municipio.* Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925.



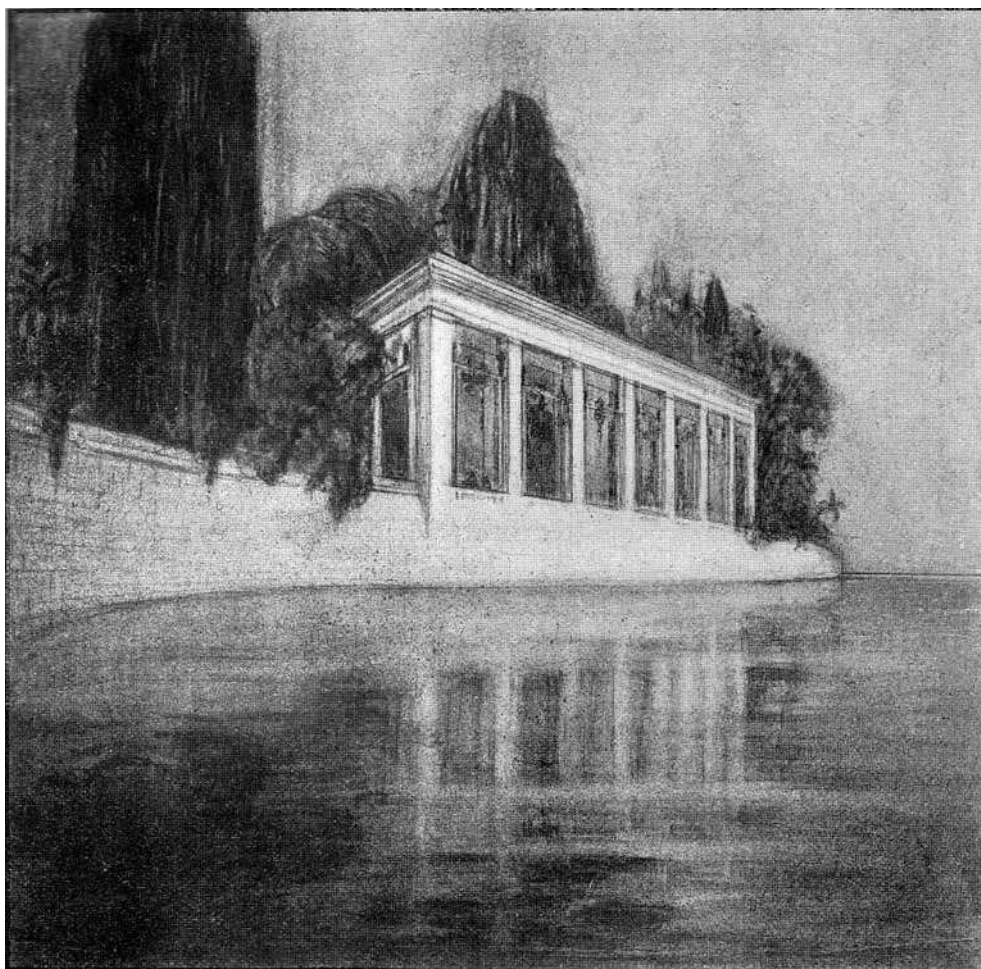
3. Vista de la propuesta de ordenamiento de la zona de Puerto Norte y Estación de FF.CC. de Retiro, entre otras instalaciones ferroporutuarías. El plan intentará conciliar vía proyecto urbano, sin éxito, estos usos con otros equipamientos urbanos altamente simbólicos en el Parque del Retiro, buscando vincular la ribera con la estructura urbana. Fuente: Comisión de Estética Edilicia. *Proyecto Orgánico para la urbanización del municipio*. Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925.



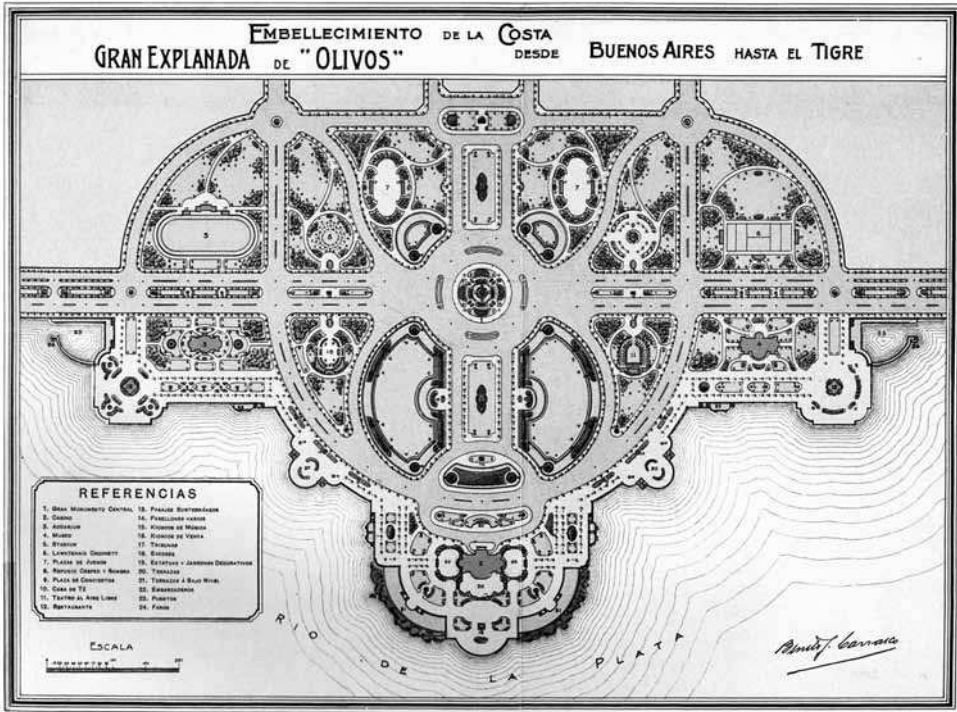
4. Proyecto de Avenida Costanera, y repertorios arquitectónicos, perteneciente a las propuestas del Plan de 1925. Fuente: Comisión de Estética Edilicia. *Proyecto Orgánico para la urbanización del municipio*. Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925.



5. Arquitectura para el diseño de la ribera. Propuesta de J.C.N. Forestier. Fuente: Comisión de Estética Edilicia. *Proyecto Orgánico para la urbanización del municipio*. Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925.



6. Arquitectura para el diseño de la ribera. Propuesta de J.C.N. Forestier. *Fuente:* Comisión de Estética Edilicia. *Proyecto Orgánico para la urbanización del municipio.* Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925.



7. Propuesta de Benito Carrasco para la ribera de Olivos, dentro de sus trabajos para el embellecimiento de la costa de la provincia de Buenos Aires, desde la ciudad capital hasta el Tigre. Fuente: Carrasco, Benito. *Parques y Jardines*. Buenos Aires, Peuser, 1923.

Notas

¹ Comisión de Estética Edilicia. “Plan Orgánico para la urbanización del municipio”, Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925. Talleres Peuser. p.203.

² Para esta intervención y otras relacionadas de espacios públicos en la costa de Buenos Aires.

³ Acta fundacional de la Comisión de Estética Edilicia, incluida en la publicación del Plan Orgánico para la urbanización del municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal”, Intendencia Municipal de Buenos Aires, 1925. Talleres Peuser. p.11.

⁴ Idem, p.13.

⁵ Sobre Bouvard en Buenos Aires ver: Berjman, Sonia. *Plazas y parques de Buenos Aires: la obra de los paisajistas franceses. 1860-1930*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1997; Tartarini, Jorge. “El Plan Bouvard para Buenos Aires (1907-1911). Algunos antecedentes”, *Anales* n° 27-28, Buenos Aires, IAA-FADU-UBA, 1992, pp. 105/113; Tartarini, Jorge. “La polémica Bouvard-Jaeschke (Buenos Aires, 1907-1911)”, *DANA* n° 30, Resistencia, 1991, pp. 44/52.

⁶ Intendencia Municipal: *El nuevo plano*, Buenos Aires, 1909.

⁷ Idem, p.231.

⁸ Idem, p.232.

⁹ Idem, p.91.

¹⁰ Idem, p.203.

¹¹ Idem, p.66.

¹² Las diagonales habían sido muchas más en el plano de Bouvard, extendiéndose en el mismo como una red que modulaba casi la totalidad de la planta urbana de forma homogénea con el trazado de estas avenidas.

¹³ Incluso historiográficamente muchas veces se ha intercambiado la denominación e identificación de este Plan como el Plan Forestier o Plan de la Comisión.

¹⁴ Idem, p.153

¹⁵ Idem, p.205 y sucesivas.

¹⁶ Idem, p.62

¹⁷ Se refiere justamente al concierto de teorías e ideas que se muestran y debaten —sin demasiada jerarquías ni síntesis entre ellas— en los congresos internacionales —Berlín, Viena, Londres— y que luego son procesadas híbridamente en forma singular de acuerdo con las particulares necesidades de la ciudad en que son aplicadas. Idem, p.59.

¹⁸ Idem, p.62

¹⁹ Idem, p.13

²⁰ Idem, p.62

²¹ Para datos biográficos de Carrasco, ver Berjman, Sonia: “Carrasco”, Liernur, J. y Aliata, F. (eds.): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, Obras, Biografías, Instituciones, Ciudades*. Buenos Aires, Clarín Arquitectura, 2004. Tomo 2, pp. 20-21; Berjman, Sonia: “El pensamiento de Benito Carrasco: hacia una teoría paisajística argentina”, *DANA*, 30. Resistencia, 1991, pp. 22-30.

²² Para datos biográficos y labor de Thays, ver Berjman, Sonia: *Plazas y parques de Buenos Aires: la obra de los paisajistas franceses. 1860-1930*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1997; Berjman, Sonia: *Carlos Thays: sus escritos sobre jardines y paisajes*. Buenos Aires, Ciudad Argentina, 2002.

²³ Tomando de referencia a la de París, en 1924 se funda la “Asociación Amigos de la ciudad”, entre cuyos promotores se encontraba Benito Carrasco. Sus objetivos declarados son informar a la población y alertar a las autoridades sobre los problemas urbanos. En algunos aspectos, esta asociación fundada en 1912 continuaba la labor del Museo Social Argentino, también inspirado en su homólogo parisino de 1895, y con una fuerte vocación filantrópica en sus iniciativas. Ver: *Cinco lustros al servicio de la ciudad 1924-1949*. Buenos Aires, Amigos de la ciudad, 1951.

²⁴ Primer Congreso Argentino de la Habitación: Actas y Conclusiones. Buenos Aires, Museo Social Argentino, 1920.

²⁵ En 1912, la denominada Ley Sáenz Peña estableció el sufragio secreto y universal, terminando por un tiempo con los mecanismos espurios de manipulación de los procesos electorales. Ello permitió el ingreso a la vida política en forma protagónica de partidos que representaban intereses de franjas más amplias de población, incorporadas ahora al proceso político, y con ello se sistematizaron demandas de mejoras sociales entre las cuales estarán presentes la vivienda y los equipamientos urbanos.

²⁶ Municipalidad de Córdoba, Archivo Histórico Municipal. Documentos de 1926, tomo 4, Secretaría del Honorable Concejo Deliberante, Comisión de Obras Públicas. Expediente N° 2301, Folio 273 y subsiguientes. Aquí se encuentran la ordenanza de contratación, los debates antes y durante el Plan, como un primer informe de Carrasco.

²⁷ Para ver circunstancias de contratación como descripciones de este Plan ver: Bragos, Oscar: "La primera generación de planes reguladores en la Argentina: del arte urbano al urbanismo", *Anais do V Seminário História da cidade e do urbanismo*, Campinas SP, Brasil, 1998.

²⁸ El Plan para Mendoza, denominado "Proyecto de ampliación y rectificación del trazado actual para la ciudad de Mendoza", dada su temprana formu-

lación con escasos elementos nuevos y el nulo impacto que tuvo, no es analizado aquí. Ver: Ponte Ricardo: *Aquella ciudad de barro. Historia de una ciudad andina desde el siglo XVI hasta nuestros días*. Mendoza, Municipalidad de Mendoza, 1987; Raffa, Cecilia: "El urbanismo de Benito Carrasco: entre parques y jardines y la propuesta para la ciudad de Mendoza", *Registros 2*, diciembre 2004, Mar del Plata, UNMDP, pp.149-165.

²⁹ Ver Page, Carlos: *Propuestas e intervenciones urbanas en Córdoba 1880/1930*. Córdoba, FAU/UNC, 1991.

³⁰ Carrasco realiza el proyecto para el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, en cuyo ámbito se había creado una Comisión de Embellecimiento de la Costa. Ver Carrasco, Benito: *Parques y Jardines*. Buenos Aires, Peuser, 1923 pp.155-9; Carrasco, Benito: "La avenida de la costa", *La Nación*, 11 febrero de 1924, reproducido en *Arquitectura* 11, Rosario, 1927, pp. 62-64; Tella, Guillermo: "Benito Carrasco. El camino de la costa", *Documentos de arquitectura argentina*. Buenos Aires, Summa+, 2004, pp.46-53.

³¹ Según Bragos, Oscar: "La primera generación de planes reguladores en la Argentina: del arte urbano al urbanismo", en *Anais do V Seminário História da cidade e do urbanismo*, Campinas SP, Brasil, 1998.

Capítulo 2

El río para la ideación global de la ciudad

Santa Fe, 1927

“Es necesario cuidar el puerto con escrupulosa atención, determinar prolijamente las zonas de sus futuras ampliaciones, y no reparar en gasto alguno: porque cualquier gesto de indecisión, economía mal entendida, o mezquindad de miras, la haría retrasar y desorientar en su desarrollo [a la ciudad].”¹

Con un origen administrativo confuso, en diciembre de 1927 el Concejo Deliberante de la Ciudad de Santa Fe aprueba el “Proyecto de Urbanización”,² presentado por el Concejal Julio Cabal en la misma sesión que es aprobado sobre tablas sin mediar discusión y debate, a pesar de que las características del tema ameritaban lo contrario.

Dicho Proyecto de Urbanización consta de un conjunto de proyectos elocuentemente coordinados y definidos con una alta precisión en su localización, alcance, acabado formal y coherencia combinatoria entre ellos.

Este surgimiento ambiguo —por un lado, indeterminado en su emergencia y gestión institucional, pero, por otro, detalladamente determinado en sus formalizaciones técnicas— abre el interrogante sobre su autoría, y a partir de ello, de la trama de sus principios, fundamentos y decisiones proyectadas, como en los significados de todo ello en el proceso histórico. Porque se configurará como un capítulo relevante en la historia de la ciudad de Santa Fe, ya que representará el primer plan urbano de la misma, y que más allá de sus escasas

realizaciones tal como aparecían proyectadas, dejará sentadas algunas líneas estructurales que incidirán en el proceso histórico posterior de transformaciones de la ciudad a partir de aquel momento. Tal es así, que pervivirán algunas definiciones de uso para determinadas zonas por ejemplo, como también la contemplación en los siguientes planes urbanos de ciertas determinaciones, tanto para confirmarlas como para refutarlas en distintos puntos, pero que en ningún caso fueron indiferentes.

Pero también significará, trascendiendo el alcance estrictamente local, la apertura de indagaciones sobre la génesis del urbanismo en Argentina, principalmente el rol de algunas personalidades en dicho proceso formativo que estarían coincidiendo con la participación en este plan urbano, punto —hasta hoy— desatendido en la historiografía local y nacional. Si bien se carece de un rastro que lo avale documentalmente, la relación de hechos en cuanto a la gestión del plan, como los vínculos de contenidos con otros planes posteriores de otras ciudades, o encargos realizados ulteriormente en la misma Santa Fe, a partir de todo este conjunto de elementos —que se desarrollan en los apartados siguientes— se puede inferir con un alto grado de certeza que Ángel Guido ha sido el principal creador de este plan.

Pero más allá del aporte de la investigación en el plano historiográfico que esta indagación abre, cobra importancia también ya que permite tramar la situación litoral de la ciudad con la experimentación de los inicios del urbanismo y con el despliegue de una de las corrientes de esa disciplina que se forjará en Argentina —contrapuestas a los promotores del funcionalismo estricto y el talante corbuseriano como veremos más adelante—, y que principalmente tomará de referencia al escenario de la costa como el elemento decisivo en la definición y clasificación de ciudades y, consecuentemente, de propuestas de intervenciones urbanas diferenciadas a partir de ello.

Estas indagaciones han demostrado que aun en los temas y casos aparentemente más periféricos, se encuentran hilos de conexión insospechados a partir de los cuales habilitar nuevas miradas, nuevas vías para profundizar los análisis e insertar el tema originario en un sistema de temas propios de la mayor complejidad y del interés de los grandes debates sobre la ciudad que fueron dándose en el tiempo.

1. Puerto, ferrocarril y costa: piezas claves para una nueva estructura

La documentación del plan contiene 37 apartados corridos y unas aproximadamente 50 láminas con planimetrías e ilustraciones, según las citas de texto y las ilustraciones de su publicación. A través de la secuencia de los apartados

del texto se trasluce una lógica argumentativa donde anidan la génesis de las propuestas y las determinaciones de las intervenciones proyectadas.

Comienza haciendo explícitos los propósitos y finalidades, como el marco de los estudios realizados y a realizar complementarios, entre los dos primeros de estos apartados. Finaliza con el plan económico de emprendimientos, expropiaciones y ejecuciones, últimos dos puntos. En el medio, se van desarrollando de a uno los componentes de la estructura urbana propuesta, como avenidas, calles, manzanas, barrios, plazas, parques, bosques, equipamientos, edificación, edificios públicos, entre otros aspectos como servicios públicos y sus redes técnicas.

Pero previo a estos apartados intermedios sobre estos componentes de la estructura urbana, e inmediatamente después del marco general de propósitos, se establecen las líneas estructurantes de la propuesta, las trazas fundamentales sobre las que definen la forma e imagen del plan. Porque en estos apartados se identifican las piezas principales y la relación entre ellas que determinarán el conjunto, que dibujarán en el plano de la urbanización “la relación estable de unidad y síntesis de los distintos elementos que la constituyen (la ciudad)”, y que más allá de los cambios y las tendencias futuras que reconoce que puedan sobrevenir, postula que esa unidad y síntesis “serán inmutables y del presente (plan)”.³

Diagnostica que las instalaciones que mayor incidencia tendrán en el condicionamiento de los restantes componentes de la estructura serán el puerto —principalmente— y los ferrocarriles que, por cierto, están en relación con el mismo. Ambos son el tema de los cuatro apartados primeros inmediatamente siguientes a los introductorios.

En las “causas que determinarán el desarrollo de Santa Fe”, define al puerto como el elemento principal que fija el ritmo de su impulso y las transformaciones en el espacio de la ciudad, a tal punto que expresa que “antes de hacer un estudio completo de la urbanización de la ciudad de Santa Fe, se ha tenido en cuenta: en primer término el sitio que corresponde para la futura zona de ampliaciones del puerto”. Consecuentemente, avanza postulando que “es necesario cuidar el puerto con escrupulosa atención, determinar prolijamente las zonas de sus futuras ampliaciones, y no reparar en gasto alguno: porque cualquier gesto de indecisión, economía mal entendida, o mezquindad de miras, la haría retrasar y desorientar en su desarrollo (a la ciudad)”.

Propondrá un Ente Administrativo para este puerto y llamará la atención de la necesaria implicación del municipio en el mismo ejerciendo un monitoreo de sus actividades e instalaciones, ya que “todo el municipio no será más que un resonador imparcial de las vibraciones de su puerto”.

El plan concretamente propondrá la ampliación del puerto al extender su superficie en casi un 80%,⁴ ocupando la zona de enfrente del puerto actual, ya en el sector de islas y del otro margen del canal de derivación y canal de acceso,

ambos ensanchados en unos 200 metros para ampliar la zona de maniobras acondicionada para un mayor número de barcos. La forma dada al nuevo puerto es la de diques de morfología dentada, forma que repite la del puerto existente en cierto grado, lo que le permite una optimización con mucha longitud de línea de amarre en poca superficie y un esquema de extensión. Fundamenta la localización de este ensanche en la proximidad y unidad con el puerto existente, la amplitud para la proyectada en el plan como para otras futuras ampliaciones y, principalmente, la facilidad para los accesos ferroviarios, los cuales eran reordenados en función de eliminar los conflictos con la trama urbana en los accesos al puerto existente. Esto último es analizado en el siguiente apartado, donde afirma que se “ha tenido especialmente en cuenta (...) la cintura de los ferrocarriles” que aprisiona el crecimiento de la ciudad como también genera dificultades en la cuadrícula existente, para lo cual traza las líneas de un programa de reestructuración ferroviaria.

Consecuentemente hace un conjunto de propuestas que sistematiza en tres ítems: **a)** trasladar la estación principal, **b)** cambiar los accesos ferroviarios a la ciudad, y **c)** proyectar la llegada al puerto en consonancia con su reforma.

La estación del FCSF (Ferrocarril Santa Fe) —la primera línea ferroviaria que se instaló en la ciudad, que ocupaba el predio inmediato al puerto— era trasladada por el plan hacia el norte de la ciudad, en la parte sur de la playa de maniobras denominada Santa Fe Cambios en un sector escasamente urbanizado aún. En estas instalaciones cercanas al puerto una vez retirada su estación más al norte, “se colocará en el largo terreno correspondiente en primer término un Museo Nacional de Bellas Artes, dos Museos Provinciales, un Teatro Municipal de Opera y finalmente un planetario; quedando así esta superficie convertida en un parque de ciencias y artes”. Todo ello representa un cambio de programa de uso, con actividades urbanas y de franca relación con el tejido edilicio de la ciudad. Asimismo eliminaba el acceso ferroviario al puerto desde este sitio para concentrarlo y sistematizarlo en el otro extremo del puerto y en relación con su nueva zona producto de su ampliación.

En cuanto al segundo ítems, plantea la modificación de los accesos de ferrocarril a la ciudad existentes en la zona oeste y norte. La línea del FCSF que llegaba hasta el puerto atravesando todo el territorio municipal desde su límite noroeste hasta la costa cercana inmediata al centro —es decir hacia el sur y este—, ahora con el mencionado traslado de su estación quedará más al norte limitando ese atravesamiento de la trama urbanizada. Pero el gran impacto que pretende el plan es con la eliminación de la línea del FCCA (Ferrocarril Central Argentino), que llegando a la ciudad por el oeste esquivaba toda la zona urbanizada y la circunvalaba por el norte para llegar a la costa este del puerto. Este trayecto era definido por el plan como el “cinturón de acero” que limitaba el crecimiento de la ciudad. Para que “en el futuro no se obstaculicen

amplias zonas de poblaciones que en el porvenir quedarían interrumpidas por su trazado caprichoso en el cual no se han tenido en cuenta los posibles adelantos de la ciudad”, proponía que esta línea desde el oeste en vez de tomar dirección hacia el norte sea reemplazada por un nuevo trazado elevado por el sur, bordeando la costa indefinida —en aquel momento— de todo este sector que se proponía reformular como límite del centro monumental. También se llevaba conjuntamente por este sitio otra línea que arribaba a la ciudad en su parte oeste cercana a la mencionada del FCCA. Lo importante era que la nueva traza propuesta estaba elevada, por lo que a través de un mecanismo de diseño pretendía salvar el conflicto entre la infraestructura ferroviaria y la trama urbana.

Con esta redefinición de los accesos a la ciudad pretendía superar los inconvenientes que la infraestructura ferroviaria genera en la trama urbana, eliminar vías, alejar otras o reinsertarlas en lugares menos conflictivos; también utilizar mecanismos de diseño como el recurso altimétrico con la elevación o el enterramiento cuando el encuentro con los espacios urbanos era inevitable. Este último será el principal recurso para resolver los accesos al puerto, el tercer ítem de este programa de reestructuración ferroviaria del plan que se constituye en el núcleo de sus decisiones estructurales.

Eliminada la estación y la llegada de la vía del FCSF al puerto en el predio inmediato al mismo, ahora el nuevo trazado se pensaba desde la nueva ubicación de la estación más al norte —lugar también de una extensa playa de maniobras—, hacia la entrada por el extremo este del puerto —anteriormente lo hacía por su parte central entre el extremo este y sur—. Este nuevo trazado, además de esquivar el sector más urbanizado, se preveía enterrado para permitir la dotación de espacios públicos sobre la superficie urbana de la vía férrea que corría bajo nivel. Arriba se preveía una avenida de un ancho de 30 metros.

El lugar escogido de ingreso del FCSF al puerto tenía una menor urbanización, y se constituía en una encrucijada, ya que existía ahí un ingreso ferroviario del FCCNA (Ferrocarril Central Norte Argentino) al puerto desde el noreste, y que el plan pretenderá sistematizar potenciándolo en un núcleo que asimismo dé acceso a todo el nuevo sector del puerto y a partir de donde se conectaba a una nueva playa de maniobras para los trenes de carga. Este nudo de tráfico de ingresos al puerto era resuelto por medio de un gran puente para los ferrocarriles y para el tráfico en general, lo que permitía la coexistencia entre los modos de tráfico a la vez que garantizaba la regularidad e intensidad del mismo en el lugar.

El plan reconocía el esfuerzo que implicaba a las empresas ferroviarias alterar sus accesos y el traslado de la estación principal; por ello contempla la compensación a partir de esta nuevo nudo y playa de maniobras con espacio suficiente para el desarrollo de las actividades, “teniendo en cuenta que por él (ferrocarril) entran al puerto el 50% del tonelaje total de exportación”.

Si bien el plan no avanza en precisiones técnicas específicas sobre este programa de reestructuración ferroviaria,⁵ sí cabe destacar la centralidad que tiene en el plan en cuanto a decisión estructural. La escala y forma en que es abordada esta cuestión, en cuanto a la magnitud de las propuestas, traslucen la importancia que los promotores del plan dan a estas decisiones que permitirán disponer de una organización de base con conflictos resueltos y disponibilidades de lugares para los componentes urbanos que considerarán importantes para la urbanización. Y entre ellos figurará la organización de los espacios cercanos al puerto —buscando una integración del mismo a la red de espacios públicos de la ciudad—, y la costa como lugar acondicionado y equipado para la sociabilidad a partir del disfrute paisajístico, además de las grandes avenidas centrales.

Una vez ampliada y organizada la infraestructura ferropuertuaria, todo el otro suelo pertenecía a la ciudad para el despliegue de su potencialidad, y las decisiones adoptadas en la reestructuración de trazados de vías como localización de estaciones y playas de maniobras junto a un puerto crecido en instalaciones, dotaban de una coherencia estructural y un fundamento funcional a la propuesta general. Si bien la imagen del plan quedaría socialmente más emblemática en las avenidas que recualificaban la trama existente y los nuevos espacios sobre la ribera, según expresa la memoria del plan esto es facilitado y sólo se considera posible si se daba esta reestructuración de la infraestructura ferropuertuaria abordada desde parámetros funcionales y técnicos más allá de las indicaciones estéticas. Esta era una condición necesaria y no era condición suficiente la vocación compositiva.

Por ello, este plan se constituye en un eslabón entre los planes de embellecimiento y los planes funcionales del *zoning*, ya que incorpora aspectos de estos últimos de los que carecían los primeros. En cualquier caso, hay una vocación de superación de los proyectos de embellecimiento, tanto por esa coherencia estructural entre los proyectos como por la atención a cuestiones que excedían esas preocupaciones incorporando y ordenando todos los componentes de la ciudad moderna.

Para dimensionar, y comprobar la cabal conciencia y decisión del plan sobre este punto, la expropiación de las instalaciones del FCSF inmediatas al puerto representa, según los cálculos económicos hechos por el mismo plan, el 20% de todas las expropiaciones y ejecuciones propuestas por la totalidad del plan.⁶ Y este peso es asumido debido al rol protagónico y determinante de este proyecto puntual para el plan general, cuando afirma que “dicha expropiación es una de las necesidades más imperiosas, pues la estación mencionada con sus accesos y ramales caprichoso que obstaculizan, dificultan, afean e impiden la realización de todo el sistema de embellecimiento concebido”. Alerta sobre las consecuencias que puede tener una demora en el tiempo de esta operación, ya

que su costo se elevaría aún más dada la forma de crecimiento de la ciudad y tornaría inviable la expropiación. Diagnostica que si se llega a este punto, como ha ocurrido en otras ciudades, el conflicto se volverá irreversible quedando “inhibidas en absoluto de realizar ningún plan de urbanización aceptable, por haberse creado verdaderas murallas de hierro que imposibilitan su acceso a las zonas más bellas, cierran extensas superficies pobladas y siendo un verdadero jeroglífico solucionar semejantes dificultades”.

Las instalaciones ferropuertuarias se convirtieron en el obstáculo más duro para el uso urbano del suelo, tanto interior como litoral, y esto será identificado en este momento con éste plan y otras propuestas en Argentina dado el desarrollo que había alcanzado en los años 20 dicha infraestructura y el crecimiento de las ciudades con demandas de espacio y entornos naturales. El plan, como instrumento principal de una disciplina en consolidación, intentará remediar este conflicto propio de los procesos de transformación urbana. Y dotará de contenido a las acciones redistribuyendo las instalaciones y sectorizando las actividades en un esquema de conjunto que hará uso, por vez primera en el contexto de las ciudades argentinas de forma incipientemente sistemática y elocuente, del instrumento de *zoning*.

Porque si, como se ha descrito hasta ahora, establece un esquema estructural de los componentes considerados como partes determinantes que debían ser ordenadas para no entorpecer el despliegue de la vida urbana, como son la infraestructura portuaria y ferroviaria, con sus interrelaciones, no casualmente le seguirá el próximo apartado con la definición del área industrial.

Ubicada en la zona oeste de la ciudad, se destina una extensa superficie libre para industrias y depósitos, sobre la margen del río Salado que es el curso fluvial que cierra por ese costado a la ciudad. Justamente aquí en el oeste habrá un tratamiento estrictamente funcional y un proyecto técnico de esta parte de costa muy distinto de la costa este con el puerto principal y los espacios verdes sobre el río Paraná. En el oeste se proponen nuevos canales de 45 metros de ancho que se distribuirán paralelamente entre sí y oblicuos al curso de agua, según descripción de la memoria del plan. Esta canalización facilitará la comunicación entre estos sectores y de ellos con el puerto en el este, bordeando la zona sur de la ciudad. El reordenamiento del acceso del ferrocarril a la ciudad ya descrito, con la traza del FCCA que era levantada sobre el norte de la ciudad y ahora correría por este sector, terminaría de vertebrar toda esta zona de la ciudad con un uso industrial, ferroviario y navegación interna de la costa oeste y sur, a la que se sumarían barrios obreros como el proyectado en la isla de enfrente.⁷ Este sector de costa tendrá entonces en el plan una atención y caracterización muy diferente de la costa este sobre el río Paraná, marcando claramente un rol distinto dentro de un esquema diferenciador de actividades en la estructura urbana.

Siguiendo en la progresión de definiciones, se va concretando una matriz que se culminará —ya en otro apartado— con la determinación de los límites de la ciudad. Si los mismos ya están definidos por las costas en sus bordes este, sur y oeste —con una reorganización portuaria y su accesibilidad que posibilitaba su armonización con la estructura urbana—; y asimismo se reorganizan los elementos ferroviarios para evitar conflictos de extensión hacia el norte, justamente restará sólo establecer una definición para este límite norte ya que ahí la extensión del territorio era indeterminada. A estos efectos calcula el desarrollo e incremento demográfico, estipula una densidad orientativa en función de una tipología edificatoria que oportunamente explicará el plan más adelante, y en consecuencia dispone un límite norte hasta donde el plan reconoce la entidad urbana proyectada, aclarando que más allá de esta extensión deberían realizarse otros y diferentes estudios y planes cuando sean sobrepasados estos indicadores. Fija como desarrollo futuro de la ciudad la cantidad de 700.000 a 1.000.000 de habitantes en un perímetro de 46 km², aumentando la población en mayor proporción que la superficie por lo que redundaba en un aumento de la densidad, la cual representaba un valor inferior a las ciudades europeas, pero francamente superior a las actuales en el continente sudamericano en general. Esta cantidad de habitantes y extensión de superficie eran consideradas máximas para el sostenimiento de un funcionamiento armónico de la ciudad.

Con las decisiones adoptadas hasta este punto, ya ha quedado definida en el plan una matriz estructuradora, que alcanza el objetivo de dotar de “una especie de casillero lógico donde se vayan ubicando progresivamente las instituciones”.

A partir de entonces el plan se dedica a describir los otros componentes de la urbanidad, que encuentran su posibilidad de realización desde aquella matriz —definida con el ordenamiento de los conflictos provocados por las nuevas formas y actividades del aparato productivo de la ciudad moderna—. Los monumentos, las avenidas y calles, los parques y equipamientos verdes, los tipos de edificación, la ubicación de edificios públicos y algunos proyectos especiales de ellos, serán la expresión más visible de la nueva ciudad, los elementos donde se condensarán las ventajas de aquellas resoluciones estructurales anteriores traducidos en espacios públicos y equipamientos para las actividades sociales y el intercambio ciudadano.

Los monumentos serán el primer ítem de este conjunto de elementos. Tomando nota de la abundancia de edificación de herencia colonial en Santa Fe —dada su temprana fundación—, establece una ponderación positiva de la misma para la caracterización de la ciudad actual. Junto a ella también considera las construcciones monumentales del período posterior a la independencia y la organización del Estado republicano y nacional. A todo este acervo, en distinto grado, no sólo lo preserva de la demolición por los nuevos trazados,

sino que lo utiliza para calificar los puntos de la nueva estructura urbana de trazados y parques, jerarquizándolos a través de la generación de un espacio que le de centralidad visual en cruces de avenidas y plazas. Asimismo deja asentado mecanismos de confiscación en caso de ser necesario para su preservación.

En este aspecto, el plan también representará una innovación en la Argentina, ya que será la primera vez que se valoricen en un nivel urbano algunas edificaciones y sean tenidas en cuenta para las nuevas determinaciones del plan incorporándolas en un proyecto de conjunto de conservación. Hasta el momento, las menciones en planes como el de Buenos Aires de 1925 contenían una valoración exclusivamente arquitectónica y dentro de los límites del objeto, moviéndose en el plano de legitimidad artística y/o histórica. En este caso de Santa Fe la preocupación iba más allá, se establecerán relaciones y mecanismos para la puesta en valor, incorporando estas edificaciones como piezas activas del plan y con instrumentos específicos de política urbana.⁸

El siguiente aspecto son las dos avenidas principales nuevas que el plan propondrá. Se configuran como dos ejes que ordenan la localización de equipamientos públicos en un esquema de carácter compositivo y funcional a la vez.

El llamado “eje longitudinal de la ciudad” pasa por la zona de mayor intensidad de la ciudad que se propone potenciar, y es trazado sobre las manzanas existentes entre las dos calles principales, con lo que crea sobre lo expropiado una “Avenida Central” que “solucionaría el futuro tráfico” y daría “origen a un nuevo elemento de belleza”.

La Avenida Central comenzaba su recorrido desde la plaza histórica sede de edificios gubernamentales, y atravesando la parte céntrica de la ciudad consolidada llega a un nuevo “parque interior” propuesto en el centro geométrico de la planta urbana extendida por el plan. Nótese la referencia denominativa de “parque interior”, diferente de todos los otros parques que el plan localizará sobre la costa. Dicho parque interior, lindante con las instalaciones ferroviarias renovadas por la instalación de la nueva estación central realojada, se constituye en un núcleo interior de la estructura de los nuevos trazados viarios. La Avenida Central luego de llegar a este parque se bifurca para circundarlo y volverse a unir para continuar su recorrido hacia el norte hasta el límite de la urbanización propuesta, encontrándose con la avenida de circunvalación que es otra pieza del plan.

De esta manera la Avenida Central divide a la ciudad en dos mitades casi simétricas hacia el este y el oeste. El inicio de la misma desde la plaza histórica se concibe de forma monumental, con el proyecto de dos rascacielos simétricos configurando el ingreso y la construcción de un edificio para la sede episcopal que también hacía de simetría hacia la existente catedral histórica preexistente.

Indica la necesidad de una reglamentación edilicia especial que regule las construcciones en los solares frentistas para conseguir una edificación homogénea, de escala y digna de belleza.

Con igual criterio y argumento que la Avenida Central que hace de Eje Longitudinal, se traza el Eje Transversal que forma una avenida perpendicular. Los extremos de la misma son una plaza al oeste y, de mucha mayor importancia al este, el gran Parque Principal frente al Dique I del puerto existente.

El paso siguiente es la definición de una Avenida de Circunvalación que hace de perímetro a toda la superficie de la planta urbana dedicada a la “futura ciudad” del plan. La describe como un recorrido que ofrece distintas perspectivas y situaciones que aprovechan la variada naturaleza de las zonas que atraviesa y hace uso de obras de ingeniería, cruce con otras vías y llegada de las avenidas principales; recomienda el alojamiento de edificios de escala y monumentos que realcen el espacio. La atención y el énfasis en la descripción están puestos en la zona que esta Avenida de Circunvalación recorre sobre la costa luego de dejar el área portuaria, es decir sobre la costa este del Paraná y la laguna Setúbal. Inicia el recorrido de indicaciones desde este punto deteniéndose en las funciones y equipamientos que aloja y en el valor paisajístico del frente de agua sobre la laguna Setúbal en la ribera este de la ciudad. Luego que la avenida deja el frente de agua en la parte este de la ciudad para circundar el límite norte, oeste y sur de la ciudad, las descripciones e indicaciones son mínimas, en franco contraste con el anterior tramo este frente a la laguna.

Con el Eje Longitudinal (Avenida Central), el Eje Transversal y la Avenida de Circunvalación se define el primer nivel del trazado, que se completará en un segundo nivel con las Avenidas Paralelas a los ejes y las Avenidas Diagonales, ambas con un ancho inferior. De esta manera queda definido un nuevo trazado que se complementa al existente intentando mejorar el sistema de movimientos entorpecido —según interpretación del plan— por el viejo trazado fundacional que no alcanza a responder a los nuevos requerimientos de circulación.

Con este nuevo sistema esos inconvenientes se pensaban resueltos, y se potenciaba funcional y estéticamente el espacio urbano existente con el desarrollo futuro de nuevas áreas. Porque además de garantizar una ágil accesibilidad, la imagen urbana se fortalecía con una articulación entre el trazado viario y la formalización espacial de las construcciones. Este sistema de trazado era concebido simultáneamente con la formación de un sistema edilicio, vía piezas concretas de edificios públicos o a través de la normativa, quedando asociadas la distribución de flujos con una imagen cívica en un nuevo sistema primario de espacios públicos. Por ello, se critica el trazado existente pero se opera sobre el mismo para diversificarlo en diferentes dimensiones de acuerdo con las pautas de las distintas intensidades de flujos, e integrando a ellas a la configuración arquitectónica del tejido y la puesta de una nueva escala monumental, en evidentes criterios referenciados en el *Civic Art* de Hegemann.⁹

Ahora bien, y aquí la originalidad y diferencia con los planes de embellecimiento, este nuevo sistema de espacios públicos se desplegaba sobre el fondo

del trazado existente con una vocación de integración más que de imposición. La primera característica en este sentido es la consideración de los monumentos y construcciones de valor histórico existentes, que según expresa recomendación incluida en el plan no deben ser afectados por los nuevos trazados ni la nueva edificación. Y otra característica es que el trazado de diagonales no se dibuja en un esquema de repeticiones de simetrías y a distancia uniforme con rigidez y homenajando la axialidad en sí misma, sino que tiene el cometido de unir puntos distantes y, flexibilizando el esquema, son ubicadas donde sean necesarias a estos fines —como cuando une la nueva estación ferroviaria y el acceso al puerto— o contemplan preexistencias —como las rutas de acceso territorial—, además de que pueden tener distintas dimensiones —como el caso de la que va al puerto—. Se trata de organizar el movimiento dotándolo de significado, haciendo uso de recursos compositivos pero sin que éstos sean la condición primera y última de las decisiones de forma.

Por ello, primaba el concepto de funcionalidad y consideración de lo existente por sobre la estricta regularidad geométrica de la composición,⁴⁰ la imposición de una imagen de la nueva edificación borrando lo existente, la generación deliberada y apriorística de vistas en sí mismas como eran las promocionadas diagonales de los proyectos urbanos de embellecimiento con ángulos irregulares. Pero, principalmente, pesaba la remisión a un orden global por sobre intervenciones fragmentadas, donde cada proyecto encuentra una justificación en relación con su participación concordante en el conjunto, a la vez que otorga una caracterización a la parte.

En definitiva, con la determinación de este sistema de trazados se buscaba garantizar la homogeneidad circulatoria y funcional en toda la planta urbana, pero sin menoscabar el protagonismo jerarquizado de la centralidad histórica y el río puesto en valor a través de intervenciones precisas con efectos potentes. A la más evidente, y por aquellos tiempos usual, pretensión de generar una red ágil de canalización de flujos que alcance a toda la ciudad que crecía desordenadamente con la defectuosa y primitiva cuadrícula fundacional, introducía en esa nueva red elementos de jerarquización que concentraban flujos e inversiones en determinados puntos como eran los ejes, los cuales en su formalización incorporaban otra escala de espacios urbanos a la ciudad.

Pasando dichos ejes por la zona de mayor intensidad, consolida como tal a dicha zona también para la ciudad futura, y no sólo con una imagen nueva sino superponiendo el rescate de la construcción histórica y/o monumental en una nueva entidad que sintetiza tradición y novedad. Indicativo de esto último es la intervención en la plaza fundacional, donde al inicio del Eje Longitudinal —Avenida Central— se proyectan dos nuevos rascacielos de nueva forma; a pesar de ello no sólo se mantiene la original catedral sino que se propone un edificio con características similares en escala, imagen y

programa —Sede Episcopal— del otro lado de la Avenida e incorporado en el entorno de la nueva edificación.

Toda esta Avenida Central se pretendía regular con una normativa especial edilicia, a los efectos de uniformar el sistema de construcción regulando altura, líneas de cornisa y zócalos, como materiales utilizados, a los fines de lograr una edificación homogénea y con parámetros compositivos de una nueva imagen de escala urbana. Esta atención normativa también se establecía para el Eje Transversal, y para las diagonales en el área central, liberalizando la reglamentación edilicia para los demás trazados propuestos que “no tendrán este criterio de sistematización absoluta”.

Es a través de estas definiciones sobre el sistema edilicio, como también en el apartado “Edificios Públicos”, donde se traslucen las decisiones más estratégicas del plan en cuanto a valoraciones de localización, a puestas en valor de puntos de la estructura urbana propuesta, y que son convergentes asimismo con las determinaciones sobre los parques en la ciudad. Porque si bien enuncia que en la ubicación de los edificios públicos “se ha tratado de colocarlos diseminados por la ciudad a los efectos de enriquecer con obras de esta naturaleza los distintos barrios”, las decisiones explícitas y trabajadas en el plan concentrarán las propuestas sobre el centro y su extensión siguiendo la costa este.

2. El proyecto del Plan: el río como eje de la expansión

Como se ha visto en el recorrido analítico de la memoria, también en la planimetría y documentación gráfica se revelan las ideas del plan. Más aún, en la misma se encuentra la disposición de forma jerarquizada de las intervenciones, mostrándolas en sus relaciones espaciales de estructura urbana.

Pero principalmente la imagen síntesis del plan registra de forma más elocuente las líneas fuerzas del mismo, las trazas y componentes fundamentales de la ideación de la ciudad propuesta. Una vista panorámica dibujada de la parte principal del territorio urbano, con nuevos proyectos incorporados, conforma la lámina principal de la documentación del plan y manifiesta su vocación de jerarquizar determinadas piezas con sus conexiones y roles.

En la base de la imagen, en su mismo centro, se encuentra la plaza fundacional reformada que aumenta la escala y significación de la edificación circundante. Este será el foco a partir del cual se irradian los nuevos trazados que formarán la proyectada estructura urbana. Su posición en la parte central inferior de la imagen reafirma su jerarquía, en cuanto se posiciona en el primer plano a partir de la cual la planta urbana se extenderá hacia el horizonte, reforzado por el efecto de la perspectiva con el punto de fuga

hacia la parte de arriba de la imagen. Se presenta de esta manera ratificando el carácter de centro en la composición.

Desde de este punto focal, el centro cívico principal que es representado con su nueva edificación, parte la Avenida Central —eje longitudinal— y dos diagonales que conectan hacia otros dos focos: el centro cívico del oeste y —principalmente— el puerto en el este. Ambos focos estarán asimismo unidos por el eje transversal ubicado.

Sin embargo, y en forma coherente con lo analizado en la memoria, este esquema compositivo será formalizado de forma diferencial en sus partes en esta imagen, estableciendo distintas prioridades de atención. Si bien la base de la composición de los trazados es regular y simétrica, con la gran Avenida Central haciendo de eje longitudinal y cruzado por otro eje transversal, en este esquema simétrico aparece claramente la importancia de uno de los costados que será formalizado, mientras el otro aparece apenas delineado. Dicho costado resaltado es el borde este sobre la costa urbana del puerto, y se presenta como gran centro de confluencia y edificación.

Por ello, en la imagen sobresale exclusivamente la importancia de la Plaza Fundacional y el Puerto como los dos centros de significación. Ni la Avenida Central ni el Eje Transversal —elementos representados aparte en planos específicos— aparecen formalizados en el plano general; quedan registrados en este último sólo con el trazado y una mera indicación de altura recomponiendo las tres dimensiones. Tampoco aparece el grupo de edificios públicos del centro cívico del oeste, que estaba proyectado en planimetría específica pero no se incorpora en esta vista general. Y de todos los ejes viarios y diagonales proyectados, la única diagonal que aparecerá formalizada en esta imagen general del plan será justamente la que conecta ambos centros mencionados, la Plaza Fundacional con el área portuaria.

En definitiva, y más allá de esta imagen, con sus decisiones y propuestas, el plan apuesta a reforzar la centralidad existente complementándola con su ampliación sobre la dirección de la costa este que ya había comenzado su ocupación con el puerto. Con la intervención en la Plaza Fundacional y la zona del puerto se consolida esa centralidad, la que se inserta de manera protagónica en una estructura ampliada de expansión, que asimilará el crecimiento de la planta urbana definiendo trazados viarios, normativas edilicias, localización de equipamientos y usos, pero sin perder el fuerte carácter central de este núcleo que será donde se concentrarán los mayores y más significativos proyectos.

La plaza fundacional es remodelada con sus nuevos rascacielos y edificios tal como se ha descrito. Pero mayor aún es el impacto de intervención en el área portuaria.

Cabe consignar que esa área portuaria estaba en aquella época en un alto grado de indefinición física, ya que la construcción del puerto inaugurado en

1910 había dejado nuevos solares que formaban parte de la disputa entre el municipio y la administración portuaria en cuanto a su destino y uso.

En el área portuaria se rescatará el proyecto municipal del Parque Central formulado en 1910 en ocasión de la construcción del nuevo puerto. En el plan de 1927 se lo denominará Parque Principal y se lo redefinirá insertándolo en un conjunto de espacios abiertos y edificios significativos a construirse en el sector. Con ello se define una estructura de espacios que en escala y forma se inserta protagónicamente en la estructura urbana global. En este conjunto, además del parque, queda incluido el nuevo edificio de la Municipalidad, rescatado de los proyectos formulados en 1910 con la inauguración del nuevo puerto, aunque reacomodado en su implantación en un nuevo solar. Frente a éste se coloca el edificio nuevo de la Aduana, con las cuatros fachadas libres rodeadas de columnas en un lenguaje arquitectónico de francas líneas clásicas. Vinculado e inmediatamente a ellos, aparece el conjunto denominado “Parque de la ciencias y las artes” en los terrenos ferroviarios que se pretendían reconvertir con el traslado de los trenes. Entonces, la autoridad de la ciudad y la actividad más urbana del puerto, junto con los nuevos equipamientos culturales, son los edificios públicos que articulan física y funcionalmente este sector que se destaca dentro de la estructura urbana. Pero principalmente junto al parque que se define establece una articulación entre el puerto y el tejido urbano, una cuestión que desde el comienzo mismo de las obras del puerto —con la consiguiente conquista de nuevas extensiones ganadas al río— estaba pendiente de resolución y era fuente de conflictos.

El plan pretendía resolverlos dando una forma armónica de convivencia entre la actividad portuaria y las urbanas, generando espacios significativos de gran carácter simbólico que se constituyan en un foco protagónico de la estructura urbana, tal como su denominación lo pretendía denotar: de “Parque Central de la ciudad” —nombre tal como se lo conoció en su proyecto anterior— ahora en este plan era el “Parque Principal”. Y con ello se generaba una disposición que, además, en su aspiración terminaba de resolver la relación de la estructura urbana con el río en la parte que representaba el núcleo central del área efectivamente urbanizada de la ciudad.

Y a partir de allí, el frente de agua se convertía en la dirección de la extensión, en el eje alrededor del cual se articulan las intervenciones con parques y equipamientos públicos que motorizarán el proceso de extensión y jerarquización de la planta urbana. Cabal demostración de esta decisión del plan es que ubicados todos los proyectos en la planta urbana, la concentración de emprendimientos substanciales es en este sector costero. Más allá de que el esquema compositivo de trazados, la matriz de circulación y definición de componentes de actividades sea un esquema que cubre toda la extensión municipal, los emprendimientos más significativos se encuentran en una línea que va desde la Plaza Fundacional en dirección directa al frente de agua en el área

portuaria, y pasando por los parques existentes en esa zona —como el Parque Oroño que son potenciados y continuados en nuevos emprendimientos— no abandonará más la referencia de río y la laguna. Concretamente, cuando el plan define a los parques enuncia que “se ha buscado, con preferencia, ubicarlos en lo largo de la orilla de la Laguna Setúbal, entendiendo que este es el sitio de mayor belleza y donde la temperatura es agradable”.¹¹

Como refuerzo demostrativo de esto, es la indiferencia que el plan presenta a otros espacios existentes como el Parque Garay y el Boulevard Gálvez, sitios emblemáticos —sobre todo este último— que no son tenidos en cuenta en la nueva estructura urbana del plan. No aparecen mencionados ni considerados en las decisiones, y es de suponer que en ello gravita la localización interior de estos espacios —lejos de las costas—, en contraste con la belleza y potencial de los sectores de la ribera citados en el párrafo anterior que son significativamente considerados.

Por ello, en lo que respecta a parques, el plan define tres grandes conjuntos en el área urbana:¹² el Parque Principal frente al puerto, el elocuentemente denominado Parque Interior y toda la zona verde desde el puerto bordeando sobre la costa la laguna Setúbal, consolidando el incipiente trazado de la Avenida Costanera con nuevos parques y urbanizaciones que pretenderán formalizar una amplia red de espacios recreativos y de sociabilidad usufructuando paisajísticamente el lugar.

Estos tres conjuntos de parques, junto al conjunto de la Plaza Fundacional, se organizan en red a través de la estructura de trazados y vínculos establecidos. A partir de los componentes y vías de comunicación establecidas por el plan, se puede leer un triángulo rectángulo. Uno de sus vértices es la Plaza Fundacional de donde parten dos líneas, la Avenida Central —uno de los lados del triángulo— que dará al Parque Interior, y la Diagonal que va al puerto enmarcado con el Parque Principal y que luego se continuará en la Avenida Costanera con todos los equipamientos descritos —la diagonal del triángulo—. Cerrará el triángulo el lado faltante, que será constituido como una Avenida Parque que conecta el Parque Interior con la Avenida Costanera. Esta Avenida tendrá grandes espacios simétricamente a sus costados, totalizando unos 140 metros de ancho con rosedales y jardín botánico en su extensión, donde “en todo su trayecto de esta avenida se ve del otro lado de la laguna”, aclaración para sopesar su localización interior perpendicular a la ribera. En el encuentro con la costanera se dispondrá un gran espacio para un Casino.

Entonces, el triángulo quedará conformado por sus lados constituidos por la Avenida Central desde el vértice de la Plaza Fundacional al vértice del Parque Interior. Desde este último estará el otro lado constituido por la Avenida Parque que terminará en el vértice del Casino que es el encuentro con la Avenida Costanera. Y está última será la diagonal del triángulo que llega hasta el Parque Principal del puerto y de ahí en continuidad hasta la Plaza Fundacional, el vértice del principio.

Esta insistencia descriptiva es para transparentar bien la idea subyacente en el plan,⁴³ en cuanto refuerzo de una centralidad expandida solventada en la ocupación y urbanización de la ribera, representada en la diagonal de ese triángulo. El vértice del ángulo rectángulo opuesto a la diagonal —es decir a la parte más importante del río—, será el punto interior fuera de la ribera más importante donde se localizaran equipamientos y se constituye en el núcleo de la expansión interior futura de la ciudad, pero fuertemente vinculado y recostado en sus conexiones más significativas hacia la costa como se ha percibido a través del análisis del plan.

Por ello se define que en este plan de 1927 el río será el componente protagonista, el lugar a recomponer y proyectar la ciudad, insertándolo en una estructura de conjunto dentro de la red de espacios de la ciudad. Se incorpora como pieza fundamental, como ámbito a desarrollar para cualificar y expandir la ciudad y, más aún, agenciarlo como agente dador de identidad de la misma.

El plan opera en la determinación del contorno litoral de la ciudad, pero dándole centralidad en la dinámica de uso. En ese contorno fluvial se definirán programas de uso e indicaciones de formas de ese espacio que hasta el momento se había ocupado efectivamente sólo con el puerto, y de manera conflictiva, pero que se presentaba como el lugar a proyectar para construir el porvenir de la ciudad. Y estos programas se disponían en un incipiente *zoning* que acomodaba las nuevas actividades y equipamientos a partir de pautas ordenadoras que separen los usos incompatibles, pero soldados a través de espacios de transición con las características de la tradición histórica de la ciudad, es decir calles, avenidas, parques, edificios públicos, todos estos componentes en forma y escala usuales y no del tipo del que planteaban las propuestas del urbanismo funcionalista de ruptura con la ciudad histórica.

Quedarán divididos el puerto y los parques, los depósitos portuarios y la residencia, pero enlazados por espacios públicos de esas características que pugnaban recomponer una armonía y continuidad. Sin embargo, esta armonía y continuidad tendrán sus límites, quedarán remitidas a una parte de la ciudad y su costa, ya que existirá otra que será localizadora de usos que no podían evitar el conflicto en continuidad con el centro emblemático de la ciudad. Industria, nudos de transporte, vivienda obrera, cuarteles, son actividades que quedarán, solapadamente, alejadas del núcleo urbano. Aquí es donde el *zoning*, como mecanismo sutil, obra para establecer separaciones contundentes que quedarán establecidas.

Quedará la costa este para usos representativos de la vida social. El puerto que se atempera y reorganiza con sus accesos ferroviarios en la zona original, trasladando en su ampliación el mayor volumen de su área de trabajo a la zona de islas de Alto Verde y más allá en las islas. Las instalaciones del mismo que quedan del lado de la ciudad serán bordeadas por espacios verdes que lo

articularán con el núcleo urbano consolidado y el conjunto edilicio descrito de la nueva Municipalidad y Aduana. Más allá del puerto, una sucesión de parques y paseos de una costanera renovada y ampliada en su escala y desarrollo, potenciada por conjuntos residenciales de subida categoría y baja densidad. Y la novedad, para terminar de completar un entorno de uso paisajístico de la Laguna, el proyecto de urbanización para terrenos del otro lado de la ribera con un gran parque público que rescata un proyecto municipal anterior, a lo que se le agrega un aeropuerto, una infraestructura que por entonces era un indicador de los más altos grados de la modernidad.

En franco contraste, para la costa oeste quedará la localización industrial, el trazado ferroviario más denso, y ya en dirección más al sur, las viviendas obreras. Sobre estas últimas es donde tal vez con más claridad quede registrada la escisión de la ciudad con usos y caracterizaciones diferenciadas.

En estos barrios obreros, cuyos habitantes quedaban librados del pago de impuestos, la reglamentación de construcción se definía como “benigna”, en tanto no estaría sujeta a especificaciones “a los efectos de congregar en dicha zona la población obrera y menos pudiente de la ciudad, apartándola así de barrios de mayor importancia donde dichos elementos afearían el conjunto”. Esto era justamente contrario —y a la vez complementario— con lo determinado para la residencia en los barrios parques de la costa este, donde sobre la costanera que continuaba la ribera después del puerto “se hará una reglamentación sistemática que fije el costo de la edificación y el valor arquitectónico, para impedir construcciones que desentonen la armonía del conjunto”. Estos dos tipos de residencia tenían dos localizaciones claramente diferentes, coherentemente ordenadas en base a una zonificación de los usos y actividades, y que establecían valorizaciones y funcionalidades.

Asimismo, el cuidado en la clasificación residencial y su desagregación de la localización llevaba a especificaciones de uso que reforzaban el esquema, tales como la que dispone que en los barrios adyacentes a las zonas de viviendas obreras libres, además de viviendas económicas sin mayores restricciones, estarán destinados “a la localización de concesiones de Café-Concierto, Music-Hall, Cabaret, Cines y teatros de género libre, casas de prostitución, etc.”

De esta manera quedará funcionalmente zonificada la ciudad, con distintos usos y significaciones para sus diferentes partes como también para sus frentes de agua. Con sus disímiles características en lo paisajístico, en las jerarquizaciones de accesibilidad y proximidad al núcleo central, en los valores de localización de usos, ambas riberas se ligan en la idea del plan con una estructuración de ejes viales jerarquizados que refuerzan el núcleo central de la ciudad. Por ello, tanto la Avenida Central como el Eje Longitudinal, las diagonales, es decir, los nuevos trazados en sus distintos niveles, pretendían constituirse en los artífices de recomposición de los usos y conformaciones

diferenciadas de las distintas partes de la estructura urbana y —dentro de ella— de la costa con sus diferenciales características.

La disputa entre usos productivos y usos recreativos de la costa quedaba de esta manera resuelta, dando dosis distintas en dos sectores diferentes que serían reunificados en un nivel de estructura global por unos trazados que reforzaban —de forma deliberada— una centralidad. Esta última, y aquí la importancia sustancial desde el interés de esta investigación, se expandía sobre el frente principal de agua de la ciudad, el de más tradición histórica, el de mayor proximidad al núcleo urbano originario de la ciudad, el de incipientes intervenciones hasta ese momento —débiles y fracasadas muchas de ellas—, el sector de mayor potencialidad tanto en lo natural como en el desarrollo de una urbanidad vinculada a ese entorno natural.

Con ello, el plan, imbuido en decisiones que otorgan una imagen de unidad estructural tanto en sus determinaciones como en sus enunciados, pretende amalgamar sus diferentes componentes, con el río incorporado en su composición y roles.

Esta configuración del contorno litoral de la ciudad prefigurada en el plan de 1927 será lo que más pervivirá del mismo, mucho más que los olvidados ejes interiores y los patrones de extensión que propuso, y que tempranamente fueron percibidos por los críticos del plan como producto de una fantasía irrealizable,¹⁴ terminando por desacreditar en su consistencia técnica al mismo plan. En cambio, estas delimitaciones y caracterizaciones de la costa planteadas en el plan permanecerán en cierto grado, y se materializarán con otros —con lógicas singularidades propias del transcurso del tiempo— en el proceso histórico de configuración de la ciudad muchas décadas después.

Las definiciones de forma arquitectónica en sectores puntuales de la ciudad, los proyectos a escala de arquitectura de espacios, no llegaron a materializarse en grado y forma prevista e incluso se abandonaron en casi la mayoría de los casos. Pero, por otro lado, este plan parece haber alcanzado su objetivo primordial expresado al inicio del documento, cuando enuncia que “este plan de urbanización tiene como propósito principal establecer todas las relaciones posibles entre las distintas partes y organismos que constituyen la ciudad, a los efectos de establecer una especie de casillero lógico, donde se vayan ubicando progresivamente las instituciones y funciones del futuro”.

3. La deriva política del Plan

El plan fue acogido con interrogantes por los agentes protagónicos del debate social. La prensa lo recibe con dudas que en realidad contienen cuestionamientos profundos, al punto tal que al día siguiente de su aprobación en

el órgano legislativo municipal el diario *El Litoral* publica asépticamente el texto de la ordenanza con apenas unos renglones, en páginas interiores, en los cuales expone la perplejidad ante la importancia del tema a pesar de que fuera aprobada en el Concejo Deliberante de la Ciudad sobre tablas en poco más de una hora de sesión, sin mayores discusiones.¹⁵

A ello seguirá, dos días después, un editorial del mismo diario titulado “El proyecto de urbanización de la ciudad: un punto inaceptable”.¹⁶ El otro diario, *El Orden*, publicará otro editorial bajo el título “Megalomanía edilicia”.¹⁷ En ambos editoriales quedarán reflejadas las dos líneas de cuestionamientos al plan que irán convergiendo hacia la final derogación del mismo. Por un lado, las dudas sobre los procedimientos administrativos, y por otro, las características técnicas.

Dentro de la segunda línea, *El Orden* lideraba estos interrogantes apuntando a los aspectos técnicos del plan, sobre su inconsistencia financiera en relación con los recursos de la economía de la ciudad y la capacidad del municipio para enfrentar la inversión implicada. Asimismo, se ironizaba sobre el carácter fantasioso del plan por la distancia de sus proyectos demasiado ambiciosos con la escala de la ciudad, recurriendo a Julio Verne como hipótesis posible de inspiración para los concejales.

Sin embargo, las opiniones sobre estos y otros aspectos específicamente urbanísticos del plan no fueron las mayoritarias, sino que más bien las principales y más numerosas críticas y polémicas estuvieron remitidas al proceso de gestión política del plan, a las formas en que fue gestado e instalado jurídicamente, como claramente lo expresaba aquel primer editorial de *El Litoral*.

En esa primera línea de críticas, *El Litoral* cuestionaba la designación arbitraria de un profesional que no registraba antecedentes en el campo urbanístico, como era Durand, con la facultad otorgada por la ordenanza para contratar al personal que fuera necesario a los efectos de ejecutar el plan. “...nadie puede oponerse a que se estudie y resuelva un problema relacionado con la belleza del municipio”, pero el arquitecto Durand no poseía “trabajos de la misma índole” que acrediten su idoneidad. Este diario venía bregando por la confección de un plan urbano que pusiera remedio al desorden de la ciudad, un discurso muy incorporado y vuelto común por aquel momento; por ello, mantenía una posición favorable a un plan e indicaba que esta no era la forma de llevarlo a cabo.

El Intendente de la ciudad, en este estado de debate surgido en la prensa y extendido a la ciudadanía, para deslindar responsabilidades devuelve el plan al Concejo para que fuera revisado. En un ambiente electoral como era el de ese momento, en el que estaban próximas a realizarse elecciones municipales y provinciales, era urgente la necesidad de despejar sospechas que sobrevolaban en el debate y que acusaban al mismo intendente y concejal promotor de intereses ajenos a lo urbano debido a la ubicación de sus propiedades favorecidas por las intervenciones propuestas en el plan.¹⁸

En pleno debate el mismo diario *El Litoral* alentará a “desempolvar [el plan] quitándole lo desparejo” pues el mismo “lleva buena finalidad”.¹⁹ Cabe consignar que se estaba en vísperas de un cambio en la Intendencia ya que, por razones institucionales, se había producido una acefalía; quien asume el cargo de máxima autoridad de la ciudad al día siguiente de esta nota es el mismo concejal Cabal, la cara visible promotora del plan. Lo hará en carácter interino por el corto lapso de 60 días.

Ya con Cabal en la Intendencia, el Concejo aprueba una nueva ordenanza²⁰ reformando la original. En ella es eliminada la designación de Durand como encargado del plan y mantiene absolutamente todos los otros aspectos del mismo. Esta reforma llevó más tiempo y debate que su primera aprobación, lo que indica lo delicado de la cuestión.

Esto demostraba el escaso liderazgo y proximidad a los círculos de opinión de la ciudad que tenía Durand. Provieniendo de la ciudad de Rosario, en aquellos años pasaba tiempo en Santa Fe, ya que estaba encargado del proyecto y ejecución de la Jefatura de Policía,²¹ el Palacio de Justicia²² y Reformatorio de Menores;²³ pero estos grandes encargos de edificios públicos por el gobierno de la provincia en la capital santafesina no le alcanzaban a este personaje para legitimar su inserción en el tejido político y social de la ciudad.

De todas maneras, eran fundadas las críticas a su falta de experiencia en el campo del urbanismo. Teniendo en cuenta que en la Argentina ya habían pasado urbanistas extranjeros, y que algunas personalidades locales habían comenzado a formalizar sus primeras prácticas con algún grado de especificidad, tal el caso de Carrasco, la figura del profesional del urbanismo se comenzaba a recortar de la figura del arquitecto proyectista y constructor de edificios como lo era Durand. Complementario a ello, el alto grado de definición técnica y formal que el plan tenía alimentaba la sospecha de que alguien más —sin transparentarse en público— estaba por detrás en la redacción del mismo, una presunción por demás de evidente.

A pesar de las reformas y la eliminación de Durand en la comisión de estudios del plan, la ordenanza es derogada apenas dos meses después de sus modificaciones y tan sólo a poco más de cinco meses de su aprobación inicial, quedando sin efecto todas las actuaciones y el plan que deja de tener entidad administrativa.²⁴ Este trámite es cumplimentado rápidamente con menos debate aun que el que hubo para su aprobación. El concejal Cabal no tendrá un destino mejor. Cuando volvió al Concejo luego de su interinato en el cargo de Intendente, en notorio paralelismo a la derogación del plan, en esos mismos días es destituido de su cargo como Concejal debido a investigaciones respecto del manejo de fondos públicos.

Esta deriva política da cuenta del carácter experimental e improvisado que tuvo la gestión institucional del plan, con una evidente falta de relación articu-

lada entre la formulación técnica del plan y la construcción del mismo como un instrumento de gobierno local. Estas circunstancias desfavorables ayudan a entender la decisión del autor de permanecer anónimo, resguardando su identidad —y honorabilidad— hasta que el plan se asiente institucionalmente, hecho finalmente no acaecido.

4. Las señas de un autor sin firma

Aparecen rastros e indicios sugerentes sobre la autoría del plan, tanto en las redes de relaciones de los agentes mencionados, como en las ideas puestas en juego. Estos rastros e indicios permiten validar con un alto grado de certidumbre la hipótesis sobre la autoría en la figura de Ángel Guido, ya que era una persona no ajena tanto a las intervenciones en la ciudad de Santa Fe, como también a las prácticas del urbanismo que también se vislumbran en las ideas del Plan de Santa Fe.

En cuanto a las primeras cuestiones, las redes de relaciones con los agentes vinculados al plan, cabe mencionar que Guido tiene su asiento en la ciudad de Rosario, dentro de la Provincia Santa Fe cuya capital es la ciudad de Santa Fe, sede de ese gobierno provincial. Si bien Rosario tiene la mayor actividad económica de la región, y por ende el proceso de urbanización más avanzado donde surgen primeramente los debates sobre los conflictos en la ciudad, Santa Fe concentra las instituciones y decisiones gubernamentales de la región, por lo que existe un fluido intercambio entre ambas ciudades, y es Santa Fe un centro ineludible para emprendimientos de distinta índole, como los que encaraba Guido como activo impulsor.²⁵ Es más, también se encuentra en Santa Fe la sede rectoral de la Universidad Nacional en la que Guido será un impulsor de la Carrera de Arquitectura en Rosario —y dentro de ella la cátedra de urbanismo—. En años posteriores, Guido llegará al cargo de máxima autoridad en dicha Universidad, siendo Rector con asiento en la sede de Santa Fe entre 1948 y 1950.

Pero más allá de las inevitables relaciones existentes entre las cercanas ciudades por las características de estructura regional y organización política, más concreto aún es que quien es el único profesional comisionado en la ordenanza del plan es Durand, alguien muy cercano a Guido en la Universidad y otros proyectos conjuntos. Con el agregado de que Durand carecía de formación, experiencia, e incluso interés en los trabajos urbanísticos, es claramente probable que su referencia inmediata haya sido el mismo Guido con quien compartía espacios comunes. La relación entre ambos había nacido en 1921. Durand había sido designado en 1920 profesor de la Cátedra de Arquitectura II²⁶ de la recientemente creada Facultad de Ciencias Matemáticas²⁷ que tenía la carrera

de Ingeniería. Guido será auxiliar de dicha cátedra, aparecerá en 1922 en la nómina de Directores de Trabajos Prácticos, pero se hará cargo prácticamente de la misma ya que Durand le cede el lugar porque había ganado por concurso la cátedra de Arquitectura III en el mismo año 1921.²⁸ Desde entonces tendrán una fructífera relación, con emprendimientos comunes, entre los que se destacan los proyectos de la creación de la Escuela de Arquitectura —como estructura autonomizada de la Carrera de Ingeniería—, la fundación de la Sociedad de Arquitectos de Rosario y un órgano de difusión de la misma, la revista *Arquitectura*, que queda bajo la responsabilidad de edición y dirección del mismo Guido con la participación de Durand entre los colaboradores. Es decir, han compartido la creación de espacios pedagógicos, gremiales y de debate sobre la arquitectura y la ciudad en estrecha colaboración y complementación.

Ambos estaban recién arribados a la ciudad de Rosario; Durand en 1920 venía de Buenos Aires donde había tenido ya una larga trayectoria en proyectos de edificios importantes en sociedad con Alberto Coni Molina.²⁹ Guido, muy joven aún, volvía a Rosario desde Córdoba donde se había graduado de Ingeniero Civil en 1920 y de Ingeniero-Arquitecto en 1921. En 1922, además del trabajo en cátedras, ambos inician conjuntamente el camino para la creación de la Carrera de Arquitectura,³⁰ cuando presentan un proyecto que sería aprobado por el Consejo Directivo de la Facultad de Ciencias Matemáticas en 1923, en ocasión de la integración del mismo por Guido.

En 1927 se crea la Sociedad de Arquitectos de Rosario, que incluyó entre sus objetivos “tomar la intervención necesaria en los distintos temas urbanísticos”. La revista *Arquitectura* será su órgano de difusión, y Guido —además de ser su público director responsable— redacta los editoriales y la mayoría de los artículos, convirtiéndose en realidad en la tribuna para la divulgación de sus ideas y su prolífera producción reflexiva en los diversos campos de la arquitectura y la ciudad. En esta revista por él dirigida con la colaboración de Durand es donde se publica el Plan de Santa Fe en 1927,³¹ el único lugar donde aparece —por fuera de la ordenanza oficial— y donde se presenta en forma profusa con la totalidad del texto y algunas de sus imágenes más importantes.

Entonces, en el mismo año de presentación del Plan en Santa Fe, Guido deja registradas sus ideas de forma sistemática en doce números de esta publicación. Las relaciones discursivas entre el plan y los contenidos de la revista *Arquitectura* son otro de los fuertes indicios de la participación protagónica de Guido en el plan.

Si en el plan se lee que “Santa Fe, se erguirá fatalmente apoyándose en su puerto, de amplio porvenir, y en el origen rancio de su tradición honrosa, sobre el norte argentino, llegando a ser, en un lejano no muy distante, la más noble, la más bella y la más rica de las ciudades a las márgenes del caudaloso Paraná”,³² en el primer editorial de la revista *Arquitectura* se hablará de un norte argentino,

de un río Paraná y de la importancia de ambos para la configuración de una arquitectura y una cultura: “El Paraná, gestado también en las regiones de alma autóctona, cotidianamente baña su puerto con aguas nordestinas, vírgenes aún de contaminación europeizante, ya que desde Buenos Aires nos llega lo europeo. Rosario, pues, por su estratégica posición geográfica y comercial recibe del sur el eco de Europa, del norte el eco autóctono. ‘Arquitectura’ tratará de plasmar este gesto en su acción estética y en ello pondrá el entusiasmo conforme al tamaño de su gran empresa”.³³ Por ello, en este primer editorial fundante que abre la publicación quedarán expresadas estas ideas para Rosario, pero que absolutamente son coincidentes en su talante con las expresadas para Santa Fe tanto en los fundamentos como en distintas partes del plan.

Más aún, si se toman las últimas definiciones de Guido sobre el urbanismo y la ciudad, los ejes estarán puestos en el papel del puerto, la división entre una tradición urbana procedente del norte argentino y otra corriente de cosmopolitismo portuario de las ciudades de la región litoral, el rol del urbanismo en la síntesis de ambas, es decir, todos elementos presentes en el Plan de Santa Fe. En su libro *Reargentinización edilicia por el urbanismo* (Guido, 1939:51 y ss.), compendio de su práctica y reflexión sobre la ciudad a lo largo de sus intervenciones y planes urbanos desarrollados, deja establecidos estos ejes y preocupaciones.³⁴ Y en este mismo libro incorpora a Santa Fe entre los ejemplos, mostrando el plan para el área sur con el proyecto “Gran Parque y Centro Cívico e Histórico Monumental”; un plan de ordenamiento y preservación monumental del área sur que guarda una gran semejanza con las líneas definidas en el plan de 1927 para dicha área, con las consideraciones acerca de la preservación monumental descritas en los apartados anteriores. Este plan había sido desarrollado y estaba llevándose a cabo parcialmente por el mismo Guido a partir de 1939 por contratación del gobierno de la provincia.

Las simbiosis entre una tradición histórica y un futuro moderno, entre función y estética y las apelaciones a un espíritu, una idiosincrasia, están presentes tanto en la revista *Arquitectura* como en el plan. El editorial de la revista define su objeto como “la intención vehemente de inquietar, plantear incógnitas, sugerir soluciones en el enorme problema de la orientación espiritual y estética de nuestra arquitectura” (1927:48); mientras la memoria del plan propone comprender “las funciones colectivas no solamente con las que se refieren a las apremiantes a la población, sino a las tendencias y predisposiciones espirituales, las cuales son necesarias estimular”.

Gran parte de los artículos escritos por Guido en *Arquitectura* durante 1927 sobre arquitectura e historia del arte —campo originario de su actividad académica inicial— aparecerá compilada junto a otros escritos en un libro que llevará el sugerente título de *Orientación espiritual de la arquitectura en América* (Guido, 1927). Ahí estarán condensados los embates contra la estandarización,

las críticas a Le Corbusier, la adhesión a “la modernísima concepción de la historia del arte orientada por Wölfflin y Riegl” (12), y el rescate de las figuras de Otto Wagner y Josef Hoffmann, quienes se opusieron tanto al eclecticismo —al “blando tradicionalismo” — como a la militancia radical en la línea extrema de los modernos, buscando alternativas en las antiguas tradiciones artísticas de sus respectivos países contra la desacralización de la arquitectura que entiende personificada en Le Corbusier.

En definitiva, toda una postura direccionada a la búsqueda de una arquitectura “genuinamente americana” (Guido, 1927:7), basada en una estética lograda “por la aguzada y profunda sensibilidad artística de transcendencias eternas” (25).

La preocupación de encontrar un sentido más allá de lo funcional está asentada en la asimilación de una tradición donde “la actitud estética de la arquitectura es algo muy distinto que la actitud práctica. Esta resulta sencilla dado a que su evolución no tiene misterios para nadie. No así la estética, en la cual influyen los mismos problemas espirituales que agitan a un pueblo”.³⁵ En consonancia con esta definición editorial de *Arquitectura*, en el plan se expresará que “asegurado el plan de desarrollo cuantitativo de la ciudad es necesario orientarlo y definirlo en forma estética, a los efectos que todas las funciones y manifestaciones de la población se realicen en forma práctica, económica y bella”.³⁶

Y no sólo en el plano del discurso y las teorizaciones de Guido se encuentran referencias directas expresadas en el Plan de Santa Fe, tanto en sus textos como en la estética arquitectónica de sus proyectos graficados. También se encuentran resonancias en propuestas concretas, en el mismo 1927, como el “Proyecto de dos Avenidas Centrales en el Rosario”.³⁷ El mismo es presentado por el Dr. Ox, un ciudadano ilustre, pero que agradece a Guido el dibujo de los planos. Asimismo, estas avenidas serán incluidas en el plan de 1935 del mismo Guido asumiendo esta propuesta de 1927 como propia (Della Parlera, Farengo, Guido, 1935:42). Estas avenidas serán unos nuevos ejes longitudinales y transversales a la planta urbana, con una monumentalización respectiva, concebidos de forma similar a los propuestos para Santa Fe tanto en sus objetivos y formas de trazado como en los efectos buscados.

Pero además de todo lo analizado hasta aquí, lo más elocuente será la relación de contenidos con el Plan Regulador de Rosario, donde Guido será su autor consolidado como un urbanista en la escena Argentina. El plan, producto de años de reflexión, debate y propuestas seguidas por Guido, se condensa como una síntesis de toda su labor realizada en los largos diez años previos a su aprobación en 1935, cuando obtiene un gran reconocimiento y consagración, tal como se analiza en el próximo capítulo.

Demás está aclarar que ambos planes tienen una complejidad y extensión en su formulación muy distinta, donde los ocho años transcurridos entre uno y otro fueron densos en acontecimientos para el urbanismo en la Argentina

con el consiguiente crecimiento de las propuestas y las personalidades locales intervinientes. Basta considerar que en ese transcurso se establece la primera cátedra universitaria de urbanismo, llegan de visita Le Corbusier y Hegemann, regresa al país el primer diplomado latinoamericano del Instituto de Urbanismo de París y se inserta en las estructuras de la administración pública de Buenos Aires, entre otras cuestiones que se analizan más adelante y son propias de los años más álgidos en la formación del urbanismo en el país. Guido participará protagónicamente de estos episodios, como también se incorporarán de forma significativa las costas de las ciudades como tema del plan urbano.

Ahora bien, lo que en este apartado importa resaltar, en acuerdo con el argumento que viene siendo desarrollado, es cómo Guido participa de ambos planes, lo que por extensión interrelacionará a Santa Fe y la costa en el debate de las ciudades y el urbanismo.

La coincidencia en aspectos fundamentales de ambos planes refuerza los indicios planteados sobre la intervención decisiva de Guido en el Plan de Santa Fe de 1927. La fijación de atención en los mismos problemas, las semejantes propuestas de resolución de ellos, la operación sobre idénticos componentes urbanos, son elementos identificables que hacen converger ambos planes en un conjunto de principios comunes que organiza la construcción de ellos, más allá del grado de precisión y extensión de su formulación final de cada uno.

Si en el Plan de Santa Fe se menciona “el establecimiento de un casillero lógico” donde se irían ubicando progresivamente las funciones, en el Plan de Rosario se hablará de “una armadura general (...) grandes líneas que deseáramos ver definitivamente fijadas, tales como la red ferroviaria y de caminos, las grandes unidades de sistema de parques y su conexión y la ubicación de zonas con destino determinado” (Della Parlera, Farengo, Guido, 1935:28).

Tal como en Santa Fe, y en similar secuencia argumentativa, en el Plan de Rosario de 1935 se definen las causas que sostienen el desarrollo de la ciudad: el río y el puerto; los inconvenientes en el proceso de organización y crecimiento de la estructura urbana; los desorganizados trazados ferroviarios; la inevitable resolución de ese inconveniente con un plan de reestructuración ferroviaria³⁸ para desplegar la propuesta del plan: definición de los límites de la ciudad, reorganización en distintos niveles de la estructura vial, con las Avenidas Norte–Sud, Este–Oeste como las dos vías principales —ejes transversales y longitudinales en Santa Fe—; establecimiento de un sistema de parques con especial concentración de intervenciones sobre la costa que de esta manera es incorporada en la estructura urbana salvando su disociación; la disposición de los edificios públicos, centros cívicos y monumentos; el reglamento de edificación, con las caracterizaciones del *zoning* de actividades y la vivienda en sus distintas variaciones; por último, consideraciones sobre los servicios públicos y el programa de financiamiento del plan.

La recuperación de la costa será la propuesta rectora, incluida también como en Santa Fe, la urbanización de una isla frente a la ciudad. El frente litoral se reconoce en los estudios de “evolución urbana” del plan como el vector a partir del cual Rosario ha ido conformándose: “Apoyada contra el Paraná en su costado Este, creció en forma sumamente acelerada, tendiendo a formar un solo cuerpo alargado”. Posteriormente, el entramado ferroviario y sus líneas de tensión hacia el territorio interior han roto esa “unidad morfológica” que pretende recomponerse habilitando nuevos espacios cívicos sobre la ribera, luego de su recomposición y zonificación entre las actividades recreativas, paisajísticas y ferroviarias–portuarias. Más allá de coincidencias puntales entre el Plan de Santa Fe de 1927 y el Plan de Rosario de 1935, lo importante es que son los mismos principios que rigen las decisiones de ambos planes.

Cabe convocar además, el episodio de 1923 relativo al proyecto de instalaciones ferroviarias del FCCA sobre la ribera del área central de Rosario —mencionado en la Introducción y analizado con detalle en el próximo capítulo— que en la coincidencia en tiempo y espacio al plan de Santa Fe de 1927, es inevitable ponderar su influencia en el mismo. Este proyecto de la empresa ferroviaria en Rosario, tuvo el rechazo de asociaciones civiles vinculadas a la dinámica social y económica de la ciudad, las cuales forzaron una comisión de estudios del Consejo Deliberante de la ciudad para la evaluación del mismo en 1924.³⁹ A partir de ese proyecto y el rechazo que produjo, quedó formalizado un conflicto en el que se concentrará la discusión urbana y dará origen a un consenso sobre la necesidad de un plan urbano como solución, originando las gestiones institucionales conducentes al mismo.⁴⁰ Este episodio condensará y predispondrá el marco que terminará resultando en el Plan de Rosario de 1935. Dicho plan, que tal como se dijo más arriba tendrá entre sus piezas protagónicas a la costa como eje de su propuesta con una articulación espacial de uso público y puesta en valor paisajístico de la misma, será deudor de aquel conflicto, depositario del desafío que le planteaba y que intentará resolver. Y como se ha visto, también en Santa Fe el plan va en esa dirección, contiene la misma preocupación y predispone esfuerzos en el mismo sentido y del mismo modo, eso unos pocos años después del episodio rosarino que Guido siguió de cerca desde su lugar universitario y su interés profesional, y contó con la importante referencia del proyecto de reestructuración ferroviaria de Farengo. El año 1927 del Plan de Santa Fe fue un año álgido de este debate en Rosario, con muchas actuaciones en el Concejo Deliberante y gestiones ante el Ministerio de Obras Públicas de la Nación y que la prensa reportaba. Farengo había intervenido protagónicamente en el episodio de la estación del FCCA, y consecuentemente había hecho propuestas alternativas conformando un plan sistemático de reestructuración ferroviaria (Farengo, 1928) el que contenía

criterios que son claramente identificables en el Plan de Santa Fe de 1927 y, por el contrario, ausentes en los demás planes urbanos hasta ese entonces.

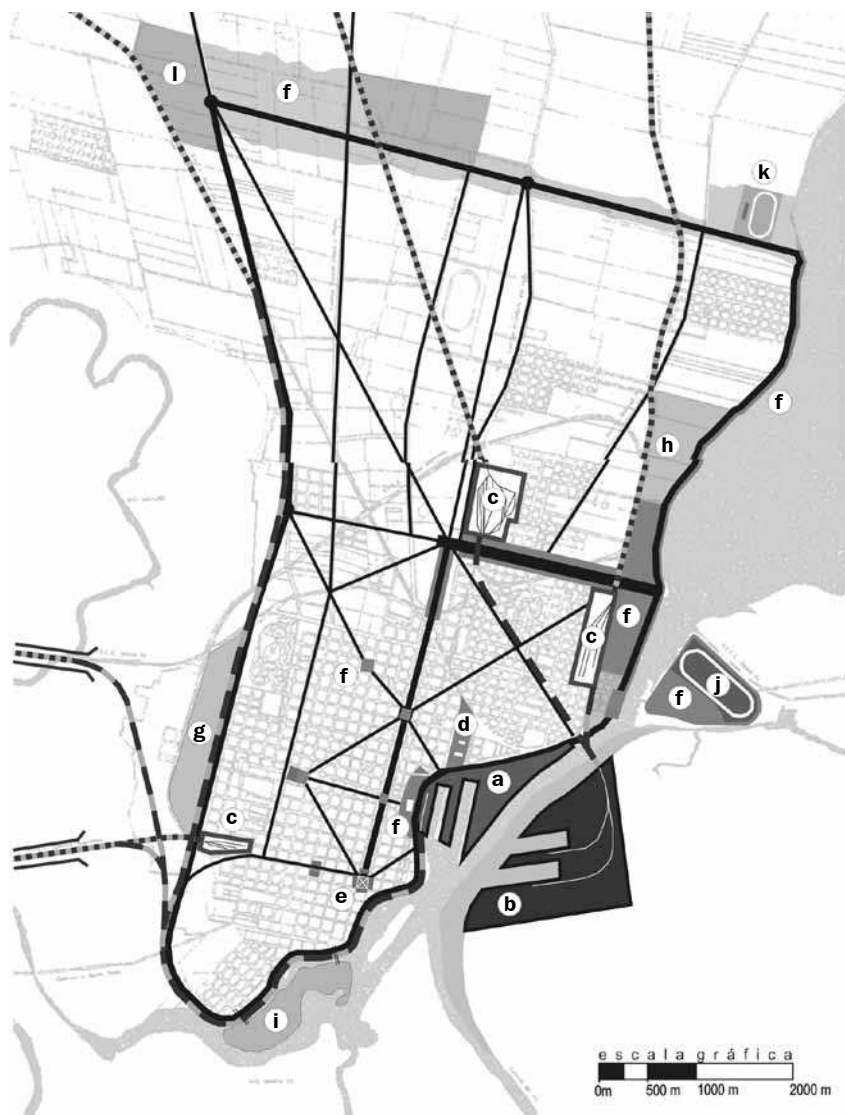
Aunque resumida y sin desarrollo extenso y acabado, tal como se ha comentado, esta sistematización ferroviaria estaba clara y precisamente enunciada en el plan de 1927, con una gran seguridad en las afirmaciones sobre cuestiones ausentes hasta el momento. En Santa Fe, será la primera vez que aparece en un plan urbano formalizado, la propuesta de una estación ferroviaria central.

En cuanto a referencias bibliográficas y de casos que se detectan en el Plan de 1927, la más clara es la de Hegemann, con su *Report* para Oakland y Berkeley (Hegemann, 1915), donde la imbricación pragmática de la infraestructura ferroviaria con la problemática urbana es propia de aquel documento. Este trabajo para Oakland y Berkeley terminaría de complementarse con la otra obra que fue el *American Vitruvius* (Hegemann, Peets, 1922), justamente del mismo Hegemann y en obvia coherencia. Lo que sobresale es la claridad de selección de elementos esenciales de ambas referencias y su articulación en este caso local, además de la exclusividad de las mismas si se compara con los contenidos y la bibliografía expuesta en el Plan de Buenos Aires de 1925, donde convive un heteróclito conjunto de materiales. Esta síntesis de ambas obras en el plan de 1927 queda claramente vislumbrada, aunque efectivamente desarrollada aparecerá posteriormente en el Plan de Rosario de 1935.

Guido se distingue como el nexo de todas estas relaciones. En aquel momento de 1927 Guido no era partidario de un gran plan urbano firmado por una persona, sino que confiaba en la necesidad de la convocatoria de concursos para la resolución de distintos problemas y espacios de la ciudad. Así lo expresa en un editorial de *Arquitectura*,⁴¹ donde propone en contraposición a la confección de un plan que se convoque un conjunto de concursos sobre distintos problemas y espacios de la ciudad. El plan lo define como un mecanismo demasiado complejo y sofisticado, irrealizable en el ámbito local dada la carencia de profesionales como cuentan otros países. Y el “proyecto de urbanización” —nombre administrativo que tuvo el Plan de Santa Fe de 1927— puede funcionar de esta manera, define los temas, contenidos y piezas con una coherencia estructural que aborda los problemas urbanos, pero que debe someterse a posterior concurso o asesoría. Por ello, mejor guardar el nombre para estos eventos posteriores, además que el propio no alcanza para el nivel de urbanista que requiere un plan.

Guido fue un autor que en su juventud jugó bastante a las escondidas. Existe un proyecto para el edificio de Correos del que se presume su autoría,⁴² las avenidas de Rosario por él dibujadas y en donde sólo se reconoce su mano por la generosidad de quien presentó la propuesta que agradeció su autoría, y también dentro de esta forma de proceder, la contratación directa que obtiene para la realización del Plan de Rosario que generó sospechas sobre su trabajo en

el mismo tempranamente antes de oficializar su labor en el mismo. Era lógico, dentro de este proceder, que en Santa Fe también pretendiera estar detrás de la escena hasta que la misma quedara claramente favorable, y que por cierto no lo era en términos políticos hasta el momento de presentación del plan. Por ello, mientras en carpeta ya tenía un encargo de un edificio residencial en Santa Fe —que finalmente fue construido en 1928—⁴³ dada su juventud que no era pertinente para semejante tarea como era un plan urbano, es probable que haya querido ampararse en la edad y trayectoria de su socio y allegado Durand para comenzar la gestión, único profesional mencionado en la ordenanza del plan. Precisamente, este instrumento legal otorgaba a Durand la prerrogativa de convocar y designar a quien considere oportuno.



- | | | |
|-------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| Vías de tren existentes | a Puerto existente | g Área industrial |
| — Vías de tren por superficie | b Ampliación del puerto | h Barrios tipo jardín |
| — Vías de tren elevadas | c Instalaciones ferroviarias | i Barrios obreros |
| — Vías de tren subterráneas | d Instalaciones sustituidas | j Aeródromo |
| | e Plaza fundacional | k Estadio |
| | f Nuevos espacios verdes | l Cuarteles |

r. Plan de Urbanización de Santa Fe, 1927. Reconstrucción general de las operaciones propuestas, de acuerdo con la documentación del Plan. Se tomó de base el plano de reconstrucción de la planta urbana hacia 1925 realizado por Adriana Collado.



2. Instalaciones ferroporuartarias existentes en 1927. Ver referencias figura 1.



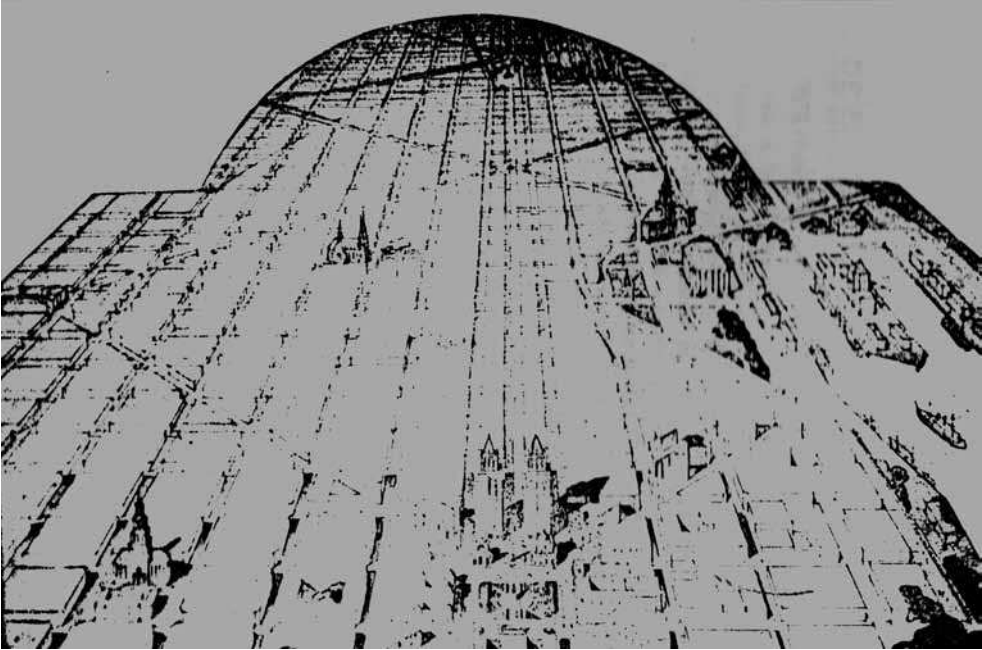
3. Propuesta de reestructuración ferropuertaria del plan: instalaciones eliminadas. Reconstrucción de acuerdo con la documentación del Plan. Ver referencias figura 1.



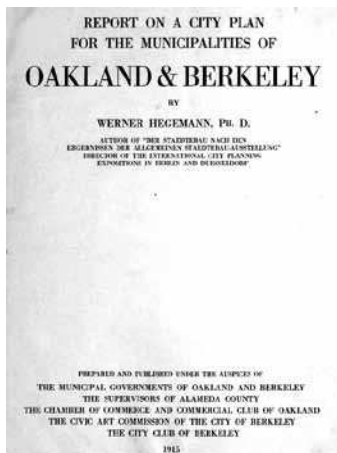
4. Propuesta de reestructuración ferroviaria del plan: resultado final con instalaciones que incorpora junto a las existentes que confirma. Reconstrucción de acuerdo con la documentación del Plan. Ver referencias figura 1.



5. Propuesta de reestructuración ferroviaria del plan: vista superpuesta de instalaciones eliminadas, confirmadas e incorporadas por el plan. Reconstrucción de acuerdo con la documentación del Plan. Ver referencias figura 1.



6. Plan de Urbanización de Santa Fe, 1927. Vista General. *Fuente:* “Proyecto de Urbanización”, en *Arquitectura*, n.II. 1927. Revista de la Asociación de Arquitectos de Rosario. p.39.



7. Página inicial del *Report* con los trabajos de Hegemann para los municipios de Oakland y Berkeley. *Fuente:* Werner Hegemann. *Report on a city plan for the municipalities of Oakland and Berkeley*. Oakland, California: 1915, The Kelley-Davis Co., printers, 1915.



8. Propuesta de Hegemann de sistema de parques para los municipios de Oakland y Berkeley, articulados con infraestructura portuaria. *Fuente:* Werner Hegemann. *Report on a city plan for the municipalities of Oakland and Berkeley*. Oakland, California: 1915, The Kelley-Davis Co., printers, 1915.

Notas

¹ “Proyecto de Urbanización”, *Arquitectura*, 11, Revista de la Asociación de Arquitectos de Rosario, Rosario, noviembre 1927, p. 28.

² ACDM-Ordenanzas. Tomo 1927, f.297 y ACDM-AE, Tomo 1927, fs.754 y ss. (memoria). Ordenanza 2496, del 23 de diciembre de 1927, aprobada por el Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Santa Fe, el día 23 de diciembre de 1927.

³ “Proyecto de Urbanización”, *Arquitectura*, 11, Revista de la Asociación de Arquitectos de Rosario, Rosario, noviembre 1927, p. 26. Todas las citas corresponden a la publicación en esta revista de la memoria del Plan, siendo su texto exactamente igual a la documentación de la Ordenanza que obra en el archivo municipal.

⁴ Concretamente propone pasar de 4.700 metros de longitud útil de muelle a 12.400 metros. En cuanto a la carga, las nuevas instalaciones podrían multiplicar en 3 ó 4 veces el servicio de aquel momento.

⁵ Aun en la ausencia de precisiones técnicas en el documento del plan de 1927 en Santa Fe, estos aspectos estaban presentes, lo que evidencia la colaboración de otros expertos y experiencias. Se debe tener en cuenta, asumiendo la hipótesis de la participación de Ángel Guido en la autoría, que el Ing. Farengo trabajaba en Rosario y era un reconocido especialista que había formulado una amplia y continua propuesta de reestructuración ferroviaria en esa ciudad y que posteriormente fue nombrado al frente de la Dirección Nacional de Ferrocarriles. Farengo iba a ser nombrado junto a Guido para la elaboración del Plan de Rosario en 1929, para que aportara su plan de reestructuración ferroviaria tempranamente formulado en el año 1924. Ver Farengo, Adolfo: *Plan de Reestructuración Ferroviaria*. Rosario. 1928.

⁶ El costo total de todas las expropiaciones, ejecución de avenidas de circunvalación y paralelas, relleno de zonas bajas para urbanizar, construcción

completa de la nueva usina prevista y la ampliación de la red, erección de dos rascacielos en el inicio de la avenida central, estaba calculado en 46 millones de pesos moneda nacional (\$ 46.000.000 m/n). La expropiación de la estación e instalaciones del FCSF inmediatas al puerto, entre 9 y 10 millones de pesos moneda nacional (\$ 9.000.0000 m/n - \$ 10.000.000 m/n). “Proyecto de Urbanización”, *Arquitectura*, 11, Revista de la Asociación de Arquitectos de Rosario, Rosario, noviembre de 1927, pp. 44-45.

⁷ Esta isla urbanizada con barrios obreros, si bien no explicitada en el plan, constituía el reemplazo de la urbanización informal de sectores sociales marginados en la zona isleña denominada Alto Verde, que con la reforma y ampliación del puerto iba a ser levantada para la construcción del nuevo puerto del plan.

⁸ Años más tarde se llevará a cabo una remodelación del centro histórico del área sur de la ciudad, conocido como Plan del “Centro Cívico y Monumental de Santa Fe”, por parte de la Gobernación durante los años 1937 y 1941. Dicho plan estuvo a cargo de Ángel Guido y fue ejecutado parcialmente. Para aquel entonces, no era frecuente este tipo de proposiciones y se reconocen claramente lineamientos comunes entre las propuestas del Plan Urbano de 1927 que se analiza y este plan parcial para el área histórica de años posteriores. Esta cuestión es un elemento más que acredita la hipótesis del protagonismo de Guido en la autoría del plan de 1927.

⁹ Hegemann, Werner; Peets, Elbert: *The American Vitruvius: An Architect's Handbook of Civic Art*. Nueva Cork, Book Publishing Co, 1922.

¹⁰ El caso más emblemático de la “composición” celebrada en sí misma es el Plan de Bouvard para Rosario en 1910.

¹¹ Por otra parte, en una instancia justificativa secundaria, aunque no deja de ser un dato menor,

el plan aclara que el costo del terreno es menor en este sector, lo que facilita las expropiaciones para la ejecución de los proyectos.

¹² Existirá la previsión de otro gran componente verde en el norte, que será el área del bosque municipal, pero que cumplirá el rol de definir el confín del límite del municipio —y la ciudad física y jurídica como ámbito de aplicación del plan—; dado este rol y su carácter suburbano de lejanía del área efectivamente urbanizada al momento, y en cuanto a las previsiones del plan, no forma parte del núcleo de sus definiciones significativas. Aun así, cuando ese bosque encuentra la costa cruzándose perpendicularmente a la Avenida Costanera localiza en dicha encrucijada un equipamiento deportivo, como un gimnasio municipal y gran estadio de carácter urbano.

¹³ Es importante la cuestión, ya que estas ideas formarán parte del debate en el período de emergencia y organización del urbanismo en Argentina, tal como se planteó en la Introducción.

¹⁴ “Megalomanía edilicia”, *El Orden*, Santa Fe, 5 de enero de 1928, p.2.

¹⁵ “El Concejo aprobó anoche un Proyecto de Urbanización”, *El Litoral*, Santa Fe, 24 de diciembre de 1927, p. 6.

¹⁶ “El proyecto de urbanización de la ciudad: un punto inaceptable”, *El Litoral*, Santa Fe, 26 de diciembre de 1927, p. 6.

¹⁷ Idem nota 14.

¹⁸ “El Plan de Urbanización”, *El Orden*, Santa Fe, 6 de enero de 1928, p. 2.

¹⁹ “Ha sido observada la ordenanza sobre urbanización”, *El Litoral*, Santa Fe, 7 de enero de 1928.

²⁰ ACDM-AE. Tomo 1928. f.132 y ss. Ordenanza 2513, del 5 de abril de 1928 (modificatoria de la 2496).

²¹ Años 1927-1929. AA. VV.: *Inventario. 200 obras del patrimonio arquitectónico de Santa Fe*. UNL, Santa Fe, 1993, p. 204.

²² Años 1926-1934, idem, p. 200.

²³ Años 1927-1928, idem, p. 207.

²⁴ ACDM-Ordenanzas. Tomo 1928. f.126. Ordenanza 2541, 1 de junio de 1928. Esta nueva ordenanza deroga la 2513 y la 2496, es decir la aprobación y la reforma del plan respectivamente.

²⁵ Para datos biográficos de Ángel Guido, ver: Rigotti, Ana María: “Guido”, Liernur, J.; Aliata, F. (eds.): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, Obras, Biografías, Instituciones, Ciudades*. Buenos Aires: Clarín Arquitectura. Tomo 3. 2004, pp. 130-137; Cicutti, Bibiana; Nicolini, Alberto: “Ángel Guido, arquitecto de una época de transición”, *Cuadernos de Historia*, 9. IAA-FADU-UBA. Buenos Aires, junio 1998, pp. 7-36.

²⁶ Decreto del Poder Ejecutivo Nacional del 6 de julio de 1920. Citado en “Memoria Correspondiente al período de Organización de la Facultad y Escuela Industrial anexa. Comprendido entre 1920 y 1921. Presentada por el Delegado Ingeniero Julio S. gorbea al Exmo. Señor Ministro de Justicia e Instrucción pública Dr. José S. Salinas”. Universidad Nacional del Litoral, Facultad de Ciencias Matemáticas, Físico-Químicas y Naturales Aplicadas a la Industria. Rosario, Imprenta Belgrano, 1929, p. 3.

²⁷ *Ibíd.*

²⁸ “Memoria Correspondiente al Período Universitario 1922-1924. Presentado al Rector de la Universidad Nacional del Litoral, Dr. Pedro E. Martínez, por el Decano Ingeniero José S. Cardarelli.” Universidad Nacional del Litoral, Facultad de Ciencias Matemáticas, Físico-Químicas y Naturales Aplicadas a la Industria”. Rosario, Talleres de Emilio Fenner, 1929.

²⁹ Coni Molina fue uno de los primeros arquitectos graduados en la Universidad de Buenos Aires, igual que Durand. También tuvo una actividad universitaria y gremial, fue presidente de la Sociedad Central de Arquitectos entre 1918 y 1927, por lo que seguramente significó una inspiración para

Durand que era su socio hasta 1920, y para Guido que frecuentaba los ambientes de Buenos Aires vinculado por su hermano Alfredo Guido, reconocido artista en Buenos Aires. Ver Ortiz, Federico; Gutiérrez, Ramón; De Paula, Alberto; Visuales, Graciela y otros: *La arquitectura del liberalismo en la Argentina*. Buenos Aires, Sudamericana, 1968.

³⁰ Sobre la creación de la Escuela de Arquitectura, ver Cicutti, Bibiana: *Facultad de Arquitectura UNR: su formación y desarrollo. 1923-1980*. Rosario, Fapyd. 1980; AA. VV.: *70 aniversario de la creación de la carrera de Arquitecto en Rosario. 1923-1993*. Rosario, Fapyd, 1994.

³¹ "Proyecto de Urbanización", *Arquitectura*, 11, Revista de la Asociación de Arquitectos de Rosario, Rosario, noviembre 1927, pp. 22-45.

³² Ídem, p. 28.

³³ "Proemio", Editorial de *Arquitectura*, 1, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, enero 1927, p. 12.

³⁴ Más adelante se analizarán esta y otras obras de Guido, pero se anticipó aquí para resaltar las coincidencias que validan la hipótesis de autoría de Guido del Plan de 1927 de Santa Fe.

³⁵ "Arquitectura", Editorial de *Arquitectura*, 1, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, enero de 1927, p. 11.

³⁶ "Proyecto de Urbanización", *Arquitectura*, 11, Revista de la Asociación de Arquitectos de Rosario, Rosario, noviembre 1927, p. 26.

³⁷ "Proyecto de dos Avenidas Centrales en el Rosario", *Arquitectura*, 3, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, marzo de 1927, p. 39.

³⁸ Dada la importancia de esta cuestión y la precisión con que es abordada, la reestructuración ferroviaria será un capítulo aparte independiente, pero es mencionado desde el principio como el conflicto que debe ser resuelto.

³⁹ Ver Martínez San Vicente, Isabel: *La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario*. Rosario, Curdiur, 1985, p. 65 y ss.

⁴⁰ CIAyDM (Centro de Información, Archivo y Digesto Municipal). Concejo Deliberante, Rosario. Ordenanza N° 58 del año 1929, por la cual se conforma una Comisión de Estudios y un Jurado para la consecución de las actividades para la confección de un Plan.

⁴¹ "Urbanización de Rosario", Editorial de *Arquitectura*, 10, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, octubre de 1927, pp. 18 y ss.

⁴² Justamente, no se encuentra una evidencia documental de la participación de Guido, pero a pesar de ello, quienes han estudiado su obra avalan firmemente esa hipótesis. Ver: Rigotti, Ana María: ídem nota 60, p. 133; Cicutti, Bibiana; Nicolini, Alberto: ídem nota 60, p. 23.

⁴³ Edificio Dellepiane. Año 1928. AA. VV.: *Inventario. 200 obras del patrimonio arquitectónico de Santa Fe*. UNL, Santa Fe, 1993, p. 284.

Capítulo 3

La alternativa científica y estética para apropiarse del río

Rosario, 1935

“Estamos y estaremos siempre al servicio de la obra tendiente a dar nuevas formas urbanas a la culta, activa y progresista gran metrópolis del río Paraná.”¹

En las disputas entre las empresas ferroviarias y portuarias con las autoridades municipales para el uso de la costa, habrá un episodio clave en Argentina que representará la apertura de un capítulo importante, ya que si bien no se logró cambiar la tendencia en el conflicto, implicó el planteamiento de una discusión y la sistematización de propuestas urbanísticas de características inéditas. El “Plan Regulador y de Extensión” de Rosario de 1935 ajustará una metodología precisa, definirá los componentes de la ciudad y sus vínculos dentro de un sistema de relaciones unificado y, con ello, representará uno de los desarrollos más avanzados de las prácticas urbanísticas emergentes en el ámbito nacional que sintetizarán el estado de discusión.

Ese grado de desarrollo del plan vendrá en la forma en que el mismo aborda el problema de la ocupación de los terrenos de la costa por las empresas ferroviarias; unifica en las decisiones primarias del plan la resolución de los elementos ferroviarios y portuarios con el establecimiento de un sistema de parques, todo ello dotado de una coherencia estructural que hace inviable una cosa sin la otra.

En el sistema de parques previsto por el plan, los cursos de agua tendrán un gran protagonismo. Principalmente la costa sobre el río Paraná, pero

también los dos cursos de agua de los arroyos interiores también se convertirán en piezas claves del plan.

Anteriormente se ha descrito la identificación de la costa como una pieza urbana, con sus intentos de incorporarla en la red de espacios de la ciudad a través del arte urbano, como fueron el Plan de Buenos Aires de 1925 y el uso de los recursos de intervención del paisajismo como en el caso de Carrasco.

Posteriormente se analizó como en ocasión de un plan en Santa Fe en 1927 se comenzaron a experimentar formas de operar con la complejidad de usos de la costa, con incipientes ensayos de instrumentos propositivos propios de la experiencia urbanísticas de Hegemann en Estados Unidos. Sin embargo, estos ejemplos no alcanzaron el grado de desarrollo que el Plan de Rosario de 1935 obtuvo en sus procedimientos analíticos y en la fuerza técnica de su propuesta para la valoración y uso del frente litoral de la ciudad, intentando ordenar los conflictos y dar forma urbana a este sector singular de la ciudad que cobrará una importante significación.

1. El episodio del ferrocarril sobre el Paraná: nuevos escenarios para las disputas sobre la costa

En lo que en 1923 parecía que iba a ser un trámite sin novedades, terminó siendo la puesta en escena de cuestiones que redimensionarán las tensiones en debate sobre la ciudad y, particularmente, el uso de la ribera.

En dicho año la empresa FCCA,² de capitales británicos y principal operadora del servicio en la región, había presentado un plan para la reestructuración de sus instalaciones en la ciudad de Rosario al Ministerio de Obras Públicas de la Nación.³ Dicho ministerio era el organismo público encargado de regular las intervenciones sobre ferrocarriles de las empresas de capitales privados y de coordinar asimismo los servicios a nivel nacional; poca injerencia decisoria tenían los otros niveles del Estado, como la ciudad. Para ello, el Ministerio contaba con una Dirección Nacional de Ferrocarriles, que es donde ingresa y se estudia el expediente de solicitud de permiso de obras de la empresa.

El gobierno nacional termina aprobando el plan de obras de la empresa,⁴ pero en su dictamen expresa que “en cuanto a los aspectos edilicios se debe consultar a las autoridades locales” y “en la inteligencia de que con respecto a los terrenos de propiedad Municipal, debía la empresa ocurrir a la autoridad local”.⁵ Esta consideración era incluida dada la controversia que el plan generaba entre algunos funcionarios, particularmente el informe negativo del Jefe de la Sección Vías y Obras de dicha Dirección Nacional de Ferrocarriles encargada de evaluar el plan de la empresa. Aun así, el gobierno nacional lo aprueba y el intendente de la ciudad designado por el gobierno provincial accede a su implementación.

El cambio de situación estaba dado en que se incorpora un nuevo referente en el debate y en la toma de decisiones que impactarán en el espacio urbano y sobre el río. Porque si bien el municipio desde su poder ejecutivo tiene una posición de indiferencia al tema o directamente aviniéndose a los planteos de la empresa, las fuerzas locales a partir de dicha cláusula llevarán la cuestión al Concejo Deliberante de la ciudad —el poder legislativo municipal—, el cual se convierte en la caja de resonancia de las opiniones ciudadanas, presiona al poder ejecutivo municipal que reverá su participación en el tema, y termina instalándose un debate ciudadano de amplias repercusiones e implicancias.

La empresa responsabilizará a un funcionario que “en busca de popularidad, pretende dejar a Rosario sin la nueva estación”.⁶ Dicho funcionario del Ministerio de Obras Públicas era el ingeniero Farengo, de la mencionada Sección de Vías y Obras. Y lo acusa de buscar notoriedad y ascenso político, haciendo gala de un conocimiento erudito sobre casos internacionales que no se corresponden con las condiciones económicas del país y la ciudad de Rosario.

Sin embargo, lo que se ponía en discusión era la forma en que se venían gestionando las obras ferroviarias, en donde las empresas obtenían facilidades para desarrollar sus proyectos dentro de un marco regulatorio cuyo principal objetivo era atraer capital para la inversión; por lo tanto, quedaban en segundo plano otras cuestiones aviniéndose a las conveniencias y propuestas de las empresas.

Este marco regulatorio⁷ y forma de gestión gubernamental de las obras ferroviarias se habían definido en una etapa cuando la importancia prioritaria era la construcción y consolidación de la red ferroviaria para ocupar el territorio con escasa población y productivamente inexplorado. Pero la situación en 1923 era otra, la propia de una etapa en donde la red ya estaba en proceso de consolidación y el territorio ya tenía un grado de ocupación, principalmente una gran concentración poblacional en algunas ciudades donde el tráfico ferroviario confluía y se concentraba. Esto generaba nuevos fenómenos con los cuales ahora el ferrocarril debía convivir dejando atrás su solitaria implantación en un espacio inhóspito.

Lo que estaba surgiendo era el conflicto entre las estructuras ferroviarias y las estructuras físicas de la ciudad con sus dinámicas de uso, necesidades e intereses económicos propios de una sociedad urbana. Agentes de esta última serán los que entrarán en escena y los que propiciarán pensar la presencia del ferrocarril en la ciudad de otra manera, utilizando como argumento las limitaciones que el ferrocarril ponía a la expansión de la ciudad, pero principalmente, la ocupación de la costa central de la ciudad, cercenando la posibilidad de una avenida costanera y un parque de uso cívico para la ribera. Con este impedimento de obras públicas, también se estaban limitando las posibilidades de valoración inmobiliaria de las propiedades cercanas a la costa, cuestión no menor teniendo en cuenta que será a partir de estos intereses desde donde

se apuntalará el debate sobre las instalaciones ferroviarias y portuarias. En este marco, en junio de 1924 se crea una comisión en el Concejo Deliberante para estudiar el tema y se consulta a distintas personalidades y técnicos, con lo cual el proyecto de la empresa FCCA se ponía en interrogación y quedaba planteado un estado deliberativo.

Con un grado de presencia inusitado, intervendrán asociaciones civiles, por lo que el mismo debate acelerará la organización de las mismas.⁸ En 1925 se crea Federación de Fomento Edificio que agrupará a distintas entidades vecinales menores principalmente de la zona norte. En 1926 se crea la Asociación Patriótica Amigos del Rosario.⁹ Si bien este tipo de asociaciones es un fenómeno propio de los años 1920 repetido en otras ciudades,¹⁰ en Rosario serán catalizadores de este fenómeno los debates originados en 1923, con la originalidad agregada que estas asociaciones son previas a la decisión de las autoridades de la ciudad de elaborar un plan urbano, tal como acontecía en otros casos como Buenos Aires. Por el contrario, serán los promotores del mismo, por delante de las autoridades a las que presionaban.

Con la emisión de documentos, folletos de difusión y memorandos entregados a autoridades, expresaran sus opiniones que serán convergentes en la prédica a favor de la elaboración de un plan urbano. El primer artículo del estatuto de la Federación de Fomento Edificio define que su función es promover que las autoridades decidan la elaboración de un plan regulador.

Se agregan a ellas, las asociaciones de profesionales, como la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos, que se manifestará a partir de su revista *El Constructor Rosarino*; y la Sociedad de Arquitectos de Rosario, creada en 1927 a partir de la iniciativa de Guido quien, asimismo, editorializaba la revista *Arquitectura*, órgano de difusión de la misma. Estas agrupaciones también bregarán por la elaboración de un plan urbano, más allá de las motivaciones y de las formas como entendían al mismo y las competencias por quedarse con el encargo, y participarán del debate ciudadano promoviendo el papel protagónico del técnico profesional, donde no estarán exentas las competencias.

La Asociación de Amigos del Rosario presentará en 1927 un memorando¹¹ al presidente del Concejo Deliberante donde se condensan los ejes del debate. En el mismo se solicitan dos cuestiones: por un lado, la elaboración de un plan urbano, y por otro, la gestión ante el gobierno nacional para la revisión de los proyectos de la empresa Ferrocarril Central Argentino en sus estaciones y accesos. En los motivos expresaba que ante el peligro de que la ciudad perdiera “lo más hermoso de su ribera” por la consolidación de las instalaciones de la empresa con las nuevas obras, se debe actuar “en defensa de su viabilidad, higiene y estética”, por lo que propone “adquirir los terrenos de las barrancas del Paraná, con el objeto de levantar sobre ellos el futuro parque y avenida

costanera, que han de transformar favorablemente la fisonomía de toda la zona Norte y Este de la ciudad, sin obstaculizar el tráfico portuario”.

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

Para terminar resaltando “la activa campaña llevada a cabo con tanto éxito como entusiasmo por varias asociaciones, comités y entidades cuyos fines son la edificabilidad; en pro del Plan regulador de Rosario y de la emisión de un empréstito para obras públicas, tiene hoy la adhesión y simpatías de toda la ciudad”.

Por todo ello, solicita la creación de “una comisión de urbanistas que proyecten un plan orgánico municipal, con el trazado y emplazamiento de estaciones, vías, construcciones férreas, parques, paseos y una avenida costanera sobre las barrancas de Rosario”.

De esta manera quedarán amalgamados los cuestionamientos al proyecto ferroviario, la promoción del uso urbano de la costa, y la necesidad de un plan urbano; quedan relacionadas estas tres cuestiones de forma causal, y no se pueden entender de forma separada la necesidad de reordenar instalaciones ferroviarias, puesta en valor de la costa y definición de un proyecto global de ciudad. Todos los problemas de la ciudad, por pequeños que hayan sido en ese momento, serán reencauzados en el debate a esta triada que terminará convirtiéndose en el sentido común de aquel entonces, presente en todos los discursos que atravesaban distintos sectores sociales y disciplinares.

En definitiva, se da un grado de articulación en tres niveles: de organización de intereses económicos, el surgimiento de nuevas demandas sociales y la emergencia de nuevos paradigmas disciplinares. En el primer caso las asociaciones locales apuestan al crecimiento urbano como fuente de riqueza frente a una dinámica económica que si bien prospera por momentos no terminan de controlar, dado el carácter extra local de sus agentes protagónicos como la administración privada de puerto y ferrocarriles que asimismo responden a controles nacionales y no locales. Por ello, las obras públicas que valoricen propiedades son fundamentales en la generación de un mercado urbano que se expandía y complejizaba, y un plan urbano era un marco de eficiencia para esas intervenciones. En el segundo caso, los conflictos por nuevos espacios que restauren las condiciones de calidad en la ciudad perdidas en su proceso de expansión, desde lo higiénico al esparcimiento y la sociabilidad. Por último, los debates profesionales por apropiarse de un campo de actuación como la ciudad

que movilizaba tantas demandas e intereses en la sociedad, y dentro de ello, los avances por instalar una nueva ciencia como pretendió ser el urbanismo.

Ahora, en todo ello, está presente la ribera. Ella será la clave donde la higiene, la viabilidad, la estética, el urbanismo y la eficiencia aparecen sintetizados en aquel momento en Rosario, que buscará su resolución en la elaboración de un plan y será el contenido emblemático del mismo donde “se juega el progreso”. Tal como lo expresará la última frase de la memoria del finalmente realizado plan regulador, se trata de “dar nuevas formas urbanas a la culta, activa y progresista gran metrópolis del río Paraná” (Della Paolera, Farengo y Guido: 1935, 170).

Finalmente, el Concejo Deliberante, al responder al comentado memorando presentado por la Asociación de Amigos de Rosario, crea una Comisión dentro de su órbita denominada “Comisión Especial Pro Embellecimiento Edificio”.¹² Era una comisión integrada por miembros del Concejo Deliberante, es decir ediles con carácter político, y no por personas técnicas. Por ello, su principal actuación estuvo remitida a realizar consultas a técnicos y especialistas, tanto locales como nacionales y extranjeros, con lo cual el material de dicha consulta representa una importante documentación sobre el estado del urbanismo, la manera de entender el plan y los procedimientos de su elaboración entre los principales puntos de consulta.¹³

Entre las primeras gestiones de la Comisión estará la elaboración de un decreto repudiando los proyectos de la empresa FCCA.¹⁴ En realidad el Gobierno Nacional —que asumía el papel de mediador entre la empresa y la municipalidad— había emplazado a dicha Municipalidad¹⁵ para que concrete cuales eran sus criterios desde el punto de vista urbano sobre el problema ferroviario suscitado con la empresa FCCA. Este requerimiento aceleró la formación de esta nueva comisión y fue una de sus primeras gestiones dar respuesta al mismo, junto con la Comisión Especial sobre este tema ya existente; se generaron los fundamentos incorporados en un decreto los que posteriormente formarán parte del memorando elevado por la Municipalidad al Ministerio de Obras públicas.¹⁶

Al año de funcionar la Comisión, habilita la designación de un secretario ad honorem que no tuviera como requisito ser integrante del Concejo, sino estar avalado por un perfil de idoneidad para cuestiones específicas relativas a la ciudad. La designación recae en Ángel González Theyler, un contable vinculado a la actividad inmobiliaria y remate de tierra, que era a su vez el mismo presidente de la Federación de Fomento Edificio. González Theyler tendrá una extendida labor, participará como representante municipal en diversos ámbitos y misiones en el extranjero, y será directamente colaborador en la elaboración del plan que finalmente se realizará a partir de 1929 a instancia de esta Comisión y del proceso que le dio origen desde aquellos episodios de 1923 con los proyectos sobre la ribera.

2. La costa urbana como problema científico. Formación del equipo del Plan y primera cátedra argentina de urbanismo

Dentro de los debates y movimientos suscitados alrededor de este escenario, se irá conformando un grupo de especialistas que será el encargado de la realización del plan urbano aprobado en 1935. Carlos María Della Paolera y Adolfo Farengo, junto al ya mencionado Ángel Guido, serán los tres partícipes —en distintos grados y roles— de la elaboración del plan, a partir de un proceso de confluencia en se que va configurando el espacio de trabajo.

Como se ha descrito más arriba, Farengo era el funcionario de la Dirección Nacional de Ferrocarriles —perteneciente al Ministerio de Obras Públicas de la Nación— que había puesto reparos a la aprobación del plan de la empresa FCCA, y más precisamente a sus instalaciones sobre la costa central de la ciudad. Ingeniero civil de profesión y profesor universitario, dentro del cargo público que desempeñaba, y más concretamente en el marco de la tramitación del expediente de permiso de obras de la empresa FCCA donde había planteado sus objeciones, Farengo irá desarrollando una propuesta de reestructuración ferroviaria alternativa paralelamente al conflicto entre la empresa y la Municipalidad impulsada por las asociaciones civiles.

Su propuesta consistirá en una sistematización de las instalaciones ferroviarias que le permitirá resolver los conflictos entre las mismas y la estructura urbana, incluida la polémica nueva estación del FCCA sobre la costa. Su nuevo esquema implicará reordenar los accesos ferroviarios unificándolos y simplificando su presencia y contacto con el tejido urbano, la construcción de una nueva estación central de pasajeros que reemplace las existentes y la del controvertido proyecto, como también la redefinición de las playas de cargas y maniobras. Todo ello incorporando criterios de separación altimétrica entre circulación ferroviaria y urbana, ya sea haciendo subterráneas o elevadas las vías de circulación de trenes.

Basado en recomendaciones del ámbito de la ingeniería ferroviaria, la nueva estación central se ubicaría en el centro geométrico del territorio municipal, en un sitio ocupado en un grado incipiente y adyacente al núcleo central de la ciudad más densamente construido. Con ello, libera la costa del uso ferroviario al trasladarlo al interior de la ciudad; de esta manera da disponibilidad de ese solar sobre la ribera para un uso urbano y la construcción de un parque.¹⁷

Farengo realiza la crítica al plan de la empresa FCCA desde la lógica ferroviaria, más que desde las disfunciones con la estructura urbana, aunque incluye esta cuestión de forma importante y será desde la cual se articulará en el debate cívico suscitado alrededor del proyecto del FCCA. La nueva estación proyectada por la empresa es la propia de una estación terminal, más ineficiente en su funcionamiento y optimización de uso de las instalaciones

que las estaciones de tráfico pasante según la ingeniería ferroviaria. El tiempo de uso útil de las vías es mucho más extendido en esta última que en las estaciones terminales, por lo que argumenta la desactualización del proyecto presentado por el FCCA. Asimismo, considera su localización inadecuada por la equidistancia de los flujos de circulación urbana de aquel entonces y, principalmente, de los futuros que se generarían con la expansión de la planta urbana hacia la dirección opuesta a la ubicación de la estación.

Pero además de todo ello, esta intervención del FCCA es criticada por Farengo porque ocupa una porción importante de la costa central impidiendo su uso paisajístico, divide sectores de la ciudad e inhabilita la construcción de una avenida costanera, es decir, está obstruyendo el desarrollo urbano de la ciudad en un sector clave. Con ello, Farengo se convierte en un personaje relevante en establecer los fundamentos de un discurso que articula lo urbano y paisajístico con lo ferroviario. Dará contenidos tanto a la prédica de las asociaciones civiles como a las autoridades municipales en contra de la empresa FCCA, hasta terminar siendo el artífice de una propuesta alternativa que tendrá un rol de referencia en la polémica y debate.

Farengo dejará planteada su propuesta en 1924 (Farengo, 1928), la que será utilizada en el debate de esos años, reiteradamente presente en los folletos de las asociaciones civiles y posteriormente incluida en el plan urbano de 1935, oportunidad en la cual será ampliada con una profusa fundamentación y documentación que la avalaba, otorgándole a Farengo por este aporte el carácter de coautor del plan urbano junto a Della Paolera y Guido. Todas las consultas hechas, incluso al mismo Hegemann en su visita a Rosario en 1931, incluía una opinión sobre el plan de reestructuración ferroviaria de Farengo.

Otro integrante del equipo del plan urbano de 1935 será Della Paolera,¹⁸ quien en 1928 dará dos conferencias en Rosario invitado por el Centro de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores Titulares de Rosario.

Della Paolera era ingeniero y en ese mismo 1928 había regresado de Francia, lugar donde se había trasladado para graduarse en el Instituto de Urbanismo de París siguiendo sus intereses urbanísticos. Fue el primer latinoamericano en diplomarse en dicho Instituto, y su tesis¹⁹ estuvo referida al estudio de la evolución de Buenos Aires bajo la dirección de Marcel Poëte.

En sus disertaciones²⁰ Della Paolera expone su definición de urbanismo, con sus consecuentes principios rectores y métodos de trabajo coherentes con ella. Siguiendo las enseñanzas de su director Poëte²¹ y de Lavedan (Lavedan, 1926), considera que la ciudad es un organismo viviente y estudiar la evolución desde sus orígenes es “el primer principio consagrado por esta nueva ciencia” que es el urbanismo. “Sin perder de vista los restos materiales y las constataciones de hechos fidedignos, se seguirá el examen de las variaciones sucesivas del aspecto material, creando así una perspectiva que, explicando el estado actual

de la aglomeración, pueda permitir la deducción de reglas que guiarán las transformaciones necesarias para el futuro de la ciudad” (Della Parlera, 1928:8).

Estableciendo explícitamente las divulgadas correspondencias entre la medicina y la nueva ciencia del urbanismo, el estudio de la evolución de una ciudad corresponde a la esfera de la “anatomía”, el estudio de los componentes y factores que inciden sobre las características del organismo urbano, “el hecho revelador de su fisonomía”, dando intervención en esto a la estadística para darle medida tanto a los factores positivos como negativos. Todo ello se transforma en el *diagnóstico* —“el diagnóstico de la clínica”—, donde quedan organizados y jerarquizados los problemas que el plan deberá atender en su confección.

El programa de intervenciones del plan entonces era derivado de estos procesos previos, y no preexistente o desvinculado de ese diagnóstico. Con ello marca la diferencia con los planes urbanos anteriores y con las intervenciones de embellecimiento, como con todo lo que hasta el momento se conoce como “arte urbano” al que considera obsoleto por carecer de conocimiento sobre las situaciones que opera, y le contrapone su definición de “urbanismo científico”. De esta manera, con el diagnóstico planteado en estos términos y los mecanismos del arte urbano puestos a posteriori de ese diagnóstico, “el urbanismo saldrá definitivamente de muchas soluciones empíricas, para entrar de lleno en el cuadro de los conocimientos científicos” (Della Parlera, 1928).

“Para una aglomeración urbana, y correspondiendo a la historia clínica de la medicina, debe estudiarse de antemano —es decir, antes de operar con éxito— un programa básico en el que estén perfectamente definidos los recursos, las modalidades y las exigencias presentes y futuras de la población (...) Las transformaciones urbanas inconsultas, hechas al correr de la escuadra y el lápiz sobre el plano de una aglomeración, están expuestas a los mismos contrastes y reverses que la fortuna reserva a los juegos de azar” (Della Parlera, 1928:14).

La importancia del diagnóstico es fundamental, jerárquicamente mayor a la intervención misma, ya que si se fracasa en el diagnóstico no podrá haber intervención adecuada. Y por eso se extiende en la descripción de los métodos y procedimiento de esta tarea, que representa la innovación a los debates de aquel momento, y donde concentra la función del urbanista. “(...) procediendo de esta forma que hemos indicado, la organización de la ciudad no será sólo una obra de urbanización más o menos adecuada, sino un producto del urbanismo científico” (Della Parlera, 1928:30).

Delimita y propone la tarea del urbanista —encarnado en su persona idóneamente formada— como la confección de un conjunto de documentos e investigaciones, denominado expediente urbano, donde reposa el análisis minucioso de la evolución de la ciudad y sus necesidades presentes y futuras, basado en estudios de diversas disciplinas que, como conclusión, dejará establecido el programa básico para la confección del plan urbano. El expediente urbano será

entonces la pieza clave, el encargo al que debe aspirar todo urbanista y al que Della Paolera se postula como su mejor y único candidato. Para ejemplificar, menciona a los *dossier urbain* de Francia o los *civic survey* de Inglaterra.

Estos aspectos analíticos referidos a la forma de entender el urbanismo y sus métodos de trabajo, como los procedimientos del plan, serán lo fundamental de su paso por Rosario en 1928. Si bien se refirió a cuestiones concretas de Rosario, no aportó grandes novedades sino que reprodujo casi todos los temas y problemas existentes en el debate de la ciudad, que recorrió rápidamente en sus pocos días de visita acompañado por las asociaciones civiles que alimentaban ese debate y lo informaban.

Dentro de su rápido análisis de Rosario, puso en valor la implantación de la ciudad sobre el río, la importancia de esa característica geográfica, dio su apreciación positiva del plan de reestructuración ferroviaria de Farengo, apoyó la construcción de una avenida costera y planteó el traslado del puerto, entre los puntos más sobresalientes donde también estuvieron referencias al tránsito y la habitación. Pero justamente, utilizó esos mismos temas y visiones para articularlos dentro de esta matriz metodológica que definió y representó el punto de mayor atracción e innovación de su participación.

El río, la costa urbana, las disputas por su ocupación y uso, se enlazan con las nuevas propuestas urbanísticas, son claves para pensar la ciudad como totalidad incorporándose ya no como intervenciones parciales sino desde una aproximación comprehensiva a todas las dimensiones y problemas de la ciudad. El litoral se acopla con las premisas que para ello Della Paolera trae de París no ya como extranjero, sino como técnico local conocedor de las condiciones existentes que es capaz de hacer la síntesis con los contenidos —en realidad no tan nuevos— adquiridos en París. Síntesis que todavía no lograba plantar en Buenos Aires, siendo Rosario y sus temas el lugar donde mejor recepción y disposición encuentra.

Su visita a Rosario será clave para el encuentro con Ángel Guido, quien será el tercer integrante con que terminará de conformarse el equipo redactor del Plan de Rosario de 1935. Guido, tal como ya se ha dicho anteriormente, era un personaje inquieto y partícipe activo del debate académico y profesional de la ciudad. Había publicado la revista *Arquitectura* donde ya había expresado claramente sus ideas acerca de la historia del arte y la arquitectura, que era su área de especialidad original, en las orientaciones de Wölfflin y Riegl (Guido, 1927:12), como la inclinación en las producciones arquitectónicas por búsquedas en la brecha entre el eclecticismo historicista y la modernidad emblemáticas en las figuras de Wagner y Hoffmann.

En cuanto a urbanismo, Guido escribirá en *Arquitectura* un editorial luego de la promulgación de la ordenanza de creación de la “Comisión Especial Pro Embellecimiento Edificio” del Concejo Municipal,²² titulado “Urbanización

de Rosario” y donde criticará el carácter burocrático de la misma al carecer de integrantes técnicos que puedan atender “el proyecto del plan regulador de la ciudad”, por lo que deduce que será necesario contratar a un urbanista. Su crítica se concentra en que justamente ese urbanista no existe en el país con experiencias en este medio, y que por lo tanto se volverá a fracasar al contratar a un extranjero repitiendo las experiencias anteriores de Buenos Aires.²³ Su propuesta es que se convoque a un gran concurso de anteproyectos, para que a partir de distintas participaciones sobre distintos problemas y espacios de la ciudad se conforme un concierto de posturas más plurales que la “arriesgada aventura de librar a una sola persona el destino estructural de la ciudad”.

El encuentro con Della Paolera será fundamental entonces para superar esta cuestión. Guido de hecho podría haberlo conocido antes a Della Paolera debido a que mantenía fluidos contactos en Buenos Aires,²⁴ pero la estancia de Della Paolera en la ciudad será sustancial para emprender un camino que comenzó con un hito bien concreto. Guido le ofrecerá a Della Paolera conformar una cátedra de urbanismo en la Facultad de Ciencias Matemáticas de la Universidad Nacional de Litoral —con sede rectoral en Santa Fe, abarcaba a toda la región de su mismo nombre litoral incluido Rosario—. Y de hecho, a partir de la gestión de Guido que como vimos era un activo promotor de espacios en la Universidad y más precisamente de la Escuela de Arquitectura, comienza en 1929 a funcionar la primera cátedra universitaria de urbanismo en Argentina en la Universidad Nacional del Litoral. Será un curso que estará presente en los últimos años de las carreras de Arquitectura, Ingeniería y Agrimensura, cuya responsabilidad como titular será ejercida por Della Paolera secundado por Guido.

Este nuevo espacio académico será una instancia para desplegar sistemáticamente la definición del urbanismo y sus métodos que Della Paolera expuso en sus conferencias, asimilándolos a la situación local por Guido quien aportaba su visión desde el arte y la historia de la arquitectura, con sus referentes mencionados, hacia la construcción de una definición del proyecto de arquitectura y la ciudad.

Della Paolera todavía no tenía la recepción en Buenos Aires que esperaba acorde a su condición de idóneo diplomado. Por ello su disposición en Rosario fue una gratificación que lo entusiasmó y le abrió el paso mientras tanto. Guido, como activo promotor de muchas iniciativas, no tenía en el terreno urbanístico demasiadas herramientas específicas como lo reconocía en su artículo de *Arquitectura* donde reclamaba la intervención de un arquitecto urbanista como León Jaussely que no existía en el país y no era pertinente su contratación. Aquí es donde un alumno de Jaussely, entre otros de los profesores de Della Paolera en el Instituto de París, debidamente diplomado e instruido en los mecanismos de la “nueva ciencia” del urbanismo, bien podía

venir al auxilio dando el método para que los proyectos de arquitectura dejen su parcialidad espacial y se conviertan en piezas de una estructura comprensiva de la ciudad en su totalidad.

A medida que avanzaba el entendimiento de Della Paolera con Guido, va a ser inevitable la búsqueda de unión con Farengo, quien representaba un amplio consenso alrededor de su plan para el problema que se había puesto como central en el debate urbano de Rosario. Y de esta manera va quedando conformado un equipo de trabajo por tres ingenieros de diferentes inclinaciones: la especialización en transportes en el caso de Farengo, la vocación por la ordenación orgánica y científica de las actividades humanas en el caso de Della Paolera, y la dedicación proyectual arquitectónica desde la cultura y el arte en el caso de Guido. Los tres coincidiendo en la ciudad como objeto de trabajo. Y esta será la trama constitutiva del Plan Regulador y de Extensión de Rosario de 1935.

En estos tres ingenieros era tal el nivel de conciencia sobre sus capacidades y la ambición por desplegarlas que en 1929 se ofrecen directamente al Concejo Deliberante de la ciudad para realizar el plan urbano.²⁵ Contra todas las recomendaciones de llamado a concurso, incluso las del mismo Guido en un momento anterior, ellos tres operaron en conjunto en una acción de lobby para quedarse con el encargo directo del Municipio,²⁶ objetivo que consiguen con la Ordenanza del Plan Regulador de Rosario que en su primer artículo encomienda a estos profesionales “la confección del plan regulador, reformador y de extensión de la ciudad del Rosario y la zona que la circunda”.²⁷ Hubo lógicas protestas desde asociaciones civiles y profesionales que habían propuesto el concurso, como también de la oposición política, pero el proyecto de ordenanza logró imponerse al justificar en el ahorro de recursos y tiempo que esta modalidad de contratación directa supuestamente implicaba.

Las bases de esta ordenanza, elaborada por la Comisión del Concejo, fueron tomadas de la respuesta que oportunamente diera la Sociedad Central de Arquitectos ante las consultas realizadas por esta misma Comisión a distintos especialistas e instituciones. De esta respuesta se pudo extraer un programa sobre el cual contratar a Della Paolera, Farengo y Guido para la confección del plan. La “ordenanza–contrato” estipulaba las piezas que debería contar el trabajo, compuesta por planos cuyas cantidades, informaciones y escalas se especificaban explícitamente, y demás documentos técnicos. Se dividían en dos paquetes: uno el expediente urbano a realizar en 8 meses donde constaran los datos de la situación de la ciudad, y otro del plan regulador a desarrollar en 18 meses donde debían estar todas las propuestas y los mecanismos financieros previstos para su realización. Además, se creaba un jurado al cual sería sometida la aprobación definitiva del plan regulador y de extensión, compuesto por representantes de instituciones académicas y

profesionales como de oficinas públicas, donde primaban protagónicamente arquitectos e ingenieros, más un jurista, un médico y un financista que meramente acompañaban a aquellos.²⁸

En definitiva, con la ordenanza se estaba institucionalizando las ideas de Della Paolera, sus métodos principalmente referidos al expediente urbano, y los posicionamientos que estaban alcanzando los profesionales de la ingeniería y la arquitectura por sobre otras disciplinas que pugnaban por alzarse con la primacía sobre el conocimiento de la ciudad, tal como se había planteado la puja desde la segunda década del siglo XX en el país. Quedaban afuera las asociaciones civiles, que en la mayoría de los casos representaban intereses parciales motorizados por propietarios inmobiliarios; pero también existían agrupamientos de demandas vecinales que podrían haber evolucionado en un mecanismo participativo —pudiendo haber abierto un proceso de carácter reformista— que había comenzado fuertemente en los inicios de los debates pero que con el correr del tiempo se fueron diluyendo entre la tecnocracia de los especialistas y las maniobras de los intereses más fuertes que habían logrado instalarse en el proceso del plan.²⁹

Una serie de sucesos hará que los plazos previstos en la ordenanza fueran extendidos y el plan vea la luz recién en 1935. Crisis económica internacional de 1929 y sus repercusiones locales, la interrupción del orden democrático en el país con la suspensión del funcionamiento del Concejo Deliberante de la ciudad, los cuestionamientos a la contratación directa, todo aportó un fondo de ruido en el ambiente que postergó el encargo que recién se ejecutará en 1931. Ya en ese momento, Farengo había sido designado Director General de la Dirección Nacional de Ferrocarriles; por ello, incluso, renuncia a los servicios en Rosario aunque posteriormente brindará su asesoramiento para completar con mayor detalle su plan de reestructuración ferroviaria oportunamente realizado en 1924. Della Paolera, con más ascendencia y responsabilidades en Buenos Aires, irá relajando su atención en Rosario, ya que en 1932 es designado al frente de una nueva Dirección del Plan de Urbanización³⁰ en la Municipalidad de Buenos Aires, y en 1933 se establece la cátedra de Urbanismo en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires.³¹

Por ello, Guido se convertirá en el sostenedor del encargo, siendo el protagonista en la definición de los contenidos y formas finales que el plan adquiere en su presentación definitiva en 1935.

Un plan que será reconocido y premiado en el Congreso de Urbanismo de 1935 con todos los honores,³² y en el que sus autores quedan consagrados como las figuras claves del urbanismo en Argentina. Cabe consignar que a esa fecha será uno de los únicos planes formalizados que atravesaron las instancias administrativas y superaron la condición de proyectos. Ni Della

Paolera en Buenos Aires alcanzará en sus actuaciones la consecución de un plan, un poco por desconfianza en ese instrumento, aunque sería difícil de dilucidar si esa desconfianza era por convicción o imposibilidad de las condiciones.³³ En cualquier caso, será Guido quien luego de una estadía en Estados Unidos se hará cargo plenamente del plan y también de la cátedra de Urbanismo en Rosario.³⁴

Este marco de situaciones redefinía las formas de actuar sobre la ciudad. Ya no será la Comisión de notables del Plan de Buenos Aires de 1923 con sus inclinaciones estetizantes, queriendo realizar una escultura de la costa. Se irá más lejos que las maniobras paisajísticas, con los proyectos y planes de Carrasco poblados del recurso de convertir en un jardín la ribera. Y se alcanzará un mayor grado de rigurosidad, detalle e institucionalidad que en Santa Fe. A esas experiencias anteriores se refiere implícitamente el Plan de Rosario de 1935, cuando en su introducción dice que “faltó uniformemente el método, la unidad de vistas, la concepción del conjunto y la previsión del futuro” (Della Parlera, 1935:9), marcando el inicio de una nueva etapa.

La costa en su condición urbana comenzaba a ser un problema científico. En la medida en que paulatinamente se iba visualizando su rol como parte de la ciudad, y el urbanismo perfeccionaba progresivamente sus procedimientos, la ribera de la ciudad se convierte en una pieza clave a redefinir sistemáticamente y, a través de ella y de esta manera, transformar en sentido positivo y metódico toda la ciudad.

El expediente urbano, nuevo fetiche de la novel ciencia, servirá para demostrar el problema de la ciudad inscrito en su evolución: la ocupación de la costa por el puerto y ferrocarriles, que priva a la ciudad de la riqueza paisajística, entorpece el tránsito y establece divisiones que asimismo impiden crecer a la ciudad.³⁵

El expediente urbano —más allá del éxito en su cometido operativo— era lo que hacía emerger la evidencia de los problemas, los racionalizaba y dejaba planteada la demostración de las soluciones. Con ello las percepciones se hacían certezas, se obtenían pruebas de ellas, y las ideas se convertían en seguridades, a tal punto que se hicieron plan urbano en una ciudad como Rosario, donde se había planteado una polémica por el veredicto sobre un permiso de obra en su ribera.

La síntesis de conocimiento, representaciones y proyectos, que implica un plan urbano, fraguó, a partir de condiciones concurrentes como la escala de la ciudad factible de intervención, la fase en que se encontraba en su proceso de crecimiento, el escenario social con un determinado grado de conciencia y organización de intereses de los agentes económicos locales, el surgimiento de un debate académico propio de una universidad recientemente creada³⁶ y las pugnas por la organización de las profesiones y su posicionamiento entre las demandas sociales. Estas condiciones concurrieron en la discusión sobre la forma de ocupar y significar la costa e intentaron resolverlo para la ciudad.

3. La construcción estética del río: declaración contra Le Corbusier

En 1929 vendrá a la Argentina Le Corbusier, invitado por los Amigos del Arte. Esta visita será el inicio de un proceso que bastantes años posteriores derivará en un plan urbano para Buenos Aires. La invitación respondía a variadas y heterogéneas motivaciones, que iban desde instalar la necesidad de un plan urbano en la agenda pública hasta la satisfacción de consumo —principalmente en este caso— propio de aspiraciones de índole cultural de grupos sociales acomodados, como se analiza en el próximo capítulo.

En Rosario, en principio, la situación era distinta de Buenos Aires, ya que se había legislado favorablemente para la realización del plan con un amplio consenso social sobre su necesidad y una buena disposición de los agentes locales. Sin embargo, la demora en la concreta puesta en marcha institucional de la confección del plan sumaba preocupación principalmente entre sus impulsores contratados, y en esto sí se asemeja a Buenos Aires cuando se convoca a una figura del urbanismo internacional para reimpulsar el proceso de elaboración del plan urbano. De todas maneras, y aquí anida una cuestión sustancial, será distinta la figura convocada. En 1931 estará de visita en Rosario Werner Hegemann para opinar sobre el plan de reestructuración ferroviaria de Farengo y la problemática urbana de esa ciudad.

Esta visita terminará siendo el impulso definitivo al plan urbano en Rosario, tanto en su concreción como en el ajuste y síntesis de las diferentes fuentes y referentes que lo alimentaron durante su largo proceso de configuración. Y Hegemann era la figura más concordante, en relación con ese proceso, para dotar de un esquema argumental y doctrinal que termine de cristalizar la propuesta concreta.

Guido ya venía enfrentando las ideas de Le Corbusier desde sus posiciones de la historia de arquitectura y el arte.³⁷ Pero en 1930, en respuesta a la visita de Le Corbusier a América, publicará un libro titulado *La machinolatrie de Le Corbusier*, donde sistematiza su oposición a lo que llama “un arte subalterno y despreciable” (12) en el mismo inicio del texto, marcando claramente el tono de un libro escrito en francés, el idioma en que Le Corbusier dio sus conferencias en Buenos Aires. No deja de llamar la atención esto último, ya que en el prólogo expresaba que su texto iba dirigido a alertar a los “estudiantes americanos” sobre “las teorías mecánicas del arte, encarnadas por el arquitecto Monsieur Le Corbusier que nos visitó este año” (11). Sin embargo, su intención pareciera apuntar a otro público y plantear la polémica en el idioma de origen del personaje que critica y del contexto de debate en que se originan y se discuten internacionalmente sus ideas, y de esa manera buscar la confrontación sin mediaciones en un acto que no tiene ahorro de ambición. Además, con ello establece un contrapunto irónico con quienes a nivel local comenzaban a

entusiasmarse con las nuevas ideas planteadas por Le Corbusier. Pero también cabe mencionar que mucho del texto, en realidad, son fragmentos reacomodados de otro libro suyo publicado apenas tres años antes en español (1927) por lo que es dable entender que puede haberse querido evitar la repetición.

Sin embargo, es casi inexistente la atención hacia este libro en los estudios sobre Guido, que tiene la importancia de medirse frente a frente con la figura predominante en la historiografía del siglo XX. En esa confrontación, aparecen referencias no abordadas en los estudios sobre Guido —como el caso del “realismo mágico” de Franz Roh— que son fundamentales para entender el posicionamiento del mismo Guido frente al debate de los años de entreguerra. Pero, principalmente, este libro es una prueba de que la vasta producción de Guido admite mayores posibilidades de interpretación que el encasillamiento que obtuvo en los trabajos históricos sobre él desarrollados. Ya fuera en visiones persistentes desde épocas triunfantes del *international style* y el movimiento moderno cuando éstos se apoderaron del discurso teórico, histórico y práctico de la arquitectura, y Guido queda como la figura de “reacción” retrógrada a la abstracción y al cosmopolitismo; como en perspectivas reivindicadoras de un *revival* encorsetando su producción en el “estilo neocolonial”³⁸ y con el rol de defensor de identidades de corte esencialista; como también en búsquedas más recientes reivindicando —a partir de su analítica sobre el fenómeno estético— un supuesto aporte de Guido en la definición de una “autonomía” para la disciplina arquitectónica.³⁹

En realidad, profundizando se encuentra, además de la pertenencia a disímiles generaciones temporales, diferencias notorias en cuanto a fuentes y resultados estéticos en las prácticas de Guido con relación a la corriente de Noel y Kronfuss, más allá de formas y discursividades concurrentes en algunos aspectos relativos a una postura opuesta al eclecticismo historicista. En el rico intersticio entre el ascenso del racionalismo y otras búsquedas en la transición de salida del eclecticismo historicista, existe un espacio no del todo profundizado aun hoy, y donde pueden ubicarse algunas prácticas sin caer en taxonomías tan brutales ahogando la heterogénea composición de las mismas.

En cuanto a una interpretación autónoma del arte por parte de Guido, eso queda desmentido por los distintos planos en que opera la tarea de Guido, además del debate en aquel momento suscitado donde Payró desde la revista *Sur* —militante de esta idea de autonomía y dirigida por Victoria Ocampo— rescata de Guido el carácter instructivo, informativo, pero poco riguroso por la dispersión de sus fuentes y prédicas desde campos en que no es especialista, acto que lo invita a corregir.⁴⁰

Más bien se podría decir que Guido hace un aporte en una definición del rol del arte —esclareciendo fines, objetos y métodos de esa tarea— dentro y en relación con un conjunto de prácticas culturales y sociales, más que militar

en la idea de la autonomía. No es menor la diferencia, ya que esto habilita la interpretación de la obra de Guido en oposición a *L'Esprit Nouveau* —que sí elabora la forma desde la autonomía—. Por el contrario a la autonomía, Guido se entronca en línea a un rescate de lo narrativo, tal como es recuperado por otros estudios⁴¹ y como se analiza mas adelante.

En *La machinolatrie de Le Corbusier*, Guido fundamentará su oposición al mismo en que “1) –carece de originalidad; 2) –la imposibilidad de que su teoría desarmada sea una estética; 3) –tiene desconocimiento e interpretación moderna de la historia del arte; 4) –es desastroso el resultado de las construcciones realizadas de acuerdo con su doctrina” (1930:12).

La polémica la planteará en el terreno del campo estético y sus fundamentos, y no habrá referencias a lo urbano, cuando en realidad muchas de las conferencias y las impresiones más intensas de Le Corbusier en Buenos Aires estuvieron referidas a esa dimensión. Guido discutirá en el plano de la historiografía de la arquitectura, incluso por momentos pareciera que está polemizando más con los grupos radicales de la modernidad que con el venido de París que habló del Plan Voisin; y en todo caso parece más concentrado en el debate estético europeo de los años 1920 más que en la discusión urbana, más enfocado a refutar *Vers une architecture* (Le Corbusier, 1923) que *Urbanismo* (1924), en analizar más la *Villa á Garches*⁴² que la *Ville Contemporanie*.

Guido, siguiendo a Wölfflin y ubicándose en la línea de su construcción historiográfica, rescatará a Wagner y Hoffmann, y considera que de este último es la proeza plástica en el manejo de la masa, el plano y la línea como fundamento de la forma construida a partir de “una moderna interpretación de la historia del arte”, orientada por el mencionado Wölfflin y también por Riegl. Asumiendo el movimiento cíclico entre lo clásico y romántico o barroco, lo lineal y pintoresco, augura un final pintoresco para el eclecticismo debido a que caben en el mismo la variedad caprichosa y la ausencia de rigor en la selección de los estilos. Pero la reacción extrema a este “blando tradicionalismo” que desprecia la tradición y renuncia a sus conquistas también traerá el capricho fundado en otros referentes como la máquina, indignos del arte y más limitantes que la tradición artística. París, desde comienzos del siglo XX, se encuentra ante estas dos opciones que se han extremado, y la arquitectura francesa en franca decadencia, distraída demasiado en el peso y coerción de las formas tradicionales de los Luises y demás expresiones estilísticas vacuas, repara tardíamente ante la necesidad del regreso de lo lineal que en plan de recuperar terreno exagerará la reacción surgiendo una desorientación de nuevo signo, la *machinolatrie* emblemática por Le Corbusier.

La puesta en un mismo plano de igualdad del Partenon y el automóvil hecha en *Vers une architecture*, en cuanto ambos son producto de la selección estandarizada y por ello se encuentran igualados en jerarquía y rol en

el avance de la civilización, será atacada por Guido (1930:46). Responde con las consideraciones del Congreso Panamericano de Arquitectos⁴³ sobre el deshumanizador y monótono resultado sensible de otorgar valor estético a la máquina, y completa la reflexión con que el impacto de “la estandarización hace de la arquitectura una industria innoble y no un arte, o lo que es lo mismo, convierte al arquitecto en traficante o comisionista en lugar de hacerlo artista. La estandarización es un producto de la posguerra, resultado de la decadencia estética habitual en los pueblos después de conmociones de esta naturaleza”.⁴⁴

En cambio, Hoffmann será el representante más genuino de un programa moderno para la arquitectura, trazado inicialmente por Wagner con su entramado entre la tradición universal, lo nuevo y los recursos de raigambre local.⁴⁵ En “una lección de la masa, el plano, y la línea”, Hoffmann pone en movimiento la inquietud plástica de la tarea arquitectónica “moderna”, una inquietud presente en las arquitecturas del pasado, pero que en ese momento adquiere “una fuente nueva de influencias espirituales”, una sensibilidad nueva que era patrimonio de la contemporaneidad: “existe la consciencia mayor de lo que significa el ritmo de las masas, la música de los planos que se cortan y la expresión clara, elocuente, inteligente de ese intento”.

Si Hoffmann era el “(...) maestro de las armonías cúbicas, que con una flexible sensibilidad plástica supo crear formas llenas de una nueva emoción en la arquitectura y capaces de ocupar un lugar importante en la historia” (Guido, 1927:42), siguiendo líneas ya trazadas previamente, lo planteado por Le Corbusier carecía de novedad, había llegado después y, en esa tardanza, sobreactuaba de una manera distorsiva sus teorizaciones para demostrar la originalidad y potencia que no tiene, cayendo en la idolatría de la máquina.

Pero también Guido encuentra contradicción en Le Corbusier. Analiza en un capítulo (1930:15 y ss) el uso que hace de los “trazados reguladores”, ya que el mismo es una acción intelectual que incorpora un sentido de la proporción que por extensión conlleva una actitud estética y, como tal, se contraponen a la exteriorización orgánica de la utilidad y la economía propias de la mecanización y el universo de la máquina. Los trazados reguladores son ya una “decoración”, y es inevitable que las formas exteriores de un edificio, cuando éstas responden a un trazado regulador, dejen de ser materialmente orgánicas, lo que entra en contradicción con las teorías puristas.⁴⁶

Si bien la crítica puede alimentarse desde viejas teorías nostálgicas de rescate de lo artesanal, concepciones preindustriales que critican las nuevas formas de producción y su impacto en diversas esferas, y sin duda que hay alguna dosis de ello en Guido a partir de su heterogénea construcción, también cabe resaltar que provienen de experimentar el escepticismo hacia efectos percibidos del proceso de industrialización, que son plausibles en un contexto como el alemán de aquel momento donde Guido tiene sus referentes teóricos y prácticos.

En medio en una fase avanzada de desarrollo industrial, y por ello con vastas experiencias acumuladas, estas señales de desconfianza del medio alemán son propias de haber atravesado la industrialización, más que de detención por prejuicios ante la misma. El proceso de industrialización insuflado desde el desarrollo técnico y las leyes de mercado sin más, mostraba límites que comenzaban a expresarse luego de la Primera Guerra. Guido hará referencia a la crisis del maquinismo, hará algunas rápidas referencias al expresionismo —en cuanto rescata la manifestación de una interioridad que pulsa la racionalidad en un plano simbólico—, y citará concretamente al “realismo mágico” de Franz Roh (1927:274–301),⁴⁷ quien había estado teorizando sobre el trabajo de un grupo de pintores que buscaban nuevas salidas al empantanamiento en que se encontraba la vanguardia, al final de la Primera Guerra Mundial.⁴⁸ Considerando cierto agotamiento —en términos de lenguaje— del futurismo, el cubismo y el expresionismo, Roh se planteaba una respuesta realista —aunque distinta del realismo del XIX—, y si bien manteniendo dosis de expresión se presentaban depuradas en sus formas superando al expresionismo, de ahí su nombre de posexpresionismo que denota continuidad y cambio a la vez. A esta postura de Roh, en consonancia a sus contenidos, Guido la reconduce y hace confluir con la vuelta de lo lineal, de lo clásico, propugnada desde su perspectiva historiográfica de Wölfflin, y llegará a hablar de “clasicismo mágico”⁴⁹ parrafeando a Roh.

El realismo mágico de Roh era un planteo bastante abierto como para contener tendencias que con el tiempo se irán decantando como líneas separadas, pero que en ese momento anidaban juntas intercambiando la denominación de nueva objetividad como realismo mágico para el mismo conjunto de producciones.⁵⁰

El argumento era que la representación, regulando los niveles y formas de abstracción, permitía dos cosas. Por un lado, retomar cierta esencialidad formal obteniendo estabilidad de significados en un nivel. Por otro, abrirse, a partir de esa serenidad formal alcanzada, a expresiones ocultas —de ahí lo mágico—, a “la fervorosa búsqueda de la forma ultraprecisa que exige las más escondidas fibras del sentido humano de lo bello” como lo expresa el mismo Guido cuando da su definición de arte en contraposición a la “estandarización” (Guido, 1927:24 y ss).

El realismo mágico sería lo opuesto a la estandarización, y en cuanto tal, es la manera de ser moderno sin caer en ella, que es la gran preocupación de Guido por la limitación semántica que produce lo normado que se vuelve fetiche por embrujo de la mecánica ajeno al arte. “(...) todo lo que puede ofrecer la máquina para la creación arquitectónica (...) deberá siempre ser aceptada por ‘vía subjetiva’, por ‘simpatía simbólica’. En caso contrario, por ‘vía objetiva’ psíquica, resultará la *machinolatrie*, el fetichismo maquinista” (Guido, 1930:51). En sintonía con Roh (1927:274 y ss), la relación con el mundo de la máquina

se plantea como una reconstrucción íntima, simbólica y subjetiva, y no como imitación de apariencias motivadas por proyecciones sentimentales que derivan en sumisiones idolátricas.

Guido ponía la atención, y fijaba posición, en lo que Coulquhoun definió luego como la caída del *L'Esprit Nouveau* en una contradicción que no pudo resolver creativamente, consistente en el materialismo al que se inclina por aplicación del positivismo, y el idealismo que condiciona cualquier razonamiento y decisión: “La conexión entre viabilidad técnica y forma estética simplemente se afirma, pero nunca se argumenta. Aunque las formas llegasen a ser legítimas tan sólo gracias a la técnica, en cierto modo se daban validez a sí mismas. Con todo, esta contradicción no resuelta entre materialismo y el idealismo no quedó circunscrita a las páginas de *L'Esprit Nouveau*; en mayor o menor grado, fue algo que caracterizó el movimiento moderno de la década de 1920 en su totalidad”.⁵¹

Por ello, aun cuando Le Corbusier a través del purismo, en los años 1920, participara en las referencias de la nueva objetividad, el realismo mágico de Roh aún mezclado con ello presenta sustanciales diferencias, las que serán explotadas por Guido como el arma de combate contra Le Corbusier para marcar posiciones dentro de ese confuso panorama artístico de la entreguerra.⁵²

En lo que se denominó “la vuelta al orden” se tomarían distintos caminos, y la recuperación del realismo y/o de lo clásico fue desde intereses muy dispares. Algunos irán por el neoplatonismo y la esencialidad geométrica, la utilidad traducida automáticamente en función y forma elemental bella intentando cerrar el círculo. Otros por el contrario, a partir de la elementalidad liberada de cargas adicionales de superficie, pero también sacudida de la idealización —idolatría para Guido— del objeto resultante sin más que su ley universal, irán alcanzando con esas dos descargas una estabilidad formal con el propósito de abrirlas a nuevos significados que actualicen lo universal de esas leyes desde posiciones subjetivas.

La atención central en el objeto, el *objet-type*, era propuesta por el purismo como control sobre fragmentaciones que relativizaban la integridad del mismo en el cubismo. Se debía dar vuelta la página, y como titularon Ozenfant y Jeanneret uno de sus trabajos en 1918, *Después del cubismo*, se buscaba rescatar los valores inmutables del objeto que no eran otros que los de una geometría platónica. “Por un error paradójico, en lugar de extraer leyes generales de esos objetos, el cubismo sólo ha mostrado aspectos accidentales de ellos” (Ozenfant y Jeanneret, 1994:74) decían en pasajes de *L'Esprit Nouveau*, la plataforma de la teoría del “Purismo”. “En virtud de esas leyes generales, el objeto se convertía en un *objet-type*, y sus formas platónicas serían fruto de un proceso análogo a la selección natural, convirtiendo así en ‘banales’ y susceptibles de una infinita duplicación las cosas de la vida cotidiana” (Coulquhoun, 2005:140).

La eliminación de cualquier narración que no fuera la propia de la estructura geométrica era el punto de inflexión del purismo, la divisoria de aguas, en donde el realismo mágico quedará del otro lado, como mucha otra producción de la vanguardia moderna que no entenderá el realismo como orden y encontrará distintos causes, siendo el surrealismo uno de las más radicales y conocidos en esta tendencia.

En definitiva, Roh expresaba que la realidad representada en su realismo mágico, si bien con los recursos de objetivación, “confiere a todas las cosas una significación más honda y rozan misterios que están amenazando siempre la tranquila seguridad de los simples e ingenuos”.⁵³

Por el lado de Guido, no precisamente desde los ardores surrealistas, pero sí desde una temprana desconfianza a cierta arquitectura moderna reducida a reglas empobrecidas simbólicamente, el territorio será el recurso para una restitución significativa de la forma que el orden purista cancelaba.

El planteo es recoger la orientación estética moderna, según aquella “lección de la masa, el plano y la línea”, pero no como finalidad en sí misma sino como medio para el despliegue de inspiraciones significativas que la informen. “(...) el proceso plástico que comentábamos, la ubicación de las masas y planos en el espacio, obedece a un concepto subjetivo”,⁵⁴ dirá en otra ocasión, y “nuestra actitud está en no perder el ritmo de la corriente moderna sugerida por Europa ni renegar de él, sino muy por el contrario: tratar de ser modernos, escuchar la lección de la masa, el plano y la línea, pero ser nosotros mismos; decir y hacer todas estas cosas, pero no con inspiración prestada, sino creación bien nuestra, recónditamente americana”.⁵⁵

El territorio será el referente para la inspiración, la “emoción territorial” un valor a traducirse en forma urbana, la que surge de “depurar y enfocar con mayor precisión la visión actualmente distraída de nuestro paisaje americano: nuestra pampa, nuestra sierra, nuestra costa”.⁵⁶ La perspectiva clásica y mágica genera un espacio donde la elementalidad universal admite y se carga de lo local, y esa carga estará referenciada en las características de un territorio que se transforma vertiginosamente en el acelerado proceso de urbanización de aquel tiempo.

Atrás de esta “subjetividad” para la orientación estética, de lo nuestro y lo “recónditamente” americano, habrá demasiada densidad que Guido irá recargando en el tiempo, llegando en algunos de sus hilos a posiciones francamente reaccionarias en la década de los años 1940 cuando agudiza su visión identitaria americanista. Pero a finales de los años 1920, su reflexión desde sus preocupaciones en la historia del arte y la arquitectura le permitirá operar en los debates de la ciudad con una postura articuladora, donde estarán presentes los debates estéticos y las nuevas condiciones técnicas dentro del proceso urbano.

La costa estará plenamente presente en ello, encontrará un lugar preponderante, y Guido la interpretará no sólo como una respuesta técnica a una demanda fáctica en el plan urbano, sino también y a partir de ella como una construcción estética y moderna de la ribera constituida en contenido significativo del plan. Y con ello, define una línea diferenciada a las propuestas que comenzarían a configurarse en los CIAM (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna) y que están ya trazadas en las ideas expuestas por Le Corbusier en Buenos Aires de 1929 y confirmadas en el plan de 1940 para esa misma ciudad, que se analiza en el próximo capítulo.

El olvido de este libro sobre Le Corbusier hizo olvidar elementos de Guido que permiten rescatar algunas líneas de su vasta, compleja y polémica obra en años tan cambiantes como eran los del inicio de la década de 1930. Si Wölfflin impugna una visión restrictiva de la historia del arte a partir de una cristalización estática de lo clásico, para Guido ello no sólo habilitará una nueva mirada al barroco, sino a una otredad abierta que permite una nueva construcción desde el presente, una “fusión” donde cabían plurales elementos en un conjunto híbrido que daba respuestas a las demandas y condiciones actuales.⁵⁷ Lo local, la raíz, la tradición, lo moderno, las nuevas técnicas, lo científico, la geografía, todo ello, nutrían “el mito que el arte nuevo requiere para gritar su autenticidad”. Esta construcción con el tiempo terminaría derivando en una cristalización de esencias que se harían recurrentes en Guido en muchos proyectos y posiciones a partir de los años de la década de 1940,⁵⁸ donde pareciera que la angustia que antes movilizaba cedió a lo absoluto en una vana promesa de reparación.⁵⁹

Pero que en aquel momento de plenitud creativa sobre los finales de los años 20, lejos de partir de una concepción predeterminada, sus prácticas surgen de una búsqueda en donde “la vuelta al orden”, aunque fuera desde un *esprit nouveau*, no lo seduce para la pluralidad de fuentes que informan su trabajo artístico y cultural. Tanto esa interpretación de Wölfflin, como la mirada sobre la arquitectura de Hoffmann y la crítica a Le Corbusier, se asocian a una búsqueda de otredad, a una construcción deudora de una generación emergente en momentos de reforma⁶⁰ y surgimiento de la sociedad urbana de masas, a una ansiosa exploración de otra síntesis de forma y sentido que el que tomaba la “vanguardia” en la arquitectura que se conocerá como movimiento moderno.

Estas posturas, con respecto a la discusión estética, fijarán líneas de contenidos sustanciales que permitirán entender las decisiones en los planes urbanos que realizará Guido. En definitiva, más que tomar partido por la pugna maniquea modernidad o identidad, cultura o progreso, intenta comprender la especificidad de una experiencia histórica como la del Plan Regulador de Rosario de 1935, y el porqué la costa ocupó el lugar que tuvo en el mismo.

4. El Paraná era como el Rhur: Hegemann visita Rosario

Aun fuera del fervor puesto en la polémica estética, habrá algo muy importante presente en el libro de Guido sobre Le Corbusier que marcará el rumbo que tomará Guido en su labor urbanística. Por primera vez en todos los textos de Guido, en este libro sobre Le Corbusier aparecen referencias a Werner Hegemann, quien estaba ausente en su anterior libro de 1927 que le sirvió de base para este otro de 1930 para criticar a Le Corbusier en ocasión de su visita a Argentina. Esta nueva incorporación de Hegemann es sin duda un elemento sustancial para entender posicionamientos y decisiones posteriores.

Si bien de forma un tanto imprecisa, cita a Hegemann para sostener una clasificación entre clasicismo y maquinismo de la producción de arquitectura moderna (Guido, 1930:21), como también para criticar la mimesis automática y primaria de la máquina como fundamento estético en un artículo sobre la estación ferroviaria de Stuttgart (53). En la bibliografía aparecerán números correspondientes a 1927, 1928 y 1929 de la *Wasmuths Monatshefte Für Baukunst*, la revista que editaba Hegemann y de donde extraerá las citas y ciertos argumentos en su elucubración estética.⁶¹

No estarán presentes las cuestiones urbanas en este libro, pero este contacto con Hegemann hace pensar que no podían pasar desapercibidas para Guido en ese momento, y más aún, coincidiendo en lo estético seguramente también sería en lo urbano, por lo menos mucho más que con el criticado Le Corbusier que lo movilizó con su visita al país escribiendo este libro de “advertencia” sobre sus ideas.

Pero en 1931 sí estarán presentes las cuestiones urbanas de Hegemann con su visita en persona a la ciudad. Los Amigos de la Ciudad de Buenos Aires, con el asesoramiento y la gestión de Della Paolera, organizan la visita de Hegemann a Argentina. En Buenos Aires se lo había convocado para apoyar el impulso a la realización de un plan regulador, campaña que estaban desarrollando los anfitriones de Hegemann, es decir, la Asociación Amigos y Della Paolera que aún no había resuelto su inserción efectiva en dicha tarea desde su regreso de París en 1928, y que logrará justamente en 1932 luego de estos eventos. Además de su programa central en Buenos Aires, Hegemann visitará Mar del Plata y Rosario.⁶²

Hegemann llegará a Buenos Aires el 27 de agosto de 1931 y permanecerá hasta mediados de diciembre; embarca hacia Europa desde Montevideo luego de una corta estancia en esta ciudad para una conferencia e inauguración de la exposición que traía de Europa. En estos casi cuatro meses desplegará una intensa actividad de estudio de las circunstancias locales, en paralelo a las conferencias que brindará y las exposiciones que organizará, fiel a sus formas de trabajo ya desarrollada en Estados Unidos y Alemania. Y si bien el eje de su actividad pasaba por Buenos Aires donde estableció su base con mayor cantidad de labores, en Rosario poseía una amplia plataforma de recepción. De hecho,

fue en el lugar donde se editaron convenientemente sus conferencias, en una edición especial con vocación de una difusión extendida y representativa de las políticas de Municipio.

En Rosario, tal como se ha descrito más arriba, estaba avanzada la gestación de un plan urbano, la discusión pública de la ciudad tenía una gran repercusión social, y estaba académicamente institucionalizado el urbanismo con una cátedra universitaria con Della Paolera y Guido. Todo ello representaba un marco apropiado para la recepción de Hegemann a la que se abocaron los agentes locales.

Estaba en vigencia la ordenanza que disponía la realización del plan urbano con la contratación de los mismos Guido y Della Paolera, por lo que el secretario municipal comprometido con el plan, González Theiler, será el encargado de solucionar todas las cuestiones operativas para la visita, y la posterior edición de las conferencias para la adecuada repercusión del evento, en el cual se ponían expectativas dada la oportunidad que representaba para terminar de formalizar el plan urbano con una base de legitimidad otorgada por la opinión del experto visitante. Y de hecho, el plan Regulador y de Extensión de 1935 de Rosario será producto de sistematizar las discusiones, ideas y propuestas que se venían acumulando en el tiempo, a partir de una base metodológica que terminará de cristalizarse en aportes contundentes de Hegemann y en el prestigio que su apoyo brindó para ello.

El conjunto de sus conferencias de Buenos Aires⁶³ le servirá para dar una visión global de sus posiciones sobre los problemas de las ciudades y el urbanismo, la dimensión teórica e histórica de ellos, a lo que adjuntará opiniones sobre las circunstancias específicas de Buenos Aires a partir de sus recorridos, estudios y entrevistas con autoridades y agentes locales, actividades todas ellas de mucha intensidad. Hizo largas caminatas y realizó vuelos, tomó fotografías que usó en las conferencias, confeccionó algunas propuestas sobre cuestiones muy particulares, y se explayó en sugerencias sobre aspectos legales, financieros y económicos de la administración de la ciudad.

Sus conferencias, muchas de ellas en español y algunas trasmitidas por radio, pusieron énfasis en la necesidad de un plan regional. Postuló que la reforma de la ciudad y su extensión en el territorio debía ser una operación conjunta, y no como en el plan de la Comisión de Estética Edilicia de 1925 al que criticaba en este aspecto. El plan regional, yendo más allá que Della Paolera quien ya había planteado su necesidad, era importante para suplir el déficit de espacios verdes de la ciudad construida, ese “desierto de casas” sin oasis donde respirar, en lo que identifica como una de las cuestiones más graves de Buenos Aires. Con el cambio de escala, el poder público podría disponer de suelo en condiciones económicas y prever acciones planificadoras de espacios verdes que reequilibren la relación con lo construido. Pone como modelo el Plan de Berlín, principalmente, y ejemplos de ciudades norteamericanas.

En relación con esto, planteará la cuestión del transporte, ya que una ciudad extendida en el territorio debía contar con una infraestructura que comunique las distintas partes. El plan regional debe provisionar también la propiedad de la tierra para trazar los corredores futuros que vinculen el centro con los barrios y ciudades satélites.

Coherentemente con estas dos cuestiones, y fiel a su experiencia en Norteamérica y el *American Vitruvius*, bregará por un trabajo de diversificación de la trama urbana como estructura de la ciudad. Contra las críticas que el damero —forma tradicional sobre la que se había fundado y crecido Buenos Aires— recibía tanto desde la vanguardia corbusierana y los planteos paisajistas de ciudad jardín, Hegemann planteará un uso diversificado de recursos donde se conjugan las reformas de calles existentes, nuevos trazados de extensión con manzanas “oblongas”, y urbanizaciones irregulares con recursos paisajísticos. Es decir, una trama jerarquizada en vías de distinto rango según roles de circulación y trazados diferenciados de acuerdo con funciones y caracterizaciones.

Para Hegemann el problema del trazado está en su consideración bidimensional, en la despreocupación sobre el resultado espacial que tuvo en el proceso de construcción de la ciudad, en el desacople entre las definiciones de trazado y lo que se construiría en los solares resultantes.

Apuntará entonces su arsenal crítico hacia el reglamento de edificaciones, el instrumento que regulaba la forma y grado de construcción sobre los terrenos definidos. Esto era un debate importante y vigente en Buenos Aires, ya que en 1928 se había promulgado el reglamento de edificación, una de las pocas consecuencias que tuvo el plan de la Comisión de Estética Edilicia de 1925, ya que sus contenidos son relacionables con el plan aunque no necesariamente en su totalidad.

El problema que veía Hegemann era la distorsión que este reglamento generaba al otorgar un alto grado de edificabilidad, provocando alteraciones en la conformación de sectores urbanos y con construcciones resultantes absolutamente fuera de los requerimientos de aire y luz. En una palabra, era la legitimación de ese “desierto de casas” oscuras por fines especulativos sobre el valor de la tierra que alteran los contextos en que fueron conformándose. Particularmente sobre esto último, el precio del suelo y sus derivaciones en valores urbanos se extenderán en consideraciones jurídicas y económicas.

Con la colaboración del arquitecto local Kalnay, construirá maquetas de manzanas aplicando el reglamento, para compararlas con otras maquetas con otras formas tipológicas edilicias donde se obtienen mejores resultados. Además, hacía una proyección de la cantidad de habitantes que podían alojarse si todo el territorio de la ciudad se construía al límite máximo permitido por el reglamento, arrojando la irrisoria cifra de 50 millones de habitantes que podrían ocupar esa superficie construida.

Las maquetas eran exhibidas en la exposición que había montado Hegemann con material traído por él de los planes de Berlín, Londres, Hamburgo y la Región del Rhur, junto a material de obras de arquitectura.⁶⁴ La exposición era un mecanismo del que siempre se valió, siendo un promotor de las mismas a nivel internacional, y formaba parte de su modo de hacer partícipe a un público extendido sobre los temas urbanos. De hecho, según los registros de prensa, la exposición y conferencias tuvieron una gran asistencia y repercusión;⁶⁵ Hegemann dejaba en claro la necesidad de participación en las decisiones urbanas, un talante que le venía de la experiencia “Boston 1915”⁶⁶ y que no era menor en ese momento de Argentina que atravesaba momentos de alteraciones del funcionamiento de sus instituciones democráticas.⁶⁷

Los centros cívicos terminarían de soldar su propuesta de una ciudad basada en una presencia y formalización de lo público, que readecua el centro y se extiende con un damero diversificado en rangos de circulación y usos, hasta su dilución en el territorio con suburbios jardín, y participa activamente e integrado en todo este conjunto una potente infraestructura de transporte con los servicios de trenes como protagonista. La cultura del *civic art* (Hegemann y Peets, 1922) y sus fundamentos en aplicaciones de políticas públicas (Hegemann, 1915) quedaban de esa manera compendiados.

Como último punto, y en coherencia con su visión estética que venía perfilando en su trabajo editorial, Hegemann intercambiaba sus pragmáticas inclinaciones clásicas de la tradición con las circunstancias modernas y las condiciones locales. Su matriz incluía la “otredad” de esta región, la expresión de una arquitectura vernácula fuera de lo ecléctico, como también las incipientes características delineadas en respuestas a las condiciones locales como eran las casas que tanto fotografió y exaltó a no perder por su potencialidad, no sólo práctica sino estética representativa (1932:468–473). Esta edificación coincidía en un lenguaje clásico, formas depuradas bien predisuestas para una síntesis entre la tradición y las nuevas formas en una arquitectura moderna de carácter regional.

Flotaba en los auditorios de Buenos Aires una inevitable lectura comparativa con la anterior visita de Le Corbusier, y la especulación sobre la vocación de réplica a la misma de los organizadores de la visita de Hegemann. Esto debido a que todavía estaban presentes los ecos sobre el planteo respecto de que Buenos Aires podía tener un Plan Voisin como París,⁶⁸ con la consiguiente reacción de sorprendidos, entusiastas y detractores de estas ideas.

Pero será en Rosario adonde lo llevará Della Paolera y lo esperará el autor de *La machinolatrie de Le Corbusier*, y donde sus postulados quedarán más plasmados. El Plan Regulador de Rosario recogerá estos postulados expresados por Hegemann, dándole la oportunidad de materializarse en un instrumento urbanístico que en Buenos Aires no llegó a concretarse. Por el contrario, en

Buenos Aires será el plan del Le Corbusier el que alcanzará formalización, aunque no tendrá entidad administrativa para el gobierno de la ciudad ni inserción en el proceso de construcción de la ciudad.

En Rosario Hegemann resumirá de forma muy abreviada sus visiones generales, pero lo interesante es como focalizará en aspectos muy específicos, lo que permite tener otra perspectiva de sus ideas al medirlas en un caso concreto, otorgando un interés especial además dado el escaso tratamiento de la historiografía de este episodio. La focalización en cuestiones específicas no es casual, ya que muchos conflictos urbanos estaban señalados producto del debate que en la ciudad se había dado hasta ese entonces, hecho que sorprendió al mismo Hegemann cuando expresa que “no hay en el mundo personas más interesadas por su ciudad que los rosarinos” (1931:7).

En el comienzo de la primera conferencia define cuatro problemas que padece esta ciudad: “Primeramente los accesos ferroviarios; luego, la falta de espacios libres y la realización necesaria de una avenida costanera, peligrosamente pospuesta desde hace largos años (...) el tercer problema urgente es del servicio de tráfico rápido suburbano. El cuarto problema lo constituye la necesidad de un moderno reglamento de construcciones”. Los trazados ferroviarios y los espacios verdes sobre el río —emblematizados en la avenida Costanera— son los dos primeros conformando una unidad que definirá como el principal núcleo a resolver y por lo tanto sobre el que más se extenderá en sus disertaciones (Hegemann, 1931).

Hegemann venía a la ciudad con el encargo específico —según su contrato— de opinar sobre el proyecto de reestructuración ferroviaria de Farengo, y lo apoyará en todos sus aspectos; expresa que “la idea del Ingeniero Farengo, de reunir la mayor parte de los accesos ferroviarios en un solo haz y libertar la ciudad de un estrangulamiento peligroso, constituye una de las ideas urbanísticas que en todos mis trabajos y libros he sostenido con gran convicción” (1931:8). Aquí implícitamente recordará su *Report* para Oakland y Berkeley, citará el caso de Berlín y su ferrocarril urbano Stadtbahn, y asevera que la línea central de tránsito ferroviario es una de las ideas más eficaces del urbanismo moderno.

Postulará las ventajas de las estaciones de tránsito frente a las estaciones terminales que necesitan extensas playas de maniobras y garajes y que por eso ocupan amplios solares improductivos;⁶⁹ tal era la actual situación en Rosario que coincidía en el agravamiento que tendría si se ejecutara el polémico proyecto del FCCA sobre la costa que desató el conflicto entre los agentes urbanos. Según su visión, el atraso en la ejecución del Plan de Farengo impedía justamente encauzar estos conflictos que se continuarían, como era el caso a la fecha de las construcciones de elevadores de granos en la costa central. Por el contrario, su implementación permitiría dar un ordenamiento a la costa deslindando las actividades portuarias hacia el sur, y las actividades urbanas

hacia el centro y norte. Con ello, sustentado en el Plan Farengo que estaba avalando, Hegemann tendrá el camino despejado para su hipótesis general de uso de la costa para definir el plan urbano como se comenta más adelante.

Mientras tanto, sobre la cuestión específica ferroviaria, ponderará positivamente los accesos en trincheras, permitiendo el ordenamiento altimétrico de cruces entre tránsito ferroviario y automotor. Avanzará en este sentido mostrando ejemplos de piezas con coexistencias de vías ferroviarias y de automotores, como las intervenciones en New York, la Charlottenburg Heerstrasser en Berlín, la Aldwich Kingsway de Londres, y debatirá el caso de la avenida 9 de Julio en Buenos Aires, con lo que hace una contrapuesta a la de Della Paolera, donde armoniza el tránsito en distintas modalidades con el carácter de paseo y recreo de la avenida.

Estas propuestas las contrapone a las intervenciones de ensanche de calles como operaciones fragmentadas sin carácter estructural de conjunto. Citando una conversación con el secretario de obras públicas de Buenos Aires, dijo que “la construcción de nuevas avenidas y el ensanche de calles, son prácticamente el medio de enriquecer a unos pocos propietarios, en detrimento de la colectividad”; agrega por su parte que “los gastos exorbitantes para la apertura de calles en distritos ya edificados, pueden justificarse solamente, si se combinan con la construcción simultánea de medios rápidos de transportes, indispensables para la vida urbana actual”.⁷⁰ Con ello, dejaba explícita la crítica a todos los planes urbanos anteriores, tanto de la Comisión de Estética Edilicia como de Bouvard en Buenos Aires, y específicamente lo mencionaba al Plan de Bouvard para Rosario.

Y por extensión, deja explícitamente planteado su firme apoyo al Plan de Farengo —también en su argumentación financiera de realización—, en cuanto el mismo contiene una forma de resolver lo ferroviario aportando en convergencia resoluciones a problemas urbanos, lo que lo hace un elemento muy importante en vistas a la confección del plan urbano futuro que está en curso de realización y sobre el que Hegemann ofrecerá interesantes lineamientos.

En primer lugar, y siguiendo el mismo razonamiento de su crítica a las operaciones fragmentadas de ensanche de calles, propone el salto de escala a lo regional, ya que considera inviable la resolución de los temas urbanos sin considerar las implicancias regionales, y en esto será fundamental la cuestión del transporte. Si bien Della Paolera planteaba ya la consideración regional, el aporte de Hegemann es este vínculo con el tránsito, ya que las circulaciones urbana y suburbana están articuladas justificándose una con otra, y así deben planificarse. El ensanche de calles se justificará si se dota de un medio de transporte masivo que traiga y extraiga flujos del centro hacia la periferia, y esa periferia debe ser estructurada para alojar el origen de esos flujos. Para que el sistema de transporte le otorgue vitalidad al centro, éste sistema debe ser extendido en un territorio adecuadamente preparado y conectado.

Como ejemplo propone la labor de la Asociación del Rhur, un ente planificador que abarcaba una porción de casi medio millón de hectáreas con casi medio millón de habitantes del territorio alemán. Sobre este espacio regional de ciudades y pueblos articulados por el río Rhur, la Asociación dispone de prerrogativas para determinar la expropiación de lo que denomina “fajas de tránsito” para dar una estructura de circulación regional enlazada con los ordenamientos particulares de las ciudades que la integran.

Pero lo que será francamente sugestivo será la manera de asociar este paradigma con el proyecto local, el objeto señalado a partir del cual la ciudad debía focalizar su tarea con esta metodología. “Los 150 kilómetros de costa entre Rosario y Santa Fe, debieran ser sometidos a un estudio semejante al que se ha hecho para el Distrito del Rhur, realizados por la Asociación del Rhur que es considerada una de las organizaciones más modernas y eficaces en materia de urbanismo.”⁷¹

La costa entonces será la protagonista de la planificación de la ciudad también para Hegemann. Una vez resuelto lo ferroviario liberando la ribera, el proyecto debe centrarse sobre esta zona poniendo en valor su potencialidad. Pero no sólo en cuanto al ordenamiento de la ciudad únicamente, sino también en relación con el territorio del que forma parte la ciudad.⁷² Ponía el ejemplo de Buenos Aires con su operación de expropiación en marcha para su avenida de circunvalación, la emblemática Gral. Paz, como un caso de aplicación de este mecanismo de la región del Rhur. Pero en Rosario cambiará el interés de una avenida circunvalación interior por la construcción de la misma sobre la ribera articulando las posibilidades del río que será el elemento clave de la composición.

La costa será percibida por Hegemann como elemento continuo y articulador en distintos niveles del espacio. “(...) es sumamente necesario que, fajas de esta índole [como las del área del Rhur], sean establecidas en Rosario, no solamente en las avenidas costaneras” de la ciudad, sino que “la costanera rosarina, debe naturalmente continuarse desde Rosario hasta Santa Fe. Ella será necesaria no solamente para el placer de los domingos sino también para la conexión diaria y rapidísima entre Rosario y cien pueblos del Norte”.⁷³

Esta será la hipótesis de trabajo que Hegemann planteará para Rosario. Está el apoyo al Plan de Farengo, que es correcto y necesario, pero el fundamento último del plan para la ciudad pasaba por la puesta en valor urbano y territorial del potencial de la costa, interpretada como el eje de su ordenamiento en el centro de la ciudad y su expansión, cívica al norte, y portuaria al sur.

Se extenderá opinando sobre los proyectos existentes para una avenida costanera. Criticará el proyecto del ingeniero Devoto del año 1928,⁷⁴ que se extendía por la zona norte de la ciudad. Lo considerará recargado de un diseño de jardinería pseudoromántico que “multiplica innecesariamente rincones triangulares”. Pero principalmente su preocupación está en que no contiene

una costanera superior en relación con la proyectada en la parte baja de la barranca. Si bien reconoce que esto se debe a la propiedad de los terrenos, de los cuales Devoto no podía disponer, esta carencia es grave ya que con esta pieza superior se podrá reorganizar el tráfico a la escala y complejidad de la que esta faja le corresponde, y además “sólo la costanera superior dará el pleno goce del insuperable panorama majestuoso del Paraná y sus islas”.⁷⁵ Las islas son la otra parte a la que el proyecto de una costanera debe contemplar, previendo los puentes y los usos, ya que “serán el gran parque natural del Rosario del futuro”.⁷⁶

Para este caso de islas, ejemplificaré con el reciente puente que une a Detroit con una isla frente a ella. En referencia a proyectos de espacios costeros, mostraré la obra en Chicago de 1908 sobre el Michigan, su proyecto de un gran parque costero para la parte Este de la Bahía de San Francisco, y el proyecto en curso de realización en ese momento de otro emprendimiento sobre zonas costeras en Berlín–Wannsee, todos proyectos con programas deportivos, espacios de recreo y valoración paisajística.

Tendrá elogios hacia la propuesta de Guido que proponía una estación fluvial de pasajeros en el remate de la Avenida Pellegrini, y con ese edificio articulaba el desnivel propio de la barranca con el que llegaba al río esta avenida perpendicular al mismo. La avenida continuaba con su nivel —en puente— hasta el edificio de la estación fluvial sobre el río, rematando en la terraza de dicha estación. Con ello evitaba el cruce directo entre las avenidas con la diferencia altimétrica, y establecía las conexiones a través de descargas laterales. Las soluciones altimétricas de cruces eran compartidas por Hegemann y en este caso fue para ponderar el proyecto de Guido, y para relacionarlo con una propuesta similar que él venía estudiando en Buenos Aires, consistente en un viaducto prolongación de la calle Cangallo que supere al alto nivel la Avenida Alem —que era la avenida que contorneaba el área portuaria y por ende de tráfico pesado y rápido— para llegar a la avenida costanera que estaba detrás de los diques sin tener ningún cruce.

Estas resoluciones altimétricas de los cruces llegaron a ser una cuestión recurrente en las preocupaciones de Hegemann; hizo muchas referencias en sus disertaciones, que complementarían con aseveraciones a favor de un damero diversificado con arterias de distinto rango, tal como correspondía a su visión ya expuesta en Buenos Aires. Será enfático en la necesidad de arterias suplementarias al damero original, grandes vías con administración de cruces a distancias reguladas y mecanismos apropiados que conjuguen el tránsito automotor y ferroviario. Y coherente a ello, en contraposición a la manzana cuadrada fundacional, manzanas rectangulares siguiendo la dirección de mayor tránsito, con subdivisión en el sentido perpendicular a este último. Esta era su visión de trama abierta; conservar sus líneas estructuradoras pero adaptadas en distintas partes a su rol.

Es interesante el temprano alerta que plantea sobre el automóvil en tiempos en que este era objeto de deseo. No tanto por los efectos concretos producto de su uso, sino en cuanto a la economía de la ciudad. A las anteriores bondades y necesidades de un tren suburbano, agregaba ahora que “la ciudad moderna descentralizada y la idea de ciudad-jardín, son arruinadas por los gastos elevados de los pavimentos inútiles. Para tener buenos pavimentos, la municipalidad moderna debe concentrarlos en pocas arterias esenciales. No hay que olvidar jamás, que el pavimento más económico es el de acero. La mayoría de los rosarinos no desequilibrarán la balanza del comercio argentino comprando automóviles norteamericanos. Al contrario, la mayoría de los rosarinos estarán muy satisfechos, teniendo el acceso al riel, más económico, corto y seco, con el que el tranvía garantiza una comunicación segura con el centro de la ciudad. (...) no es necesario pavimentar todo el ancho de la calle con piedras costosas sino que bastan dos estrechas cintas de acero para transportar cargas más pesadas, más lejos y más rápidamente”.⁷⁷

Hará una serie de indicaciones generales sobre los espacios verdes y su importancia para la vida urbana, y tendrá observaciones irónicas sobre situaciones particulares de los mismos en Rosario, no desprovistas de asombro y paradojas. Criticará a una de sus instituciones patrocinantes en la ciudad, el tradicional Jockey Club, por ocupar una gran extensión del Parque Independencia con la práctica de “un juego hípico de azar”. Con ello, resta espacio para otras actividades de juegos deportivos populares y que espontáneamente la población podría desarrollar en el espacio libre sin la explotación de una institución privada. Y lo que podría ser un desvío anecdótico, lleva el episodio hasta el final para plantear la forma de concesión en términos de un problema de administración jurídica y económica de lo público. En un análisis rápido pero sagaz contrapone el canon de alquiler que paga el Jockey Club al Estado municipal con lo que el Estado municipal paga en concepto de expropiación de estos terrenos a sus antiguos propietarios para hacer el parque público.⁷⁸

No será la única instancia que abordará aspectos financieros, incluso hará mención de ellos con relación a la particular situación presupuestaria general del municipio, más allá de la vinculación con las limitaciones para una acción de consolidación de espacios verdes. Por último hará menciones al reglamento de edificación en el mismo sentido de las ya hechas en Buenos Aires.

En definitiva, la costa será el lugar de recuperación del verde y el paisaje, de la organización del tránsito y del ordenamiento territorial. Semejante definición, una capa más entre las tantas que se vienen superponiendo sobre este espacio tan singular de la ribera, la dará Hegemann a partir del despliegue de las herramientas y recursos del planning norteamericano, que tan bien había sintetizado en su vasta y activa experiencia con la tradición europea de su formación originaria. La sistematización de esta experiencia, tanto en el

American Vitruvius como también en el *Report*, será reafirmada en persona en Rosario poniéndolos en relación empírica con la ciudad y el plan urbano en gestación. Con ello el Plan Regular de Rosario incorpora una de las influencias más notorias en su plural acumulación de su proceso de conformación.

El problema ferroviario ya estaba presente con los conflictos planteados desde 1923 y en los intentos de Farengo por resolverlos; convergía en la idea de que el plan urbano podía ser la herramienta para ello. La metodología para desarrollar un plan urbano estaba a disposición a partir de las ideas de Della Paolera, traídas desde su formación en París con Poëte. Y la costa era un tema recurrente de propuestas en la ciudad. Pero Hegemann, sobre todo esto puesto en juego, dará el aporte más original en un plano analítico y operativo, al interpretar la costa desde su integralidad y bendiciendo su carácter estructural fundamental para la resolución de los problemas de la ciudad, ya que la convierte en una pieza donde se resuelven simultáneamente el déficit de espacios públicos con el ordenamiento de los sistemas de transporte, todo ello en una síntesis de fuerza interpretativa y propositiva que la abre a dimensiones impensadas hasta ese momento como era la dimensión metropolitana de la misma. La dimensión metropolitana para la ciudad ya había estado planteada por Della Paolera, pero ahora Hegemann la plantea desde esta parte de la ciudad que bendice como la llave para resolver los problemas urbanos: la ribera.

No hay constancia de un trato profundo entre Guido y Hegemann en ese momento, como tampoco existen rastros de una relación siguiente, relación que sí hubo con Della Paolera registrada en correspondencia postal entre ambos. Pero el acceso de Guido a las revistas alemanas, su lectura empática de las mismas, no dejan dudas de una relación más allá de los protocolar. Y será evidente el impacto de estas ideas del planning norteamericano, ya que Guido luego de la visita de Hegemann emprende las gestiones para una estancia en EE. UU.,⁷⁹ esto será determinante en su carrera como urbanista y reordenará sus ideas en esa dirección, que será la que tomará con el Plan Regulador de Rosario como hito fundamental en su producción y como pieza fundante para el urbanismo en Argentina.

Beca Guggenheim mediante, Guido estará en EE. UU. hasta octubre de 1933, momento del regreso que será cuando se hará cargo definitivamente del plan urbano y de la cátedra de Urbanismo, como también del vicedecanato de la Escuela de Arquitectura y Urbanismo —tal como se pasaba a denominar con el agregado de urbanismo en ese momento— en la Universidad Nacional del Litoral.

Su previsión de trabajo en EE. UU. consistía en el estudio de la aplicación moderna de la Arquitectura Neocolonial y la realización práctica de planes reguladores en ciudades americanas. Se dedicará a ambas con igualdad de profundidad, tal como se puede apreciar en sus publicaciones posteriores, e incluso llega a integrarlas entendiendo la acción como parte de un mismo

programa de dimensión cultural. Antes de su regreso, recibirá el Doctorado honoris causa en Bellas Artes de la Southern California University por sus estudios de las formas misioneras y californianas interpretadas contemporáneamente. También en su estancia estudiará las actuaciones urbanísticas en Washington DC, Nueva York, Chicago, San Francisco y Palos Verdes. Esta experiencia le servirá para procesar, en una síntesis reordenadora de sus visiones, una matriz claramente sustentada en las herramientas del planning norteamericano que le dará sustento epistemológico de aquí en adelante, referenciando sus acciones en un cuerpo de normas que las legitiman, y partir del cual desplegar su programa urbano sin olvidar sus visiones estéticas que condensará en *Reargentinización edilicia por el urbanismo* (Guido 1939), luego de la formulación de planes urbanos para tres ciudades argentinas, y donde la costa será la pieza clave sobre la que basará una definición diferenciadora de las ciudades argentinas, como se describe mas adelante.

5. Estrategia final para la costa: la herramienta del Plan

El Plan Regulador y de Extensión de la ciudad de Rosario de 1935 constará de un conjunto de 148 planos, una gran cantidad de paneles con imágenes y gráficos estadísticos correspondientes al expediente urbano, y unas 4 maquetas parciales de intervenciones, todo ello articulado argumentativamente en una extensa “memoria descriptiva y justificativa”. Dicha memoria, que es la que otorga el sentido de toda la tarea y propuestas del plan, se divide en siete partes. En la primera —Introducción— y en la segunda —Plan Regulador— están las premisas y el “criterio general adoptado”, ocupando para ello un tercio de la extensión general. Las otras cinco partes en que se divide —abordando especificaciones particulares de los aspectos enunciados previamente— son: “Plan ferroviario portuario”, “Red de subterráneos”, “Reglamento general de construcciones”, “Organizaciones varias” y “Plan de financiación”.

Si se compara este índice de la Memoria del plan con el *Report* de Hegemann para Oakland y Berkeley⁸⁰ saltarán evidentes y notorias coincidencias. La gran presencia de la cuestión portuaria y ferroviaria, primer y largo capítulo del *Report*, seguido del tema del transporte urbano y suburbano —*railroads* en Oakland y subterráneos en Rosario— en el siguiente apartado, y a continuación de ellos la trama y la edificación como objeto, constituyen un núcleo de cuestiones absolutamente coincidentes en ambos casos. Salvadas algunas diferencias como la presencia de los parques en los capítulos iniciales en el caso del plan y no como capítulo aparte como en el *Report*, igual respecto de las vías de comunicación y los centros cívicos, salvo ello, la importancia del puerto, la preeminencia de la costa y el reordenamiento ferroviario son los

elementos fundamentales que definen a la ciudad en ambos documentos, y con los cuales se pretende redefinir su estructura en una red ordenada de espacios y actividades con contenidos de identificación colectiva.

Sin embargo las coincidencias no son producto de una reproducción del *Report* en el plan propio de un apuro para resolver este último, tal como lo planteó Crassemann Collins,⁸¹ sino que más bien es la confluencia de procesos propios del desarrollo urbano y el debate correspondiente suscitado en Rosario con una línea de trabajo del urbanismo internacional. Para demostrar ello es que antes de la descripción específica del plan que se aborda en este apartado, se ha dado un considerable espacio para describir el proceso histórico de la confección del plan en los apartados anteriores.

Y así como lo de Oakland y Berkeley significó un importante momento de síntesis sobre el entendimiento y operación sobre la ciudad, en Rosario con este plan por primera vez en Argentina se abordan, de forma sistemática y con un profundo nivel de definición, estas cuestiones desde un método uniforme, con “unidad de vistas” y “concepción de conjunto”.

Luego de consideraciones acerca de la “ventajosa situación sobre la gran vía fluvial formada por el Paraná” de la que deriva su gran importancia económica que la eleva a segunda ciudad de la República, destaca que “entre estos problemas que no admiten postergación, colocamos en primer término el que ha inspirado la solución propuesta para la reorganización del sistema ferroviario–portuario, el que deriva de la escasez de espacios libres utilizables por toda la población de la ciudad (...) La solución ferroviaria–portuaria propuesta, es el producto de largos y pacientes estudios. Hemos conferido a este plan ferroviario una importancia fundamental ya que ha constituido la estructura central y primordial del Plan Regulador”.⁸²

El divorcio entre la ciudad y el río es el primer apartado que abren las conclusiones del “Expediente urbano” que se encuentran en la introducción —primera parte de las siete— de la memoria del plan. “La ciudad ha quedado encerrada dentro de una presionante cintura formada por la trama de vías férreas que cierran su circuito con el puerto. El desarrollo y las extensiones normales de los barrios han sido afectados por la presencia de esta verdadera muralla que, en la región costanera, ha desvinculado totalmente a la ciudad de su grandioso río. Por tal causa, la población de Rosario ignora la presencia del majestuoso Paraná que corre a pocos metros de sus barrios más viejos y activos.

“(...) La reorganización del sistema ferroviario–portuario se impone, pues con la simplificación de las redes, desaparecerán la mayoría de los obstáculos que se han opuesto al normal desarrollo de Rosario, y la habilitación consiguiente de zonas inaccesibles al público en proximidades del Paraná, permitirá que desaparezcan también el verdadero divorcio existente entre la ciudad y su río”.⁸³

La premisa de solución al problema —ya anticipada en el expediente— es encontrar un orden asignando a los distintos usos, ferroporuarios y paisajísticos, distintos espacios a lo largo de la costa. De esta manera, la ribera se segmenta en un espacio social y un espacio productivo como partes diferenciadas que encontrarían su unificación en el orden estructural a través de sus diferentes roles.

La insuficiencia de las plazas y el parque existente —Parque Independencia— en el interior de la planta urbana hacen inevitable volver la mirada a la costa como fuente de recuperación de espacios verdes con valores paisajísticos. “Los sistemas de parques, equilibradamente distribuidos dentro de las zonas de edificación y complementados por la incorporación de las playas, balnearios y otros lugares propicios de la costa del Paraná, deberán constituir la solución obligada del problema de los espacios libres en Rosario”.⁸⁴

Aquí se encuentra el nudo del plan. Un doble movimiento, decidido y acabadamente estudiado sobre la estructura ferroporitaria para rehabilitar la relación de la ciudad con el río como forma de recuperar espacios abiertos para la ciudad. Una acción doble simultánea y coordinada,⁸⁵ pero que no sólo se legitima desde una necesidad fáctica presente, sino que se funda en una interpretación histórica de la ciudad y su potencialidad futura, sintetizando los tiempos en el método.

Tal como lo había planteado Della Paolera, era “el primer principio consagrado por esta nueva ciencia” entender la evolución de la ciudad para determinar las orientaciones de futuras transformaciones. Guido, siguiendo este principio, aunque con matices propios, hará un análisis de la evolución morfológica de la planta en donde “la localización de las instalaciones ferroviarias ha provocado un verdadero forzamiento en la libre evolución natural de su planta urbana”. La “evolución natural” para Guido era el desarrollo de la planta en sentido longitudinal sobre la costa, y asienta dicha interpretación en la serie histórica de plantas donde resalta que las anteriores a la instalación e incremento de piezas del ferrocarril tenían esa direccionalidad.⁸⁶

Esto podría matizarse, en el sentido que la existencia de Rosario antes del ferrocarril era de una escala que apenas alcanzaba el rango de urbana, justamente, es con el ferrocarril que la ciudad cobra condición de tal, por lo que definir como tendencia histórica de la ciudad el desarrollo previo al ferrocarril es discutible. En realidad, más que una discusión sobre el grado de científicidad del postulado, lo que el mismo permite vislumbrar es el carácter de proyecto más que de interpretación histórica de las decisiones, más allá que se utilice la interpretación histórica —como método pretendidamente riguroso— para su legitimación.

Más allá de estos matices, Guido asume estas definiciones como fundamentales a las que les seguirán otras consecuentes sobre otros aspectos en un nivel de análisis inferior: el análisis de las grandes direcciones de circulación, los problemas de tránsito en sus distintas formas, la desorganización funcional,

factores de higiene urbana y las condiciones de las viviendas, últimos dos pero no por ello menos importantes, ya que si bien no tuvieron un desarrollo extenso en este plan, fueron enunciados de forma enfática anticipando una posterior obsesión de Guido en estos temas en otras producciones.⁸⁷

En la segunda parte —“Plan Regulador”— el primer apartado trata el “criterio general adoptado” para formular el programa de trabajos con el objeto de organizar el crecimiento de la ciudad. Según el análisis este crecimiento hasta el momento se materializa a través de “masas de edificación desvinculadas entre sí”, en el centro por una parte, y el oeste, el norte y el sur del mismo, por otra. Las divisiones de estas masas edificadas —impidiendo su continuidad— están hechas por las instalaciones ferroviarias, por lo que la primera preocupación y dedicación es resolver ese sistema ferroviario. Reorganizando y simplificando el sistema ferroviario, junto con la aplicación de recursos altimétricos para las vías que atravesasen inevitablemente la planta, estas masas construidas de tejido urbano restablecerían su continuidad y “en esta forma, la ciudad recobraría la unidad de su organismo integral perdida”. Esta unidad recuperada no es más ni menos que el crecimiento longitudinal continuo —considerando la tendencia histórica de desarrollo— con la costa como el elemento referenciador y orientador del mismo.

“Estos avances hacia el Norte y el Sud, constituyen el crecimiento lógico y natural de la ciudad, por razones que derivan de su sitio y su cuadro geográfico. En efecto, la necesidad de vincularse al río Paraná, sea bajo el punto de vista higiénico y estético como bajo el punto de vista comercial, por su puerto, fue la fuerza poderosa que atrajo la edificación hacia la región ribereña.⁸⁸

A partir de las líneas generales de la evolución histórica registrada, y la corrección de la perturbación producida por el ferrocarril, se define una nueva configuración donde el ferrocarril y puerto son controlados y cobra protagonismo un continuo urbano que es estructurado y cualificado por un sistema de parques, dentro del que sobresale la ribera del Paraná como pieza fundamental del mismo y, por extensión, de la ciudad.

Ese sistema de parques está constituido por la costa del Paraná y los cursos interiores de los arroyos Saladillo al norte y Ludueña al sur,⁸⁹ ambos alejados del núcleo urbano consolidado pero dentro del territorio administrativo municipal, casi en los mismos límites. Estos cursos de agua menores ahora pasaban a ser “secciones importantes del gran sistema de parques” protagonizados por el litoral del Paraná, al que se le agregaba la urbanización de la isla enfrente de la ciudad.

Esta es la definición de máxima síntesis del plan, “(...) la unidad orgánica del total de la aglomeración” era interpretada y traducida en una instancia de síntesis con el río y los arroyos como unidad formal coherente, contenedora y resolutive de la problemática global en un nivel de totalidad comprensiva

de la ciudad. Ya no es el “partido” como recurso compositivo del Beaux Art que establece jerarquías y axialidades de la red pública, sino que en un nivel superador, es la articulación en el plano de la forma a escala urbana de una imagen totalizadora. “Figura de futuro”,⁹⁰ pero deudora de una unidad originaria, y principalmente, fundamentada en condiciones geográficas y en las nuevas demandas para la ciudad. Todo estaba en ella con el río como materia vertebral.

En la secuencia de su procedimiento, el paso siguiente del plan es la “delimitación periférica de la urbanización y extensión proyectadas para Rosario”. Con parques al norte y al sur —algunos de los ya mencionados— y una avenida de circunvalación con otros equipamientos verdes al oeste. Le seguirá la definición del sistema vial, donde se establece una red de vías de distinto rango con avenidas principales y secundarias —tanto nuevas como potenciación de las existentes— y la avenida de circunvalación, que conforman una trama de geometría regular pero dimensiones variables a las demandas y distribución de flujos circulatorios y equipamientos edilicios. Algunas consideraciones más específicas sobre el sistema de parques ya realizadas en la premisa inicial, para terminar con un apartado sobre “Conjuntos monumentales” referidos a intervenciones de zonas especiales como partes de la avenida costanera, nueva estación central ferroviaria, “centro cívico”, la edificación de las grandes avenidas, entre otros elementos a nivel ya de tejido urbano.⁹¹

En el apartado de “Sistema vial” de esta parte referida a las ideas estructurales del Plan Regular queda expuesta la utilización de una trama abierta. Asumiendo críticas al damero tradicional, la opción no es su reemplazo sino su mejoramiento a partir de interpretar las demandas funcionales y circulatorias y su traducción dimensional dentro de la misma regularidad geométrica. Así se definen dos nuevas arterias en el núcleo consolidado que servirán para agilizar la entrada y salida del centro. Dichas avenidas principales se trazan por el medio de la línea de manzanas que son demolidas a tal fin.⁹² Ello indica otro criterio importante, ya que se descartan las diagonales dada la evaluación de la experiencia en Buenos Aires que se contraponen a los resultados de la experiencia de las ciudades norteamericanas,⁹³ que será la referencia para el cálculo de rendimientos y distribución de distancias —entre otros indicadores cuantitativos del tráfico— como en la definición de una trama de vías maestras, secundarias y sectoriales, y también el alejamiento de los grandes cruces de acuerdo con las exigencias de continuidad y velocidad.

Las avenidas principales del centro, con un ancho entre 35 y 40 metros, tendrán características especiales, tanto en los equipamientos edilicios que se incorporan y conectan, la edificación especialmente regulada con características de escala, como en la previsión de incorporar “tranvías eléctricos subterráneos”. La avenida Este-Oeste será el eje monumental central de la ciudad, con la estación central ferroviaria —en el centro de la planta urbana— y la estación

fluvial de pasajeros del puerto como remate, con la implantación del centro cívico de edificios gubernamentales y culturales en su recorrido, todo representado en la maqueta principal de la documentación del plan.

El esquema vial se completa, por una parte, con grandes arterias radiales de penetración que utilizan los caminos territoriales de acceso a la ciudad, que comunican al área de expansión y los barrios satélites previstos dentro del plan; y por otra, con dos avenidas envolventes denominadas de circunvalación, proyectadas como “avenidas–parque”.

Con respecto al sistema de parques, se amplían los conceptos centrales ya anticipados en el criterio general del plan, y se reiteran las bondades de la ribera para justificar el protagonismo de la misma en la concentración sobre ella de intervenciones del plan, mitigando el actual déficit. “Las mejores zonas de esparcimiento, no son, sin duda en Rosario, las mediterráneas; el río Paraná, es en este sentido un recurso inestimable y del que debe sacarse todo el partido posible”, “la ciudad aislada del río, (...) no tiene en la actualidad, sobre su barranca 50 metros de balcón hacia el río Paraná” (Della Parlera, Farengo, Guido, 1935:51).

Se describen con mayor detalle las intervenciones, particularizadas para cada unidad de proyecto de las cuencas de los arroyos Saladillo y Ludueña, las acciones para partes de la avenida–parque costanera sobre el Paraná, la incorporación de la isla del Espinillo del Paraná frente al núcleo urbano consolidado y el ordenamiento de una parte de bosques. El concepto utilizado es el de “grandes espacios verdes, casi en estado natural, con grandes tapices de césped, árboles, sin arreglos decorativos costosos e inutilizables para los fines de solaz y esparcimiento de la población”.⁹⁴ Con ello se dejaban de lado los diseños decorativos y escultóricos, incorporando en cambio “un concepto de la verdadera función del espacio libre urbano” con equipamientos adecuados a los usos sin decoraciones propias del paisajismo. Se avanza en especificaciones de las obras de saneamiento y las propias para usos concretos como instalaciones deportivas y de recreación, o incluso grandes instalaciones abiertas singulares como aeródromos, pequeño en un caso pero de gran escala en otro.

Y por supuesto, estarán las consideraciones acerca de la necesidad de la configuración de sistema a partir de la insuficiencia demostrada hasta el momento de espacios desconectados; descritos los componentes, realiza la especificación de las avenidas–parque que conectan los distintos componentes verdes y le dan accesibilidad, a la par que se constituyen en espacios verdes ellas mismas. La potencia de su figura estará dada por el río y los parques de los arroyos que penetran al interior con sus equipamientos. Cerrarán este esquema medios círculos verdes concéntricos alrededor del núcleo urbano central con el río como diámetro que se constituye en la pieza clave de toda la geometría del trazado verde.

Los fundamentos generales usados serán estadísticas sobre porcentajes de espacios verdes actuales en Rosario en desfavorable comparación con otras ciudades como Londres, Berlín, Viena y, por supuesto, un conjunto de norteamericanas. No sólo ello será parte de la de por sí extensa utilización de información cuantitativa en el plan, sino que avanzará en algunos datos comparativos entre espacios verdes y de funciones infantiles en distintas ciudades, y sacará las reiteradas conclusiones al respecto.

Merece especial comentario la urbanización de la isla del Espinillo. Aquí los autores del plan mencionan una sugerencia anterior de ellos, pero explícitamente convocan a Hegemann para citar el apoyo que la iniciativa recibió del mismo luego de estudiarla con “la sagacidad y juicio técnico que todos conocemos”. La isla representa 300 hectáreas muy próximas al centro, por lo que “su habilitación para espacio libre constituiría un verdadero desahogo para la población de una zona densa de la ciudad”. Además de los equipamientos recreativos —deportivos, balnearios y de ocio—, se plantea la localización del gran aeropuerto de la ciudad y otra zona dedicada a “exposiciones”. El aeropuerto tenía por entonces una imagen amigable muy distinta de la de hoy, por lo que no se lo considera incompatible como el ferrocarril para uso cívico y paisajístico. Aunque también podía ser un atajo para encontrar actividades que solventen la intervención.

Conscientes de la magnitud de recursos necesarios, se aclara que se emprendieron gestiones en la Cámara de Diputados de la Nación para la intervención del Estado nacional en dicha operación. La importancia de la misma es alta ya que “con la incorporación y urbanización de la isla del Espinillo, el cuadro urbano de la ciudad sobre el río Paraná acrecentará sus atractivos”. La isla se conectaría en principio a través de embarcaciones, pero el proyecto consiste en la realización de un puente, que desde la ciudad partiría en el remate del Boulevard Oroño, es decir, en el mismo solar donde el FCCA realizó su proyecto de instalaciones ferroviarias y estación terminal que tanta resistencia produjo. Por ello, este plan deudor de aquel proceso concibe no sólo su ordenamiento en relación con la construcción de una avenida—parque costera—proyecto en terrenos costeros ferroviarios entre calle Rodríguez y Sarmiento—, sino que programa desde ahí el acceso a unas nuevas 300 hectáreas en el río. Expulsados los usos ferroviarios, “con esa conquista el pintoresco Paraná entraría a formar parte del cuadro urbano de Rosario”.⁹⁵

Ahora bien, aquella estación terminal propuesta por el FCCA será reemplazada en el plan por la Gran Estación Central Ferroviaria localizada en el remate de la avenida Este–Oeste, que va desde ahí hasta el río donde finaliza con la estación fluvial proyectada. El recorrido de esta avenida es el elegido para la implantación de edificios públicos y equipamientos urbanos, que es el apartado que continúa al de sistema de parques antes descrito; en la secuencia

de decisiones del plan es el último punto donde se define el esquema general y se confirman decisiones previas en otros niveles y expresadas ahora en edificios y programas emblemáticos en coherencia global a todo el conjunto de propuestas.

Comienza describiendo las intervenciones en zonas de la costa, para luego hacer referencias a normativas edilicias especiales en las avenidas principales Norte-Sur, Este-Oeste, para luego dedicarse a lo que denomina “un verdadero sistema de centros monumentales que tendrán, por consiguiente, como eje o elemento común a la citada arteria Este-Oeste”.⁹⁶ Los componentes de este “sistema” que define el plan son cinco, y van desde el río con un parque memorial a la bandera y accesos a la estación fluvial de pasajeros, seguido de un centro comercial en la intersección con la avenida Norte-Sur, una zona con equipamiento de “recreaciones públicas”, un “centro cívico administrativo”, y la “Gran Estación Central Ferroviaria”.

Este conjunto estará representado en la maqueta, la más importante de ellas, y será la que se reproducirá tanto en la memoria publicada por la Municipalidad como en los folletos y artículos de difusión. Ahí aparecerán los volúmenes, las formas plásticas que materializan los programas monumentales que sobresaldrán en altura de la edificación del entorno genéricamente representada.

El Monumento a la Bandera, que forma parte del subconjunto de la avenida que se encuentra con el río, es una torre que contiene una sutil forma escultural alegórica dentro de las líneas de su volumen articulado con pequeños pliegues; en sí mismo, el volumen de torre es el monumento que sobresale sobre un parque donde se resuelven las conexiones viales, dando inserción al entorno de la ribera en la estructura vial primaria de la ciudad, y amojonado con el monumento que por sus proporciones es asimilable a una torre urbana tipo “rascacielos”.

El centro comercial estará materializado con “cuatro grandes construcciones en torre tipo rascacielos, que marcarán fuertemente el cruce de los dos grandes avenidas proyectadas en pleno corazón de la ciudad”.⁹⁷ En estos edificios y su entorno se prevé el alojamiento de compañías, bancos, empresas y la actividad comercial.

En cuanto a la zona de “recreaciones públicas” se refiere a la “agrupación de locales de espectáculos y de recreaciones nocturnas” de acuerdo con la “tendencia observada en ciudades modernas” de concentrar “cinematógrafos, dancings, teatros de diversa índole, restaurants, salas de espectáculos y otros locales accesorios de los centros de diversiones”. Este subconjunto contiene también el proyecto de un Teatro Municipal, un equipamiento de grandes dimensiones que remataría la avenida que se abriría transversal a la avenida Este-Oeste como parte de la operación, denominada Avenida del Teatro, y que con una normativa edilicia especial propugne “la instalación de recovas y de interesantes motivos decorativos de propaganda mecánico luminosa, que contribuirán a dar gran atractivo y animación a ese moderno centro de vida nocturna”.

El “centro cívico administrativo” estará constituido por edificios públicos con funciones gubernamentales más la nueva catedral. Apoyándose en la presencia incipiente de dos edificios existentes —la jefatura de policía y los tribunales de justicia— en torno a la Plaza San Martín, se abre un espacio monumental que conecta dicha plaza con la avenida Este–Oeste y se alojan nuevos edificios de gobierno como la Municipalidad, el Concejo Deliberante de la Ciudad, la Administración Provincial, entre otros. Se remite a normas específicas para el sector del reglamento de edificaciones —posteriormente tratado en otra parte del plan—, para alcanzar “una ordenación general de la composición del conjunto de edificios públicos (...) para evitar vecindades molestas y desequilibrios de masas y de líneas demasiado evidentes”.

Por último, sobre la Gran Estación Central Ferroviaria que remata este conjunto de la avenida Este–Oeste, se afirma su importancia edilicia como puerta de la ciudad, y se lo materializa con volúmenes articulados en forma ascendente sobre la fachada principal cuyo eje simétrico central coincide con el eje de la avenida a la que da remate. Se prevé un espacio libre alrededor, donde el edificio queda exento y, además de jerarquizarlo ediliciamente, sirve para organizar la red tráfico en la parte subterránea. De todas maneras, esta intervención será detallada en la parte del plan correspondiente al plan de reestructuración ferroviaria, extenso capítulo con el que se inician los desarrollos específicos de los aspectos fundamentales esbozados en las dos primeras partes relativas al expediente urbano de estudios previos y los criterios generales del plan.

Lo importante es la definición de centro cívico que explicita para fundamentar estas intervenciones —denominada sistema monumental— que, además de reafirmar criterios estéticos de la importancia plástica del ordenamiento de volúmenes, es significativa en la definición programática de los actividades urbanas dando referencias al modelo de ciudad que subyace, ya que “este partido de grandes composiciones, escalonadas sobre la futura gran Avenida Monumental de Rosario, consagraría con nobles formas plásticas los aspectos más representativos e influyentes en la historia y la vida de nuestra ciudad”.⁹⁸

Si bien la ordenanza–contrato —el marco regulatorio del encargo de confección del Plan a Della Paolera, Farengo, Guido— estipulaba la demanda de proyectos de centros cívicos —en plural—, los autores adoptarán la idea de un solo centro cívico concentrado, y lo justificarán en la escala de la ciudad y su condición demográfica inferior a un millón de habitantes; ello hace que pueda materializarse resolviendo los problemas de congestión que la concentración produciría, y se diferenciará en ese caso de Buenos Aires que posee otras condiciones tanto demográficas como de complejidad administrativa en cuanto capital nacional.

Sin embargo, esa concentración estará internamente desagregada en distintos programas, “focos de actividad ciudadana”, que amplían el contenido

programático de los centros cívicos llevándolo más allá de edificios públicos y gubernamentales con plazas para actos conmemorativos.

A lo conmemorativo del monumento y las sedes gubernamentales, se le agregan la actividad comercial, la actividad de espectáculo y la actividad de movilidad ferroviaria, todas participando del conjunto en el mismo plano de significación y jerarquía, tanto en su escala como en el cuidado de formalización estética. De hecho, los rascacielos más altos son los del sector comercial. Los elementos monumentales a agrupar y ponerse en valor entre sí no pueden agotarse a la conmemoración estatuaría y la función administrativa, sino que “el foro de la ciudad moderna, debe ser construido con elementos representativos de las necesidades urbanas de la actualidad”, y en ellas se encuentran las nuevas funciones de la vida urbana que movilizan los recursos y deseos de sus habitantes.⁹⁹ No sólo está contemplada la ciudad fábrica, arreglada de acuerdo con normas de higiene y estética, sino también los componentes culturales de la ciudad moderna.

Este conjunto monumental, este centro cívico, esta agrupación de equipamientos para las necesidades urbanas de la actualidad, es decir, esta pieza urbana que condensa todas estas características en una formalización espacial, son el eje que atraviesa el núcleo urbano consolidado en un recorrido desde la costa hacia el centro de la extensión urbana municipal —lugar adecuado según las recomendaciones sobre transporte ferroviario para la localización de una estación central de pasajeros.

Dicho una vez más para reafirmar el concepto recurrente presente en el plan, se invierte el lugar de la estación propuesta de la compañía ferroviaria para llevarla hacia adentro como último eslabón de una cadena que va desde el río y contiene los equipamientos con el mayor nivel funcional y simbólico identificativo de la ciudad en su conjunto.

El río queda rehabilitado para su uso urbano, público y paisajístico, organiza sus accesos y conexiones a la red primaria de espacios de la ciudad hacia el interior de la planta, dentro de los cuales el eje cívico con los equipamientos descritos constituye el principal espacio significativo. La preocupación puesta en los centros cívicos encarna la inquietud por la configuración de un espacio público como guía de transformación de la ciudad, y esta vocación no está separada de una sensibilidad para mirar al río y traducirlo en una forma urbana que se integre a la red de espacios de la ciudad. Ambas cuestiones están intrínsecamente enlazadas.

Por ello, la costa en combinación con otros elementos —las cuencas de los arroyos— constituye el sistema de parques que enmarca la ciudad como primer nivel de definición —una especie de *emerald necklace*¹⁰⁰— al que se le agregan los otros elementos para confirmar el mismo concepto en los diferentes niveles de intervención, según un procedimiento escalonado en la singular composición.¹⁰¹

Las infraestructuras inevitables sobre la costa como el puerto, emplazado en un lugar acotado al sur, también serán enmarcadas por espacios verdes intermedios —separados de la masa edificada— que ocupan la barranca alta sobre las instalaciones fluviales en la parte baja. “(...) la unidad orgánica del total de la aglomeración” queda resuelta en todos los niveles a través de la inserción ordenada del litoral en la red estratificada de espacios de la ciudad.

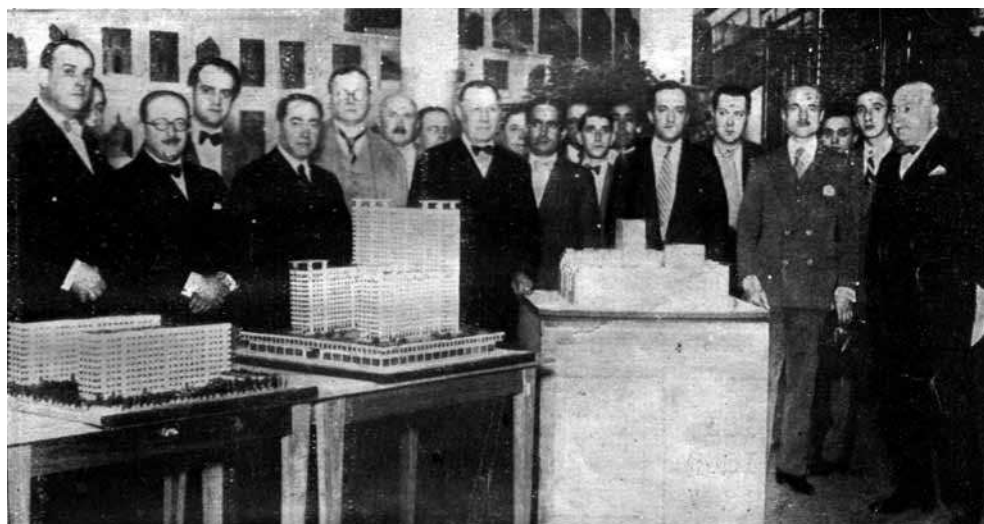
En la estación central proyectada por el plan puede observarse la síntesis de criterios puesta en acto, entre una estética centro-europea y el proceder funcional norteamericano, entre la Stuttgart Hauptbahnhof de 1920 de Bonaz¹⁰² donde se ven la “claridad y simplicidad” de las formas históricas articuladas de forma moderna, y la New York Central Station como elemento urbano exento emergente del sistema de flujos que discurren ordenadamente por debajo de la superficie. No se rehúyen ni los problemas de la ciudad en expansión ni los desafíos tecnológicos, y se los incorpora en una organización urbana enlazando la eficiencia social con recursos estéticos.

El plan es de una extraordinaria complejidad, producto de sintetizar en una instancia las corrientes más diversas del debate del momento, como distintas direcciones capturadas en su período de emergencia. Un plan suficientemente homogéneo en su formulación, sin las tensiones internas de forzado agrupamiento como en el plan de 1925 de Buenos Aires.¹⁰³ Por ello, se podría seguir desmenuzando todas sus aristas en las especificaciones hechas en las distintas partes de la memoria y en su variada planimetría, muchas de ellas con interesantes estrategias y mecanismos no abordados hasta ese momento o no desarrollados en el nivel de profundidad que desarrolla este plan; tal es el caso del tema ferroviario, el reglamento de construcciones, la determinación de edificación en base a extensos estudios de asoleamiento de laboratorio, las ciudades satélites, el establecimiento de vías de financiación, mecanismos de reapropiación de plusvalías, entre otras.

De todas maneras, aquí a los fines de la investigación, importa resaltar la presencia de la ribera en la definición del plan y, principalmente, la forma en que es materializada esa presencia con un rol preponderante. Sobre todo en la forma, porque es lo que lo diferenciará de otros planes.

Ya en el plan de la Comisión de Estética Edilicia en Buenos Aires, el río se convierte en el lugar a partir del cual la ciudad se pretende reorganizar, pero ello lo hacía a partir de reencontrarse con una identidad recobrada en la parte, en el fragmento de la ribera reconstruida desde lo pintoresco y desde su particular historia. En cambio, en este Plan de Rosario de 1935, el río se vuelve un componente estructural de la totalidad de la ciudad, y a través de la pretendida universalidad de un método científico se convierte en una pieza nueva y moderna, en continuidad con una dinámica histórica y en referencia a una estética.

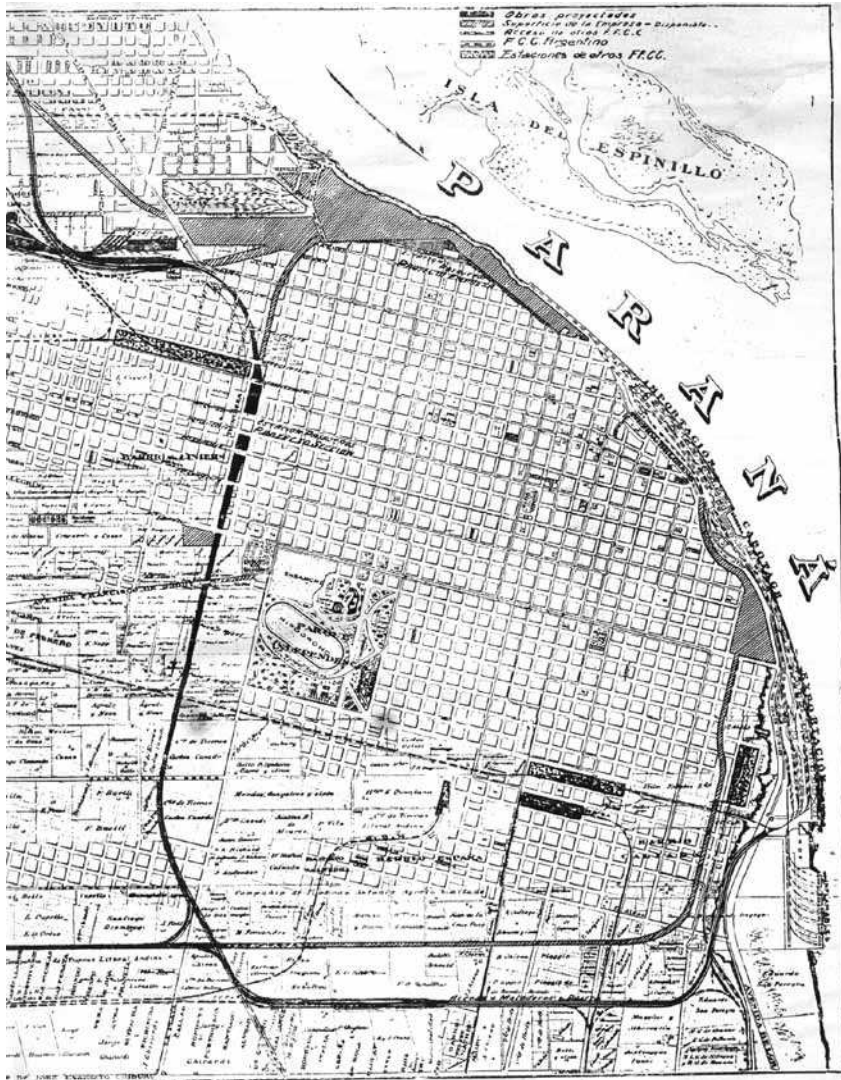
Pero también, a este Plan de Rosario de 1935, su forma de interpretar la presencia del río lo diferenciará de otros planes que en ese momento se estaban formulando y serán presentados poco después, como el de Le Corbusier para otra ciudad argentina sobre el Río de la Plata donde deja sus aguas el río Paraná. La misma agua pero distinta ribera y diferentes ideas para ella.



1. Inauguración de la “Exposición de Urbanismo” en Rosario, 1931, presentada por Hegemann, que aparece en la foto segundo desde la derecha. Segundo desde la izquierda Della Paolera y a su lado, mas atrás, Guido. *Fuente:* Hegemann, Werner. *Problemas Urbanos de Rosario. Conferencias del urbanista Dr. W. Hegemann.* Edición a cargo de Ángel González Theiler. Rosario, Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931.



3. Tapa y detalle gráfico del libro de Ángel Guido, *La machinolatrie de Le Corbusier*.



2. Plan de reestructuración ferroviaria planteado por Farengo e incorporado como parte fundamental en el Plan de 1935. Forma en que quedarían las instalaciones ferroviarias luego de eliminadas muchas de de las existentes. Las superficies rayadas son terrenos recuperados para usos urbanos, nótese los ubicados sobre la costa. De haberse concretado el proyecto del FCCA que fuera eje de la polémica, esos terrenos sobre la ribera se hubieran amurallado constituyéndose como una barrera hacia el río. Fuente: Farengo, Adolfo. *Plan de Reestructuración Ferroviaria*. Rosario, 1928.

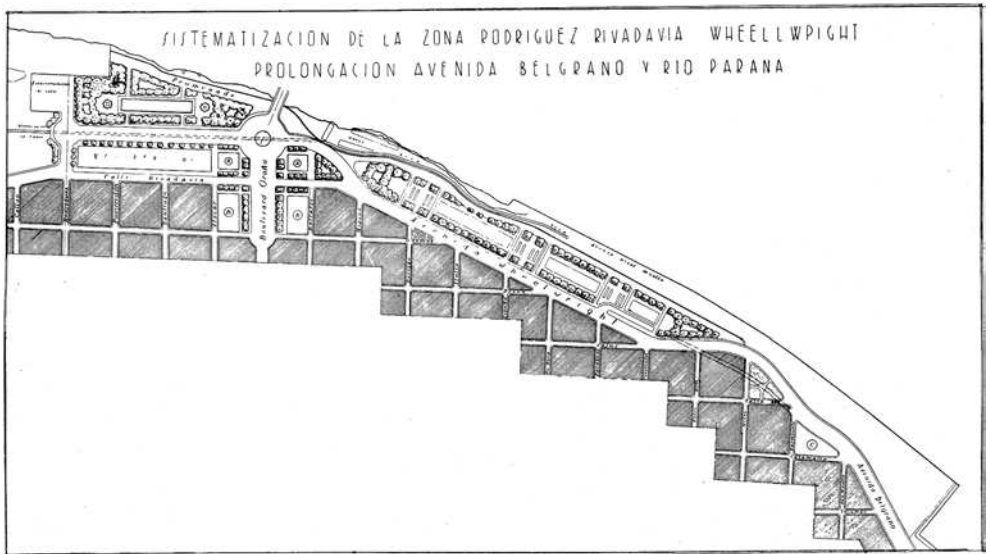


Fig 21 / Sistematización de la zona de las barrancas entre la Avenida Wheelwright y el río Paraná / Se prevé el mejoramiento de los accesos ferroviarios al Puerto, y el retiro de antiguas construcciones. Comprende además la prolongación de la Avenida Belgrano al Norte, sobre las barrancas; su enlace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

5. Propuesta en planta ampliada de conjunto del mismo sector de la imagen anterior.
Fuente: Della Paolera, Farengo, Guido. *Plan Regulator y de Extensión.* Municipalidad de Rosario. Rosario, 1935.



6. Propuesta de parque para otro sector más al sur de la costa central, también en terrenos donde se eliminan instalaciones ferroviarias. *Fuente:* Della Paolera, Farengo, Guido. *Plan Regulator y de Extensión.* Municipalidad de Rosario, Rosario, 1935.

7. Proyecto de Guido, incorporado al Plan de 1935, para una Estación Fluvial de pasajeros en el remate de una importante avenida existente con la costa. *Fuente*: “Proyecto estación fluvial remate Pellegrini y el río”, en *El constructor rosarino*, 99, Año VI, 1932.

Notas

¹ Della Paolera, Carlos María; Farengo, Adolfo; Guido, Ángel. *Plan Regulador y de Extensión*. op. cit., p.170.

² Ferrocarril Central Argentino.

³ Ministerio de Obras Públicas. Expediente 19030, letra F, año 1923; y Expediente 026904, letra C, año 1923 (Fondo Documental Montes, Biblioteca Hilarión Hernández Larguía, FAPYD/UNR).

⁴ Poder Ejecutivo Nacional, Decreto 4007 del 20 de julio de 1925.

⁵ Boletín Oficial del año 1925, Decreto 4007-Expte. 19030, letra F, año 1923.

⁶ “El ingeniero Farengo, en busca de popularidad, pretende dejar a Rosario sin la nueva estación”, *Crítica de Rosario*, 24 de enero de 1927, p. 4.

⁷ Ley Nacional 5313 de 1907, conocida como la Ley Mitre por el nombre de su autor.

⁸ Para una descripción acabada de estas asociaciones y sus actividades, ver Bragos, Oscar: “La costruzione del consenso sul Piano regolatore come strumento urbanistico nella citte di Rosario degli anni venti”, *Storia Urbana*, año 1997, Vol. 21, Núm. 78, pp. 29-52; Rigotti, Ana María: “Il piano regolatore di Rosario fra la riforma civica e l'autonomia professionale”, *Storia Urbana*, Año 1997, Vol. 21, Núm. 78, pp. 53-76 [Versión en español Rigotti, Ana María: *El Plan Regulador de Rosario. Entre la reforma cívica y la autonomía profesional*. Rosario, Curdiur, 1997]. También Bragos, Oscar: *El estado de las ideas en torno de un plan para Rosario, 1924-1934*. Rosario, Curdiur, 1992.

⁹ También se encontraba el Centro La Propiedad, fundado en 1922 por propietarios de viviendas de alquiler. No se lo menciona directamente ya que su acción estaba más orientada a defender los intereses relativos a la legislación que regulaba el mercado de alquiler y la política tributaria, aunque en muchos casos actuaban a favor de obras de embellecimiento ya que entendían los beneficios de las mismas para el valor sus propiedades

—principalmente localizadas en el centro de la ciudad—. Asimismo, muchos de sus miembros eran influyentes políticos o personalidades activas, como Ramón Araya que también fue fundador del Centro de Ingenieros y propulsor de legislación regulatoria de las profesiones técnicas.

¹⁰ Tal como se mencionó anteriormente el caso de la Asociación de Amigos de Buenos Aires en 1924, al que cabría agregar el de la Comisión pro Mar del Plata por esos mismos años.

¹¹ CIAyDM. Concejo Deliberante, Rosario. Memorial de la Asociación Amigos del Rosario al presidente del Honorable Concejo Deliberante, 1927. Con fecha de entrada del 9 de abril de 1927.

¹² CIAyDM. Concejo Municipal de Rosario. Ordenanza del 27 de setiembre de 1927. Posteriormente se llamará Comisión de Embellecimiento Edificio y Urbanismo.

¹³ Además de las conocidas personalidades del debate sobre la ciudad a nivel nacional, muchas de ellas ya mencionadas, también responderán a la consulta algunos extranjeros, como el caso más notable de Agache. En realidad, todo este material es un fondo documental de tal importancia que merecería un tratamiento particularizado en un trabajo específico.

¹⁴ CIAyDM. Concejo Municipal de Rosario. Decreto del día 27 de noviembre de 1925.

¹⁵ Archivo General de la Nación. Poder Ejecutivo Nacional, decreto del 24 de agosto de 1924.

¹⁶ Municipalidad de Rosario. El Plan Regulador del Rosario y los accesos ferroviarios. Memorando elevado por la Municipalidad del Rosario al Ministerio de Obras Publicas de la Nación relacionado con los proyectos de construcciones de playas de maniobras, estaciones de cargas, pasajeros y reorganización de las vías de acceso del FCCA a Rosario. Rosario, 1928.

¹⁷ Estos mismos criterios con este grado de sistematización no estaban presentes en ningún plan

urbano de estos tiempos; cabe destacar su perfecta correspondencia con los aplicados en el Plan Urbano de Santa Fe de 1927, siendo el primero en asumirlos, y posteriormente profundizados en este plan urbano de Rosario de 1935. Entonces, previo al plan de Santa Fe de 1927, Farengo ya había sentado las bases en su propuesta de reestructuración ferroviaria en Rosario en 1924.

¹⁸ Para datos sobre Della Paolera, ver Novick, Alicia; Piccioni, Raúl: "Carlos María Della Paolera (1890–1960). Los orígenes de la profesión de urbanista en la Argentina", *Serie Crítica*, nro. 16, IAA-FADU/UBA, Buenos Aires, 1990; Novick, Alicia; Piccioni, Raúl: "Carlos María Della Paolera o la amnesia del urbanismo argentino", *Anales del Instituto de Arte Americano*, nro. 29, Buenos Aires, IAA-UBA, 1993.

¹⁹ Della Paolera, Carlos María: "Contribution a l'étude d'un Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de Buenos Aires. Etude sur la évolution de la ville", Institut d'Urbanisme de Paris. 1927. Tesis para optar al título de Urbanista.

²⁰ Della Paolera, Carlos María: *Dos conferencias sobre urbanismo. Rosario y sus problemas urbanos*. Rosario: Centro de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores Titulares de Rosario. 1928. Aquí están íntegramente editadas sus dos disertaciones realizadas el 5 y 7 de julio de 1928 en la Biblioteca Argentina de Rosario.

²¹ Los cursos por los que pasó Della Paolera se encuentran condensados en Poëte, Marcel: *Introduction a l'urbanisme: l'évolution des villes*. Paris, Boivin, 1929.

²² CIAYDM. Concejo Municipal de Rosario. Ordenanza del 27 de setiembre de 1927. Posteriormente se llamará Comisión de Embellecimiento Edificio y Urbanismo.

²³ "Urbanización de Rosario", Editorial de *Arquitectura*, 10, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, octubre 1927, p. 18. Sobre este punto dirá: "En nuestro país aún no existe una

verdadera escuela de urbanistas, con experiencias propias, ya que todo lo escrito hasta el presente no ha pasado más allá de lo teórico, circunstancia, por otro lado, distinta a muchos países europeos, donde ya existen subdivisiones de la misma especialidad, por ejemplo en Francia, Jaussely y Forestier, arquitecto urbanista y arquitecto de jardines respectivamente" (p. 19).

²⁴ Su hermano, Alfredo Guido, le facilitó los vínculos con el ambiente intelectual y artístico de Buenos Aires, ya que Alfredo ahí era un reconocido artista plástico partícipe de núcleos destacados, como por ejemplo el "Círculo de la biblioteca", que marcaron fuertemente a Ángel Guido en sus perspectivas de ideas. Ver Rigotti, Ana María: "Guido", Liernur, J.; Aliata, F. (eds.): "Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, Obras, Biografías, Instituciones, Ciudades", Buenos Aires, Clarín Arquitectura, 2004, p. 130.

²⁵ CIAYDM. Concejo Municipal de Rosario. Diario de Sesiones, año 1929, octubre 1929, folio 745.

²⁶ Ver Bragos, Oscar: *El estado de las ideas en torno de un plan para Rosario, 1924-1934*. Rosario, Curdiur. 1992, p. 17. Aquí aparecen descritas con detalles las operaciones de Della Paolera desde el Centro Argentino de Ingenieros para influir en la decisión de un contrato directo y su sociedad en ello con Guido y Farengo.

²⁷ CIAYDM. Concejo Municipal de Rosario. Ordenanza del Plan Regulator de Rosario. Ordenanza N° 58, aprobada por Concejo el 8 de octubre de 1929, promulgada el 21 de octubre de 1929.

²⁸ La composición del jurado era: un ingeniero o arquitecto designado por el Concejo de la Facultad de Ciencias Exactas de Universidad Nacional del Litoral; un ingeniero o arquitecto especializado en urbanismo, nombrado por el Concejo Deliberante; el director del Departamento de Obras Públicas Municipal; un ingeniero o arquitecto especializado en urbanismo, designado por el Concejo de la Facultad de Ciencias Exactas de Universidad

de Buenos Aires; un ingeniero delegado del Centro Nacional de Ingenieros de Buenos Aires; un arquitecto delegado de Sociedad Central de Arquitectos de Buenos Aires; un arquitecto o ingeniero delegado de la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores titulares de Rosario; un jurista, designado por el Colegio de Abogados de Rosario; un financista designado por el Concejo de la Facultad de Ciencias Económicas de Universidad Nacional del Litoral; un higienista designado por el Concejo de la Facultad de Ciencias Médicas de la Universidad del Litoral.

²⁹ El caso de Ángel González Theyler, presidente de la Federación de Fomento Edilicio, que había sido designado secretario de la Comisión del Concejo en 1928, será un continuo asesor ad honorem de la Municipalidad y la representará en diversos ámbitos y misiones, interviniendo en gestiones concretas. Será indicativo la presencia de su nombre en los rótulos de los planos del plan regulador de 1935, con un tamaño apenas menor que el de sus autores Della Paolera, Guido, Farengo. Además, en la Introducción de la Memoria del Plan, sus autores lo reconocen como el asesor municipal que recorrió distintas municipalidades de Europa a fin de recabar y volcar en el plan aspectos económicos, financieros y legales de los planes reguladores de dichas capitales visitadas.

³⁰ Decreto del Intendente Municipal del 5 de febrero de 1932 y Ordenanza N° 4576 del Honorable Concejo Deliberante de Buenos Aires, diciembre de 1932. En febrero se crea el "Servicio Técnico de Estudios Urbanos" y en diciembre se convierte en "Oficina del Plan de Urbanización", que posteriormente funcionó hasta 1943 como "Dirección del Plan de Urbanización". Legislatura de la ciudad autónoma de Buenos Aires. Biblioteca Esteban Echeverría.

³¹ Della Paolera Carlos María: "Enseñanza del Urbanismo. Método y programa", *Revista del Centro de Estudiantes de la Facultad de Ciencias Matemáticas*, 5, Rosario, 2º trimestre 1933.

³² Este Plan fue premiado con "Plaqueta de oro" y "Gran premio de honor" en la exposición del Primer Congreso Argentino de Urbanismo en Buenos Aires en el mismo año 1935. *Primer Congreso Argentino de Urbanismo*, Publicación oficial, Buenos Aires, 1937. Tomo III, p. 51. Lo curioso es la coincidencia exacta de fechas entre el congreso que se desarrolla los días 11 a 19 de octubre en Buenos Aires y que le otorga los premios y el acta de constitución y dictamen del jurado creado por la ordenanza municipal para la evaluación y aceptación del plan por parte de la Municipalidad, fechada en Rosario el mismo 19 de octubre de ese año 1935.

³³ Municipalidad de Buenos Aires. *Boletín del Honorable Concejo Deliberante*, n° 39-40, 1943. En el mismo se hace un inventario de las actuaciones realizadas por la oficina, donde constan propuestas y proyectos.

³⁴ Más aún, en 1934 Guido será vicedecano de la Facultad de Ciencias Matemáticas, con lo cual la reunión de cargos y funciones era propia de un conjunto importante de facultades con amplios márgenes de decisión.

³⁵ Esta será una de las primeras conclusiones del expediente urbano del Plan de Rosario (Della Paolera 1935 9), como también una de las ponencias de Ángel Guido al Primer Congreso Argentino de Urbanismo: "Influencia de los ferrocarriles en la evolución morfológica de las plantas urbanas de Rosario", Primer Congreso Argentino de Urbanismo, Publicación oficial, Buenos Aires, Tomo II. 1937, pp. 84-87.

³⁶ La Universidad Nacional del Litoral fue creada por Ley Nacional el 17 de octubre de 1919 y formó parte del movimiento reformista de 1918. Formalmente da inicios a sus actividades lectivas en 1920 con las Facultades de Derecho en Santa Fe, Medicina en Rosario y Ciencias Matemáticas en Rosario.

³⁷ Guido, desde la ya citada revista *Arquitectura* que dirigió en Rosario en 1927, estableció un contrapunto a las ideas de Le Corbusier en el

plano estético, ya que en ese campo era donde Le Corbusier se había expresado desde *L'Esprit Nouveau*. Guido, asimismo, estaba atento a las exposiciones internacionales de artes decorativas y había comentado con distintas notas en esta revista la de 1925 en París, aquella que había suscitado debate y donde estuvo presente el pabellón de *L'Esprit Nouveau*.

³⁸ En muchas historias de la arquitectura en Argentina, sobre todo en las más sintéticas y enciclopedistas más añejas, Guido ha sido emparentado en una misma corriente con Noel y Kronfuss, como cerrando un ciclo o período homogéneo iniciado por éstos y completado con la última producción de Guido. Ver Bullrich, Francisco: *Arquitectura Argentina Contemporánea*. Buenos Aires, Sudamericana, 1969; Gutman, Margarita: "Casa de Ricardo Rojas o La Construcción de un Paradigma", *DANA*, 21, 1986, p. 47; AA. VV.: *Documentos para una historia de la arquitectura argentina*. Buenos Aires, Summa, 1988.

³⁹ Tal vez, el más actual y profundo estudio sobre el pensamiento de Guido en el plano estético sea el de Noemí Adagio. Sin embargo, dicho trabajo opera con la hipótesis de la autonomía de la arquitectura enfatizando los aportes que a ello hizo Guido, sin adherir pero tampoco respondiendo contundentemente al encasillamiento de Guido en el estilo neocolonial y rol identitario en el debate cultural que le reservó la historiografía. Adagio, Noemí: "Hay que salvar a la arquitectura que se hizo atea. Ángel Guido y su apuesta a la dimensión artística de la disciplina", *Block*, 1, Buenos Aires. 1997, pp. 34-42.

⁴⁰ Payró, Julio: "Ángel Guido. Redescubrimiento de América en el arte", *Sur*, 95, Buenos Aires, 1942, pp. 81/83.

⁴¹ Antelo, Raúl: *La Fusión: el círculo*. Inédito. Conferencia del 20 de agosto en la Facultad de Humanidades y Artes. Rosario, 2008. Aunque muy remitida al campo de la crítica literaria y en

exclusiva relación con la definición de barroco en Latinoamérica, sin ahondar en otros planos de operación que tuvo la obra de Guido, este autor define la producción de Guido como una práctica de búsqueda superadora de la autonomía en el arte.

⁴² Aparecen 3 fotografías de la misma como única ilustración de la obra del criticado Le Corbusier, y se presentan en comparación con —entre otras— la Estación Central de Stuttgart de 1920 de Bonaz, donde se ven "la grandeza y nobleza de las formas modernas" sin renunciar a la "claridad y simplicidad" de las formas históricas. La Villa Garches se mostrará en su fachada ya conocida, a la que se agregará el fondo y un escorzo de la terraza. No es casual que muestre el fondo como forma de develar la fragilidad oculta de esta arquitectura, pero la ironía se diluye o tiene un sentido inverso al buscado con la foto del escorzo de la terraza, que deja muy bien parada a la obra de cara al desarrollo sensible que tuvieron posteriormente las formas modernas.

⁴³ III Congreso Panamericano de Arquitectos, Buenos Aires, 1927.

⁴⁴ Guido, Ángel: *La machinolatrie de Le Corbusier*, op. cit., p. 47. En realidad, en 1927 había sido más severo, al expresar que "París, la ciudad artística por antonomasia, pasado este caos de tanteos e incertidumbres olvidará muy pronto a este arquitecto que hoy pasa por un momento feliz. No es posible que un pueblo con tan fina y alta sensibilidad tome en serio comparaciones de esta talla [entre el Partenon y un auto Delage Gran Sport, 1921] (...) el disparate de estos conceptos grandilocuentes está escondido en la confusión entre la aguzada y profunda sensibilidad artística de transcendencias eternas, con el caprichoso, superficial y efímero gusto por la moda; la fervorosa búsqueda de la forma ultraprecisa que exige las más escondidas fibras del sentido humano de lo bello, con la búsqueda interesada, comercial, de la estandarización industrial que lleva, ante todo,

la orden marcial de abaratar el producto a todo trance. (...) como puede observarse, estamos ante un arquitecto convertido en un Moisés que quiere crear un nuevo espíritu entre los hombres de este mundo. (...) que nuestros jóvenes arquitectos americanos reciban la obra de este autor con la desconfianza que merece". Guido, Ángel: *Orientación espiritual de la arquitectura en América*. Rosario, Talleres Gráficos La Tierra. 1927, pp. 24 y ss.

⁴⁵ "El programa para los arquitectos modernos estaba trazado ya: continuar hacia las formas nuevas el camino de Wagner." Citando a Max Eiler agregará que "Wagner solamente había descartado la parte ficticia de la tradición ligada por el siglo anterior a las cortes ducales, con toda suerte de medios prestados, (...) copiándose todos los estilos habidos. Contra todo ello Wagner se levantó y se apoyó en una tradición nacional (...) Con la vuelta al estilo imperio unió la evolución moderna a la última época viviente de la arquitectura vienesa". Guido, Ángel: *La machinolatrie de Le Corbusier*, op. cit., pp.15 y ss.

⁴⁶ Guido, Ángel: *La machinolatrie de Le Corbusier*, p. 48. Ver más adelante también cuando Guido planteará el realismo mágico como coartada para salvar la contradicción entre materialismo e idealismo, en una interpretación y proposición diferente "a la vuelta al orden" que propone *L'Esprit Nouveau*.

⁴⁷ Los mismos pintores citados por Roh para su argumentación son quienes compartieron la conocida exposición en Mannheim organizada por Harlaub que llevó de título "Neue Sachlichkeit", que puede traducirse como nueva objetividad o también nuevo realismo. Ver: "Franz Roh: teórico y fotógrafo". Textos de H. Fernández y F. Roh. Valencia, Ivam Centre Julio González 1997; Bonet, Juan Manuel y otros: *Realismo Mágico: Franz Roh y la Pintura Europea 1917-1936*. Valencia, IVAM Institut Valencià d'Art Modern, 1997. Catálogo de exposición. Ver también cómo Frampton hace una genealogía del término, incluyendo alusiones del

mismo Wölfflin ya en 1915 como "la nueva línea viene a servir a una nueva objetividad". Frampton, Kenneth: *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona, Gustavo Gili. 1987, pp. 132 y ss.

⁴⁸ Entre el conjunto de artistas a que hace referencia Roh, y que en su mayoría coinciden con la exposición de Mannheim, están Picasso, Miró, Dérain, Carrá, De Chirico, Severini, Schrimpf, Mense, Davringhausen, Kanoldt, Dix, Grosz, Scholz y Ernst.

⁴⁹ "No bien prontamente sean esclarecidas las filas de las maquinolatrias, no sería una sorpresa que Le Corbusier vuelva sobre sus pasos él mismo, archivando su doctrina romántica y visionaria, y comience a crear dentro del clasicismo mágico que se esta iniciando". Guido, Ángel: *La machinolatrie de Le Corbusier*, Rosario, SE. 1930, p. 55.

⁵⁰ Roh, dada la extendida repercusión de la exposición en Mannheim, terminará incorporando el término de Nueva Objetividad poniéndolo de título en uno de los capítulos de su libro sobre pintura alemana. Sin embargo, en la argumentación de su análisis persistirá aludiendo al realismo mágico. ROH, Franz: *German painting in the 20th century*. Greenwich, NY Graphic Society Art Library, 1969.

⁵¹ Colquhoun, Alan: *La arquitectura moderna. Una historia desapasionada*. Barcelona, G. Gili. 2005, p. 139. Cap.: "Retorno al orden: Le Corbusier y la arquitectura moderna en Francia, 1920-1935", pp. 137-157. Todo el capítulo es una condensación de aquel momento y las derivaciones de posiciones, sobre todo el caso del Purismo y la obra de Le Corbusier. También estas cuestiones están ampliadas Colquhoun, Alan: *Modernidad y tradición clásica: ensayos sobre crítica arquitectónica*. Madrid, Júcar. 1991, pp. 203-210.

⁵² En este panorama confuso de entreguerras configurado por la indefinición denominativa de nueva objetividad y realismo mágico cabían, algunos más inclinados por la objetividad y otros por lo mágico, la incorporación de cierta figura en Picasso, Braque y Modigliani, la abstracción purista de Ozenfant y

Le Corbusier y el neoplasticismo de un Mondrian, superpuestos con la búsqueda del absurdo de Duchamp, o la liberación onírica y sexual de los surrealistas. En cuanto a la arquitectura es interesante la descripción que hace Coulquhoun de la cita anterior.

⁵³ Roh, Franz: *Realismo Mágico*, op. cit., p. 277.

⁵⁴ Guido, Ángel: *Orientación espiritual de la arquitectura en América*, op. cit., p. 48.

⁵⁵ Ídem, p. 76.

⁵⁶ Ídem, p. 77.

⁵⁷ Guido, Ángel: *Fusión hispanoamericana a través de Wolfflin*. Ponencia en el III Congreso Panamericano de Arquitectos, Rosario, Talleres Gráficos La Tierra, 1927.

⁵⁸ El proyecto para la Avenida 9 de Julio en Buenos Aires, ocasión en la que polemizará con su antiguo compañero Della Paolera que tenía otro proyecto para ella, es elocuente de esta deriva. Dicho proyecto es una recargada composición de elementos clásicos e historicistas, sin componer acabadamente las demandas de uso. Guido, Ángel: *Monumentalización funcional de la Avenida 9 de Julio de Buenos Aires*. Buenos Aires, Los Amigos de la ciudad, 1941. Otro proyecto en este sentido es el Monumento al Combate de San Lorenzo en el Campo de la Gloria, de 1950, y conmemorativo de la batalla de la independencia ahí sufragada, un monumento decorado y por cierto muy distinto del lenguaje depurado del Monumento a la Bandera —este sí construido— anteriormente proyectado en 1939; no sólo difieren en su formalización escultórica, sino también en la retórica que acompañará a dichos proyectos.

⁵⁹ “No se denunció aún, hasta la aparición de esta novela, el quebranto espiritual de una generación de rosarinos, nacidos a principio de siglo, en pleno auge victorioso de su ancho puerto, entonces angosto para servir a los cientos de buques de todas las banderas del mundo. No se reveló la subterránea protesta de esa generación

traicionada, al advertir ya en la madurez de su juventud, los síntomas implacables de la triste y aceptada claudicación de la ciudad ante su puerto, ayer feérico, pujante y triunfal y hoy sumido en un silencio impresionante que este autor titula de ‘puerto petrificado’.” Onir Asor: *La ciudad del puerto petrificado. El extraño caso de Pedro Urfano*. Rosario, Editorial Litoral. 1954, p. 55. Onir Asor era un seudónimo ampliamente probado de Ángel Guido, utilizado en esta novela como en un anterior —y juvenil— libro de poesía de 1922. Onir Asor: *Caballitos de mi ciudad*. Rosario, 1922. Nótese cómo Guido abre y cierra su producción desde la poesía y la novela.

⁶⁰ Guido estudió en Córdoba, epicentro en aquel momento del movimiento universitario reformista de 1918, desde donde se expandió por Latinoamérica no sólo a partir de sus planteos de educación libre y gratuita bajo órbita estatal, sino que también trascendió entroncándose con movimientos políticos de masas, siendo uno de los más resonantes el caso de Raúl Haya de la Torre en Perú, líder reformista y posterior fundador del conocido APRA —Alianza Popular Revolucionaria Americana— de contenido marxista para el contexto latinoamericano. Ver Portantiero, Juan Carlos: *Estudiantes y política en América Latina: el proceso de la Reforma Universitaria (1918-1938)*. México, Siglo XXI, 1987.

⁶¹ *Wasmuths Monatshefte Für Baukunst* se fusionó en 1930 con el periódico *Der Städtebau*, lugar donde Hegemann desarrolló más específicamente sus ideas sobre la ciudad, y que también editaba desde 1921. Asimismo, será en la misma *Wasmuths Monatshefte Für Baukunst* donde Hegemann publicará la crónica de su viaje a Argentina a través de distintas notas durante 1932 y 1933.

⁶² El viaje a Argentina de Hegemann, dentro del marco de estudio de su figura, está abordado en Crasemann Collins, Christiane: *Werner Hegemann and the Search for Universal Urbanism*. New York, W.W. Norton. 2005, pp. 252-265; y

más específicamente en comparación al viaje de Le Corbusier, en Crasemann Collins, Christiane: "Urban Interchange in the Southern Cone: Le Corbusier (1929) and Werner Hegemann (1931) in Argentina", *Journal of the Society of Architectural Historians*, Vol. 54, nro. 2 (Jun., 1995), pp. 208-227. Ambos son importantes trabajos con documentos personales de Hegemann. Además, están los estudios de Gorelik, Adrián: *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana. Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes. 1998, pp. 346-355, enfocado sobre los aspectos de la vivienda de Buenos Aires referidos por Hegemann; y TARTARINI, Jorge: "La visita de Werner Hegemann a la Argentina", *DANA*, N° 37/38. 1995, pp. 54-63, con una crónica panorámica sobre las actividades de la gira.

⁶³ Aun dada la importancia de sus actividades en Buenos Aires, sólo se relatan aquí rápidamente algunas sustanciales, dado que ya fueron vastamente abordadas por Crasemann Collins en las publicaciones citadas, donde hace una reconstrucción a partir del archivo personal de Hegemann y las publicaciones en Alemania a su regreso. Aquí la atención se concentra más en su tarea en Rosario, debido al interés específico de la investigación, pero también porque no fueron contempladas en los trabajos de Crasemann Collins salvo referencias muy rápidas.

⁶⁴ En sus relatos en la *Wasmuths Monatshefte Für Baukunst* Hegemann comenta que le faltó tiempo para recopilar material para la exposición, por lo que optó por una conformada por Werner March para el Congreso Internacional de Arquitectos en Budapest del año anterior. A ello le agregó material de Mendelsohn, Luckhardt y Bonaz, en cuanto a arquitectura, y el material de urbanismo mencionado como también de Jansen y Zuazo Ugalde premiado en un concurso urbanístico de Madrid, por donde pasó en escala previa a Argentina.

⁶⁵ "En los salones de Los Amigos del Arte fue in-

augurada la exposición de urbanismo. Hegemann pronunció una conferencia sobre el desarrollo de la urbanización moderna", *La Prensa*, 6 de octubre de 1931. Es una crónica que describe con detalle la exposición y su repercusión. Citado por Crasemann Collins, Christiane: "Urban Interchange in the Southern Cone: Le Corbusier (1929) and Werner Hegemann (1931) in Argentina", *Journal of the Society of Architectural Historians*, Vol. 54, nro. 2 (Jun., 1995), p. 213.

⁶⁶ En referencia al movimiento civil promotor de reformas urbanas en Boston iniciado hacia 1909, ver Boston 1915 Inc. *New Boston; a chronicle of progress in developing a greater and finer city-under the auspices of the Boston-1915 movement*. Boston (Mass.), Boston.1915, 1911.

⁶⁷ El 6 de noviembre de 1930 se produjo la interrupción del orden democrático por un golpe militar. Recién en noviembre de 1931, periodo que abarca la visita de Hegemann, se realizan nuevas elecciones, aunque en un clima de restricciones. Estos acontecimientos políticos también incidieron en el atraso de la confección del Plan de Rosario, ya que el mismo era encomendado por el Concejo Deliberante de la ciudad, que en su condición de poder legislativo estuvo suspendido por las autoridades golpistas.

⁶⁸ "El plan Voisin de París. Buenos Aires puede convertirse en una de las ciudades más dignas del mundo". Conferencia de Le Corbusier pronunciada en la sede Buenos Aires de los "Amigos del Arte", el 18 de octubre de 1929. Publicada en Le Corbusier: *Precisiones*. Barcelona, Poseidón. 1978, pp. 193-237.

⁶⁹ "El sistema del Stadtbahn, gran línea central Este-Oeste de tránsito ferroviario en Berlín, da otra importante ventaja: grandes terrenos que antes necesitaban para las estaciones terminales, quedan librados para funciones más útiles que las de servir de depósitos de coches y vagones desocupados o de playas de maniobras". Hegemann,

Werner: *Problemas Urbanos de Rosario. Conferencias del urbanista Dr. W. Hegemann*, op. cit., p. 13.

⁷⁰ Hegemann, Werner: *Problemas Urbanos de Rosario...*, op. cit., p. 13.

⁷¹ Hegemann, Werner: *Problemas Urbanos de Rosario...*, op. cit., p. 20.

⁷² Guido propondrá un tiempo después una ciudad industrial en alineación a la costa. Guido, Ángel: "Ciudad industrial tipo". Primer Congreso Argentino de Urbanismo. Publicación oficial, Buenos Aires, Tomo II. 1937, pp. 118-129.

⁷³ Hegemann, Werner: *Problemas Urbanos de Rosario...*, op. cit., p. 36.

⁷⁴ Ver Adagio, Noemí; Rigotti, Ana María: "Recuperando el río. Ideas, proyectos, realizaciones. Rosario 1925-1940", *A&P*, nro 10. Rosario. 1995, p. 19.

⁷⁵ Hegemann, Werner: *Problemas Urbanos de Rosario...*, op. cit., p. 32.

⁷⁶ Hegemann, Werner: *Problemas Urbanos de Rosario...*, op. cit., p. 34. Se extenderá en el rol de esta idea, en cuanto la organización de las islas es importante también para el ecosistema natural, ejemplificando el combate de plagas y pantanos insulares llevado a cabo en el caso del canal de Panamá.

⁷⁷ Hegemann, Werner: *Problemas Urbanos de Rosario...*, op. cit., p. 20.

⁷⁸ "Este terreno mide 151.500 metros cuadrados, es decir, que el pobre Jockey Club paga un alquiler de 7 centavos anuales por metro cuadrado. El rendimiento actual de las cédulas argentinas se calcula hoy en más o menos el 7 %. El Jockey Club rosarino paga entonces un alquiler que corresponde al precio de un peso el metro cuadrado del terreno por el que la ciudad está pagando 25 pesos el metro cuadrado. Esto puede llamarse un 'belle affaire'... para el Jockey Club". Hegemann, Werner: *Problemas Urbanos de Rosario*, p. 28.

⁷⁹ Rigotti, Ana María: "Guido", op. cit., p. 134.

⁸⁰ Hegemann Werner, *Report on a city plan for the*

municipalities of Oakland and Berkeley. Oakland, California: 1915, The Kelley-Davis Co., printers, 1915. Los capítulos que lo componen —identificados como los componentes mismos de la ciudad— son: Harbor, Railroads, Streets, Parks and Playgrounds, y Civic Art, Civic Centers. Werner Hegemann. *Report on a city plan for the municipalities of Oakland and Berkeley*. Oakland, California: 1915, The Kelley-Davis Co., printers, 1915, p. 18.

⁸¹ Crassemann Collins, Christiane: "Urban Interchange in the Southern Cone: Le Corbusier (1929) and Werner Hegemann (1931) in Argentina", *Journal of the Society of Architectural Historians*, Vol. 54, nº. 2 (Jun., 1995). En todo caso, si hay un plan urbano en Argentina que tiene una mimesis rápida del *Report* y descontextualizada del debate local ese es el plan de Santa Fe de 1927. Tal como se mencionó antes, poca atención le ha dado Crassemann Collins a Rosario, aunque no deja de ser sugerente una mención de la postergación de su regreso a Alemania dado "que aún no había terminado sus gestiones en Rosario" según una de las cartas escritas por Hegemann desde Buenos Aires a su esposa justificando su ausencia para navidades de 1931.

⁸² Idem nota 1, p. 10.

⁸³ Idem nota 1, p. 12-13.

⁸⁴ Íbidem, p. 13.

⁸⁵ En esto, este plan de Rosario coincide plenamente con el plan de Santa Fe de 1927, y a su vez se distancia del Plan de Buenos Aires de 1925, en el sentido que en este último la recuperación de la costa tiene un carácter patrimonial histórico y no opera sistemáticamente sobre el problema portuario y ferroviario dejándolas fuera de las decisiones del plan. La "costanera urbana" frente a la "alameda umbrosa".

⁸⁶ Guido, Ángel: "Influencia de los ferrocarriles en la evolución morfológica de la planta urbana de Rosario", Primer Congreso Argentino de Urbanismo, Tomo II, Buenos Aires, Publicación Oficial,

1937, pp. 84-87.

⁸⁷ Guido presentará un aparato de su invención llamado Heliómetro, del que hará una representación práctica respecto de su uso en el congreso de urbanismo de 1935. Dicho aparato facilitaba el estudio del asoleamiento a partir de la proyección de luz sobre modelos de referencia y permitía definir el “eje heliotérmico” para precisar la mejor orientación de calles y viviendas. Guido, Ángel: “Ciudad industrial tipo”. Primer Congreso Argentino de Urbanismo. Publicación oficial, Buenos Aires, 1937. Tomo II, p. 129.

⁸⁸ Plan Regulador y de Extensión. Municipalidad de Rosario. Publicación Oficial. Rosario, 1935, p. 36. Della Paolera, Farengo, Guido

⁸⁹ Della Paolera ya en su segunda conferencia que dio en su primera visita profesional a Rosario en 1928, hará esta misma delimitación expresando que “examinando aún más de cerca la topografía de las costas del Paraná, en el lugar que hoy ocupa esta gran ciudad, saltan a la vista las siguientes condiciones favorables al establecimiento de la vivienda humana: limitada por la cuenca del arroyo Ludueña al norte y por la del Saladillo al sud, avanza hacia el río una meseta, en el centro de la cual se verifican la máxima entrada en la cuenca del Paraná y las alturas máximas de la barrancas en esos parajes”, Della Paolera, Carlos María: *Dos conferencias sobre urbanismo. Rosario y sus problemas urbanos*. Rosario, Centro de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores Titulares de Rosario. 1928, p. 17.

⁹⁰ “Plano N° 101. Urbanización total de la ciudad a realizarse en el término de 30 años”. Escala 1:10000, en colores. Reproducido en la memoria en colores a escala 1:50000.

⁹¹ Esta secuencia de definiciones, desde la figura inicial con el reordenamiento ferroviario para la constitución de un sistema de parques apoyado en los espacios de la costa, siguiendo con la definición de límites, sistema vial y localización de

edificios públicos, es exactamente igual al Plan de Santa Fe de 1927.

⁹² Se hace una rápida mención a que fueron estudiados los edificios que se pierden y se concluye que en la mayoría de casos no poseen valor histórico, estético ni funcional.

⁹³ Se cita en varias ocasiones a las publicaciones de Charles Diggis de la Regional Planning Commission Country de Los Ángeles.

⁹⁴ Della Paolera, Farengo, Guido: *Íbidem*, p.49.

⁹⁵ Della Paolera, Farengo, Guido: *Ídem*, p.52.

⁹⁶ Della Paolera, Farengo, Guido: *Ídem*, p.58.

⁹⁷ Della Paolera, Farengo, Guido: *Ídem*, p.59.

⁹⁸ Della Paolera, Farengo, Guido: *Ídem*, p.58.

⁹⁹ “No podemos contar con los templos de los dioses de la antigüedad que ya no nos protegen, que la voz del pregonero en la plaza pública ha sido sustituida por los periódicos, que las antiguas basílicas se han convertido en Bolsas de Comercio y de Cereales y que el general victorioso de nuestros tiempos instala frecuentemente su tribuna de las arengas delante del micrófono radioeléctrico. En otras palabras, el foro de la ciudad moderna, debe ser construido con elementos representativos de las necesidades urbanas de la actualidad”. Asimismo, en sus descripciones da el ejemplo del Rockefeller Center de Nueva York. Las referencias a esta ciudad son inevitables, donde Guido había estado durante 1933. Della Paolera, Farengo, Guido: “Plan Regulador y de Extensión”, *op. cit.*, p. 61.

¹⁰⁰ El *emerald necklace*, o collar de esmeraldas, es la estrategia de Hegemann mostrada en la Exposición de Planificación Urbana de Berlín en 1910 sobre los planes para Boston, donde el sistema de parques es el recurso para enmarcar y estructurar la masa construida de la ciudad.

¹⁰¹ Es importante aquí referenciar el procedimiento “compositivo” a una distinción hecha por Hegemann y que cabe para las formas del plan, entre Clasicismo y Academicismo. La existencia de una organización subyacente en la parte que

se remite al todo —clasicismo— y no la operatividad de formas guiadas por reglas autónomas y autosuficientes en sí mismas —academicismo—. Hegemann, Werner: “Akademismus und Klassizismus”, *Wasmuths Monatshefte Für Baukunst*. Berlin, 1927, pp. 1-10.

¹⁰² Publicada en el libro Guido, Ángel: *La machinologie de Le Corbusier*, ver nota 155. Esta obra aparece en la *Wasmuths Monatshefte Für Baukunst*, y también formará parte posteriormente de la exposición que Hegemann trae a Argentina.

¹⁰³ Recuérdese a modo indicativo, entre algunos detalles descritos, que dicho plan tiene dos planos síntesis: uno de la propia Comisión de Estética Edilicia y otro producto del asesoramiento realizado por Forestier; ambos forman parte de la documentación oficial.

Capítulo 4

L'Esprit Nouveau se vislumbra en el agua

Buenos Aires, 1929–1940

“La finalidad es precisa: ir de un punto a otro:
río o idea.”¹

Le Corbusier vendrá a la Argentina en 1929, invitado por la Asociación de Amigos del Arte.² El impulso promotor de esta visita estuvo motivado desde el ámbito del arte más que desde los agentes del urbanismo y las instituciones de la arquitectura. Indicativo de ello será que la revista de la Sociedad Central de Arquitectos no registra ninguna crónica de la visita en ese momento. Asimismo, la reseña de la publicación del libro *Précisions...* con las conferencias, será publicada por el arquitecto Prebisch en la Revista *Sur*,³ la conocida revista literaria dirigida por Victoria Ocampo —quien lo había contactado en París, y su madre le había hecho un encargo de un conjunto de viviendas, entre otros análisis de emprendimientos económicos proyectuales en Buenos Aires.⁴

Las vicisitudes de esta invitación, como las consecuencias de la estancia para el mismo Le Corbusier o para el contexto argentino, fueron abordadas en numerosos casos dentro de la extensa bibliografía que existe sobre este personaje protagónico de la arquitectura del siglo XX. Sin entrar en el debate específico sobre Le Corbusier, el objetivo aquí es recortar sobre el fondo de la amplia producción de Le Corbusier algunas cuestiones que tienen que ver con este río Paraná y con su extendida cuenca sobre el Río de la Plata en las orillas de Buenos Aires. Cuestiones que si bien no estaban del todo ausentes

tienen diferente grado y forma de abordaje —principalmente en relación con el río Paraná— que en no pocas veces llevaron a conformar una figura cuyo recorte no era del todo preciso.

Le Corbusier deja asentadas sus ideas fuertes en 1929 para Buenos Aires, y posteriormente con el tiempo y las vicisitudes se incorporan en lo que se conoció como “Plan director para Buenos Aires” de 1940.

El contenido de este apartado conforma el contrapunto de este plan con lo descrito hasta aquí sobre otros planes y otras visitas, y que terminarán de constituirse justamente en relación con las posiciones del promotor de *l'esprit nouveau* que explícitamente se confrontaron en aquel momento —emblematizada en el libro de Guido sobre la *machinolatricie*—, aunque este contraste no tenga la extrema tonalidad que las maniqueas historiografías le pretendieron dar —tanto de los “maestros” del “movimiento moderno” como de las exaltaciones reaccionarias locales al internacionalismo—. Justamente, reacomodar los planos de la compleja escena cargada de acontecimientos, poniendo la luz sobre aspectos y secuencias desenfocadas por el resplandor de esas historiografías, permite entender mejor las diferencias que son sustanciales, pero que por ello no dejan de formar parte de los mismos desafíos y contradicciones de la construcción moderna de la ciudad, que en continua tensión van pulsando las transformaciones urbanas como las ideas que en ella intervinieron.

1. Los ríos impresionan a Le Corbusier

El río tendrá una presencia importante en Le Corbusier y, particularmente, el río Paraná como la cuenca del mismo junto al Plata. Sin embargo, y como en realidad ocurre siempre con los mecanismos de construcción del pensamiento, esta influencia no sólo se remite a la “conmoción” que tuvo en el contacto presencial con el mismo, sino a una red de experiencias e intenciones anteriores y posteriores a tener la percepción directa en el espacio.

Otros espacios, otras ideas, otras elaboraciones y vinculaciones del propio Le Corbusier, dibujan la red que sustentó su percepción personal aquel año 1929, sin duda fundamental y sustancial, pero no por ello reducida al mero efecto de espontánea observación del artista esclarecido como se ha interpretado en muchas ocasiones —perviviendo por mucho tiempo y encandilando el análisis—.⁵ Aunque sobre esto último, cabe mencionar las lecturas que el mismo texto de Le Corbusier sobre su viaje facilita, con su histriónico discurso en el libro que compila sus conferencias, experiencias y propuestas.⁶

Esta edición inmediata a su regreso, en París y en francés —la edición en español deberá esperar hasta 1978 y será fuera de Argentina—, da cuenta de la importancia que el mismo Le Corbusier otorgaba a sus actividades en el cono

sur y en Buenos Aires en particular en aquel momento en que se producían. La imagen de aquellos días en Buenos Aires quedará emblemática en el croquis que hará casi sobre el final de su penúltima conferencia en esta ciudad⁷ —tapa en general de casi todas las ediciones del libro—. Su modo de oratoria —que ejerció una gran seducción en el auditorio— consistía en una serie de croquis que iba haciendo ante el público mientras desarrollaba sus ideas oralmente, y este croquis condensa el viaje; tan así es que queda incluido en el mismo su impresión de arribo como la propuesta que dejará pendiente al partir, ofrecido a la voluntad de realización de “la autoridad”. En un círculo perfecto relata cómo llega y se va, en cuyo interior está la idea... o el río. “Dibujo un río. La finalidad es precisa: ir de un punto a otro: río o idea”,⁸ dirá cuando exponga la ley del meandro en otra de las conferencias.

La secuencia de acontecimientos es importante, porque es distinta de la lectura que propone el libro con su estructura. Primero explica ley del meandro, luego la aplica para explicar el proceso de conformación urbana de París y de su Plan Voisin, y seguido a ello, la utiliza para proponer la solución a Buenos Aires. Luego de estas conferencias, tomará un avión hacia Asunción,⁹ desde el aire verá el Río de la Plata, el Paraná —pasando por arriba de Rosario y Santa Fe—, y ya en el barco de regreso a Europa escribirá el “Prólogo americano” que es el prólogo del libro y “que no tiene nada que ver con la arquitectura americana, pero expresa el estado de ánimo de un arquitecto en América”. En este último texto escribirá las impresiones que tuvo desde el aire sobre el río Paraná, y esas percepciones serán el respaldo para la “ley del meandro”, la cual fuera enunciada y aplicada previamente para París y Buenos Aires como figura metafórica para introducir sus ideas y propuestas sobre las transformaciones urbanas, aunque estén después en el libro. Y también estará presente esta “ley del meandro” en *Ville Radieuse* (Le Corbusier, 1964:79–80) para apuntalar muchas de sus proposiciones, por lo que la presencia de esta figura del río es una compleja red espacial y temporal en sus ideas y prácticas.

Sin embargo, la percepción fluvial de Le Corbusier, con el grado de detenimiento y atención propia para su conversión alegórica, no sólo estuvo en el Plata a su llegada en barco, ni en el vuelo a Asunción que relatará en el texto escrito en el barco de regreso a Europa (1978:17–37). Sino que también anidará previamente en un viaje de catorce días a lo largo del Danubio, cuyo registro quedó plasmado en un texto redactado durante el mismo viaje, pero que quedó olvidado durante mucho tiempo;¹⁰ y apenas pudo ser corregido —es decir, reacomodado de la espontaneidad de la observación directa— para ser publicado poco después de su muerte en 1966.

Cuando contaba con 23 años, en 1911 Le Corbusier realizó un viaje a lugares que —mas contundentemente por aquel entonces— podían admitir la denominación de Oriente. En siete meses recorrió el Danubio, los Bal-

canes, Constantinopla, Grecia e Italia. En Viena, es decir aun en su natural Centroeuropa, descartará el tren como medio de movilidad debido a que la velocidad del mismo “es insensible a las bellezas naturales que pasan a su lado o a las que molesta”.¹¹ Optará por tomar un barco por el Danubio desde Viena a Belgrado, que le llevará catorce días y cuyas impresiones quedarán en el extenso capítulo del libro titulado *Danubio*, el más extenso capítulo luego de los referidos al Athos y al Partenón. Por ello, el río, tanto como en el viaje a América, tendrá una dedicación especial, incluso, con una atención más intencionadamente serena, desde el lento transcurrir de la navegación y no desde la velocidad de la “era maquinista” como el tren al que renuncia o el avión que usó en Argentina.

“¿Qué decir de esta travesía, yo que no sé escribir? Como mucho sufrí amasijo —todavía bien poco sensible— huellas amplias pero imprecisas, como aquellas, que en sus formas infantiles, nos transmiten esas cerámicas que pueblos jóvenes hicieron hace miles de años, en esas tierras desde donde escribo. Para evocarlo, es preciso haber superado el tema. Yo fui subyugado y aplastado. Las impresiones —confieso— fueron enormes, inesperadas. Me agarraron lentamente. Esta carrera de tres días hacia Budapest [Belgrado] la hicimos en catorce. Permanecimos en el puente, para contemplar siempre un espectáculo incesantemente unido pero poco a poco cambiante; nuestros libros quedaron cerrados sobre las rodillas. Fue una gran dicha, una serena alegría. ¡Perdón por estas pocas líneas, pálidas, incapaces! La marea sucia de la gran ciudad pronto se vuelve nacarada, después azul: val-seamos deliciosamente sobre el straussiano ‘Danubio Azul’”.¹²

Las impresiones de Le Corbusier fluctuarán entre esta euforia descubridora, de la sorpresa y de las impresiones enormes, y la sensación de soledad, a la que de tanto en tanto hará mención. Una combinación adecuada para la armadura trágica. “Es una soledad increíble. Durante horas no se ve nada a derecha, ni a izquierda, más que una horizontal de árboles pequeños en su alejamiento, y azules bajo la luz (...) Fantasma blanco, nuestro barco nada en un elemento inabarcable. ¿Cómo diferenciar este cielo de la corriente que lo absorbe?” (Jeanneret, 1993:46). “El silencio y la soledad se obstinan en torno a esta alma trágica removida por la marejada” (53).

Así se enfrenta al meandro del Danubio, “me parece estar en algún río amazónico, tan lejanas están sus orillas, y sus arboledas inexplorables (...) Ahora ya no se ve nada más que una horizontal: ¡los meandros hacen que sea continua de una orilla a otra!” (Jeanneret, 1993:47). Y ahí se detendrá, en esa horizontal continua, ante ella y apoyándose en la misma para seguir las curvas que le plantearán los recodos de la corriente, abandonado en lo que “era la total entrega a Oriente de esas aguas. Y yo seguía, turbado, esas peripecias que iban a ser las mías” (46).

Su representación del curso del río, desde el punto de vista a nivel de flotación del agua propio del barco, es la visión plana del horizonte, mirada que estira la línea de horizonte anulando sus flexiones y que aplana la espacialidad de los recodos, a los que se abandona recorrer trágicamente, como una espera inevitable del acontecimiento arquitectónico que vendrá después de superada esta accidentada geografía: “En fin, en la hora en que todo se abandona a la poesía, bajo un cielo verde, fue en el río un inmenso abanico de lamas negras y de lamas de oro, en grandes ondas diluidas de rosa; y, surgiendo, nos rodearon unos montes, de perfiles voluntarios. Evocación violeta de una Grecia que augurábamos hecha de este modo, pero todavía más arquitectónica. Pues los montes serán de piedra y el abanico será el mar” (Jeanneret, 1993:48). Una espera inevitable, pero no por ello descargada de poesía y vitalidad.

En el Danubio todavía no hay ley del meandro, ni teorema para un recorrido que acorte la espera. No hay estrategia, no hay épica, hay espera cargada de contemplación. La ley del meandro vendrá después y será en el momento de la acción, de la anulación del espíritu trágico por obra del *esprit nouveau*, “la vuelta al orden”, y la ley cumplirá el rol de apoyo y legitimación a la acción. Será en el Río de la Plata donde explicará la evolución de París y las soluciones del Plan Voisin para seguir esa “ley natural” metaforizada en los ríos, que asimismo será pertinente para Buenos Aires con la *cit  d’affaires* sobre el mismo río. Volando sobre el Paraná desde el avión recogerá la referencia visual para confirmar la ley del meandro, para afirmar la orientación de la acción, de alguna manera ya definida de antemano.

Dejará el Danubio en Belgrado, hasta donde “era tan sereno, tan azul!” (Jeanneret, 1993:53). El Danubio aportó la poesía, el Plata y el Paraná la voluntad de acción. En el viaje por el Danubio estaban los elementos que encontrará a la llegada al Plata y su recorrido por avión en el Paraná: la inmensidad, la llanura, el cielo infinito, las planicies inundadas, los sembrados, los montes, el horizonte. De todo ello escribirá en su travesía por el Danubio. Las impresiones ya estaban presentes en ese Danubio, lo que cambiará en el Plata y el Paraná será el espíritu —de Le Corbusier—, su mirada, de la tragedia a la acción, de los vales straussianos a las llamadas de *l’esprit nouveau*, del azul al enrojado del barro.

“Una especie de sacrosanto entusiasmo me ha embargado. He pensado: ‘Yo haré algo, porque siento algo’. El recuerdo de mi llegada —la horizontal insigne— y este cielo, y este mar, despertaban en mí unas percepciones en extensión y en elevación. Un ritmo constructor empezaba a sacudir la amorfa realidad de vuestra ciudad amorfa” (Le Corbusier, 1978:225). Este tono diferente será para Buenos Aires, para Argentina “que es verde y llana y su destino es violento” (17), y por lo tanto y desde el mismo momento de llegada, un lugar de batalla más que de contemplación.

En una conferencia explicará la ley del meandro haciendo analogías entre el fluir del agua y las derivas del pensamiento creativo, entre el discurrir del agua y el destino de la vida. En realidad, dado este salto que hace Le Corbusier en la construcción cognitiva de los dos componentes de la analogía, que queda lejos de las profundidades heracliteanas, tendría mayor propiedad llamarla parábola más que ley del meandro, pero mantengamos la denominación de su autor.

Explica que en el curso de un río el agua corre, pero “surge un incidente ínfimo —las incidencias del espíritu—: seguidamente, un pequeño codo de nada, apenas sensible. El agua es rechazada hacia la izquierda, invade la orilla; de ahí, por incidencia, es rechazada hacia la derecha. Entonces, la derecha desaparece. A la izquierda, a la derecha, siempre más profunda, el agua roe, ahonda, gasta; cada vez más ampliada, la idea reconoce el campo. La derecha se ha convertido en sinuosa; la idea se ha llenado de incidencias. La sinuosidad se caracteriza, el meandro se dibuja; la idea se ha ramificado. Muy pronto, la solución se vuelve terriblemente complicada, es una paradoja. La máquina funciona, pero es lenta y su mecanismo se ha vuelto delicado y molesto. El móvil es respetado: se va a la finalidad, pero ¡por que camino!

Las vueltas del meandro hacen como unos ochos y esto es estúpido. De repente, en el momento más desesperante, ¡esas vueltas se tocan en el punto más ancho de las curvas! ¡Milagro! ¡El río corre recto! De ese modo, la idea pura surge, ha aparecido la solución. Empieza una nueva etapa. La vida será buena y normal nuevamente (...)

(...) el maquinismo, nos dota con unos elementos constructores o reconstrutores. El absceso revienta, el camino va en línea recta. Es la lección del meandro, victoria sobre sí mismo, enseñanza reconfortante. Esta es la ley del meandro.

(...) la finalidad es precisa: ir de un punto a otro: río o idea” (Le Corbusier:165–166).

Las incidencias de la vida molestan para la acción, lo importante es ir rápida y económicamente en línea recta a la solución. “La llamada a los medios nuevos de la época maquinista, deshacen los terribles anillos del meandro, más exactamente, deshacen la sinuosidad de parte a parte, y la vida puede recomenzar su largo curso.” (177) Sin curvas, sin demoras, sin narrativas. “Existe una hora en que los elementos están presentes, en que la operación se propone. Esta hora es presente. Es el desenlace del meandro; es la solución de hoy para nuestro caos inextricable” (203).

Ese caos será ejemplificado con París, será el ejemplo de la ley del meandro, de cómo su desarrollo histórico ha vuelto muy intrincada y confusa la configuración urbana de esta ciudad alrededor del río Sena. En la misma conferencia y punto seguido al desarrollo abstracto de la ley del meandro, Le Corbusier comienza dibujando el trazado sinuoso del Sena y alrededor del mismo prosigue delineando los distintos componentes de la ciudad que a lo largo del

tiempo van conformando a París para convertirla en la ciudad congestionada actual. Clasifica históricamente los períodos en “la edad del caballo” hasta 1850, “la edad del ferrocarril” que desde esa fecha a la actualidad provoca la disfunción presente, y “la edad de del automóvil, del avión y del ferrocarril”, la ciudad actual de la era de la máquina, la que está por venir, la que él propone.

Las dos primeras etapas son el surgimiento del flujo de agua y las incidencias de la vida que se interponen en el discurrir de ese flujo, formando las configuraciones meandrosas con las que se figuran los problemas urbanos. Del nacimiento de la ciudad donde las relaciones son directas, se pasa a una segunda poblada de incidencias, que van desviando ese flujo, llegando a las sinuosidades de la actualidad: nuevos medios de transportes, centros de trabajo concentrados, movilización de multitudes al centro, zonas congestionadas en el centro, espacios de circulación descalibrados e insuficientes para llegar al centro, falta de espacios verdes, todo producto de la edad industrial. Los ensanches de avenidas son apenas paliativos, remedios sin efecto.

La tercera etapa es que permite deshacer las vueltas del meandro. Por auxilio de las nuevas técnicas se pueden construir altas densidades, y con poca necesidad de suelo. Se abre el espacio, entonces el agua corre recta, “dibujo la fisonomía de la ciudad contemporánea de la edad del automóvil, del avión y del ferrocarril: inmensas calles anchas en el centro. Potentes penetraciones en los *hinterlands*” (Le Corbusier 169), la idea pura ha surgido y ha aparecido la solución: era la *ville contemporaine*, el *Plan Voisin*. “(...) inmuebles de doscientos metros de altura, avenidas gigantescas. Hemos cambiado la escala de la ciudad” (173), con ríos rectos de circulación, directos de un punto a otro, sin incidencias.¹³

Basta mirar el croquis de la misma conferencia, donde al contorno de la planta de París con el recodo del Sena, un poco más arriba del mismo, Le Corbusier dibuja en claro contraste un nuevo componente, una nueva traza, bien recta. “(...) a quinientos metros hacia el norte, a la derecha de la Ópera, paralelamente a la Ruta Triunfal, a través de barrios podridos, a punto de pico y pala, el Plan Voisin de 1922–25, proponía la ‘grande percée’ este–oeste, sin obstáculo, viniendo de la anchura y yendo a la anchura, ventilando de golpe Paris, espina dorsal de la ciudad. Valorización gigantesca” (1978:218).

Este trazo contenía la intencionalidad de abrir el cauce al flujo urbano que se desenvolvía en forma de meandro, enderezarlo, darle orden eficiente y arquitectónico. “¿Cómo puede ser que su diagnóstico se apoye sobre un régimen circular y radial y que su proposición se haga sobre un régimen rectangular, establecido sobre dos ejes particulares?”, se preguntaba retóricamente para responder: “Porque he abandonado el terreno del economista que recurre a figuras emblemáticas y me he reconvertido en arquitecto. La arquitectura está dirigida por el ángulo derecho. El peligro de la arquitectura está en el abandono de este terreno sólido y magnífico, para sufrir la

derrota del ángulo agudo u obtuso: todo se convierte en fealdad, sujeción y prodigalidad” (Le Corbusier, 1978:172).¹⁴

Y un orden que no prescindía de los mecanismos de gestión: “El urbanismo estético cuesta muy caro, acarrea gastos inmensos y es una carga terrible para el contribuyente. El urbanismo verdadero encuentra en las técnicas modernas los medios que pueden dar la solución a la crisis. Encuentra en los problemas económicos, que son su esencia, su propio financiamiento (...) De este financiamiento automático resalta un beneficio financiero enorme que permite invertir los gastos de los cuales depende la tranquilidad social. Para que este financiamiento exista, surja, es necesaria una intervención de la autoridad suprema” (174). Los accidentes históricos hicieron que apenas una semana después de la conferencia donde explicara la imbricación de su propuesta urbana con la valoración del suelo en una estrategia al amparo de los mecanismos financieros vigentes —cuestión medular para nada accesoria en sus proposiciones (203–211)—, la bolsa de Nueva York estallara en el histórico crack de 1929 y quedara inaugurada la gran depresión.¹⁵

Aquí quedan condensados todos los elementos, estéticos, funcionales y sociales de la intervención en la ciudad que propone, emblematizada por el Plan Voisin, siendo parte del conjunto que viene desarrollando durante los años 1920 junto a “Urbanisme” y “Ville Contemporaine”. En Buenos Aires los expone como su “doctrina”, y en su máximo grado de pureza lo pondrá en acto para transformar Buenos Aires, en la hora de la acción que se piensa posible dado que América se presenta —desde sus esquemas europeos— una tierra libre de obstáculos para el despliegue de *l'esprit nouveau*.

En Europa viene de algunos fracasos en el ámbito de la arquitectura, y sus apoyos serán los propios de agentes económicos que buscan salidas tecnocráticas y autoritarias. Reiteradamente citará al grupo Redressement Français y a su fundador, el empresario eléctrico Ernert Mercier. Esta “organización de estudios económicos de la gran industria francesa” (Le Corbusier, 1978:215) tenía entre sus objetivos programáticamente expresados una confesa vocación antiparlamentaria y propugnaba la creación de corporaciones tecnocráticas para la constitución del “gobierno de la autoridad” en reemplazo del gobierno político, como asimismo la reunión de la elite para la educación de las masas (Winock, 1994). Este grupo publicará en un suplemento especial de su boletín el escrito *Vers le Paris de l'époque machiniste* (Le Corbusier, 1928), con la firma de Le Corbusier, documento de continuas alusiones también en sus conferencias.¹⁶ Esto explica el silencio de ese momento sobre la interrupción democrática que tiempo después de la visita de Le Corbusier ocurriría en Argentina,¹⁷ confirmando sus dudas sobre la convergencia entre democracia y eficiencia de acción.¹⁸ Y también da pautas para entender sus referencias a la “Autoridad”, a quien dirige su producción, a quien ofrece sus servicios y

conocimientos, ello de forma explícita, y a quien en definitiva estará dedicada la Ville Radieuse. Ni siquiera al Estado, es a la “Autoridad” a quien se convoca para “equipar a la civilización maquinista”. “¿No creen ustedes que en cada país, la prudencia ordena que se instituya un Ministerio de Equipamiento Nacional, con un ministro al amparo de los sobresaltos de los parlamentos?”¹⁹

Había sonado la hora, su autoproclamada hora más que la del mundo, y era el comienzo de los *Grands Travaux*. “Existe una hora en que los elementos están presentes, en que la operación se propone. Esta hora es presente. Es ‘el desenlace del meandro’.”²⁰

Con el “financiamiento automático”, estudiado con los industriales de la elite, y ahora yendo junto a ellos por el convencimiento de la “autoridad” para que tome las decisiones y ejecute la intervención, es decir, por la instalación en el gobierno, esta fase cierra el círculo para “la hora de los grandes trabajos”. Las últimas palabras de *Precisiones* serán para dictaminar que “el mundo —Buenos Aires, São Paulo, Río, Nueva York, París, la URSS— tiende hacia la realización de tareas urgentes, esta estremecido a la hora de los grandes trabajos. La hora de los grandes trabajos, tal es, me parece el tema actual ofrecido a nuestras reflexiones.”²¹

Le tocaba a Buenos Aires y a su Río de la Plata. El río y sus derroteros son figura alegórica en el proceso urbano de París. En Buenos Aires también será figura alegórica —asimilación de la ley del meandro a los procesos de construcción de la ciudad—, pero además de eso será también escenario material donde la propuesta urbana se formule, la que se construye sobre el mismo río que inspira la metáfora, reforzando el referente y sus significados. El agua será el solar para “el gran trabajo” que Le Corbusier viene a buscar y concretar en América. Y que en realidad, ya trae en el barco.

Generalmente se ha visto el viaje a América como el agente de cambio en Le Corbusier, cómo de sus preocupaciones sobre la arquitectura, las nuevas técnicas y la forma, se desplaza a las inquietudes y propuestas alrededor de grandes proyectos de infraestructura urbana, de gran escala incluso paisajística. Y si en un punto esto es así, sin embargo la generalización arrastrará alguna imprecisión, ya que incluye a la observación y propuesta sobre Buenos Aires dentro de la nueva etapa, cuando en realidad no es más que la puesta en operación de lo que Le Corbusier ya dispone al embarcar en Europa.

Buenos Aires representa la puesta en acción de pulsiones y necesidades previas. En definitiva, Le Corbusier ya traía en el barco su propuesta para Buenos Aires. Todos los elementos que volcará ya los disponía antes de embarcar: la *cit  d'affaires*. La percepción que tiene a la llegada es perfectamente asimilable a experiencias previas, como la del Danubio. Lo que cambia es su voluntad y capacidad de acción, el contexto que es leído por él como de mayor posibilidad de realización —territorio vacío en contraposición a Centroeuropa— y que acelerará su propia necesidad de intervención.

La pampa, el río y la orilla que une a ellos serán los protagonistas de su primera observación y su última proposición sobre Buenos Aires, y ellos son tres elementos que ya los ha podido observar en los mapas durante el viaje, tal como cuenta que ha hecho. De la ciudad existente —aquella que puede ver a la altura de peatón— nada le interesará, todo será descartado. Es la ciudad “sin esperanza”²² que sólo encuentra sosiego en la costa, relatará luego de caminar por ella.²³ Todo es congestión y oscuridad, como decía de París aunque Buenos Aires tenía una extensión y densidad edilicia muy diferente. Nada lo ha conmovido y atraído de ella y no registra ninguna bondad en sus conferencias y escritos. Y de las tantas críticas ni siquiera se salva su entidad más abstracta, el suelo, ya que la nueva forma urbana la propondrá en una plataforma artificial sobre el mismo río: “¿No tienen terrenos libres en el lugar fatal de la concentración? Tomen el mar, construyan sobre el agua” (Le Corbusier, 1964:222).

La superficie de agua, antes de bajar a la ciudad, será la parte sustancial de la operación, el solar valorado de forma simbólica, arquitectónica y económica. Ahí estará el corazón de la propuesta, ya señalada al llegar, antes de entrar en la ciudad. La conferencia clave donde realiza los dibujos que pasarán a formar parte de la propuesta para Buenos Aires, llevará el indicativo título de: “El Plan Voisin de París. Buenos Aires puede convertirse en una de las ciudades más dignas del mundo”. En ella explicaba el Plan Voisin y los referentes políticos y económicos comentados anteriormente. Y en ella hará las consideraciones para Buenos Aires, junto al famoso croquis. Adaptaciones mediante, para Le Corbusier el Plata era el Sena, y Buenos Aires necesitaba también una *cit  d’affaires*. Todas serán “precisiones” sobre el estado actual y las formas de intervenir.

Apenas comienza a hablar de Buenos Aires relata su llegada y manifiesta la conmoción que le provoca la visión nocturna de la ciudad. Y ahí queda: “Esta visión me ha quedado grabada, intensamente y magistral. He pensado: no existe nada en Buenos Aires. Pero, ¿qué línea tan fuerte y majestuosa!”²⁴ La imagen de llegada sólo condensa los elementos esenciales, territorio, agua, y línea de encuentro de ambos. Pampa, océano y luces que forman la línea, que no dejan de seducir por su gran abstracción compositiva sintética. Pero que más allá del lirismo puesto en la descripción, el “propio de un hombre que ha vivido catorce días en la soledad y el silencio del mar” y que lleva la “sensibilidad a flor de piel”, mas allá de ese lirismo, estos elementos descriptos son elementos que no estaban ausentes tanto en distintas visiones locales antes de la venida de Le Corbusier, ni en las propias visiones personales del mismo Le Corbusier antes de tocar las aguas del Río de la Plata. Por el contrario, estas visiones estaban en el barco antes de llegar, alimentadas por experiencias previas y moduladas a través de los mapas que venían en los papeles de trabajo, permitiendo intuir con ellos la magnificada escala del lugar.

Aquí está el punto de inflexión y sutileza, donde la diferencia se direcciona para la repetición, la diferente escala del lugar reconducida para la repetición del esquema e intención mental previa.

La situación y proporciones del estuario del Plata es la diferencia, hecha evidente en la dificultad que tiene Le Corbusier para denominarlo, intercambiando las palabras de río, océano, mar para llamar al mismo espacio, y confunde expresivamente las aguas del Atlántico, del Plata, del Paraná frente a Buenos Aires, cuando lo llama “mar enrojecido por los barros del Paraná”.²⁵ Pero la repetición se hace presente con la duplicación de las formas perceptivas y propositivas de abordarlo. La amplitud expresada en la abertura del horizonte implica la ausencia de meandros, tal como lo desea para la ciudad.

Ausencia de meandros geográficos, ya que Le Corbusier convoca esa figura para referirse a ellos como modelos de procesos físicos y formas de actuar en ellos. Pero la línea de horizonte de Buenos Aires dada a partir del plano de agua en su encuentro con el cielo no es una línea reconstruida en base a distintas partes de la costa que se van superponiendo visualmente pero que están separadas en el espacio y son los accesos y los recorridos meandrosos que irá transitando el barco por el Danubio. Por el contrario, en el Río de la Plata es una línea recta, sin flexiones, a la que se enfrenta perpendicularmente. Cuando dibuje la planta de Buenos Aires, tanto en las conferencias²⁶ como en las notas de viaje del vuelo a Asunción que serán publicadas en la *Ville Radieuse*,²⁷ esa línea de ribera será recta, incluso sin el pronunciado quiebre que la hace convexa desde el río, recta incluso luego de haber visto muchas veces el plano de la ciudad. Siempre la vio recta, y a partir de esta visión disparó su profusa lírica y su voluntad de acción, el desenlace del meandro mental.²⁸

Estos impulsos fueron los que le dieron la lucidez para que elementos inmediatos como la pampa y el río fueran despejados de las capas que los naturalizan en su cotidianidad cubriendo su presencia y, luego de ello, puestos en su máxima exhibición con una simplicidad articuladora que celebra su manifestación. Ahí radica el incuestionable mérito creativo y la potencia de su efecto. Pero también anida el naufragio al volverse un gesto rígido —la vía recta— luego de apagado el shock inicial.

2. El cuadro purista del Río de la Plata

Al enfrentarse a la ciudad desde “el puente que domina la pasarela del mando del buque”, según relata en la conferencia, reconoce la importancia de la ribera como lugar donde se condensa la urbanidad de Buenos Aires, articulando su condición portuaria, de intercambio y de mando. Señala el sitio, lo decide definitorio y depositario de sus reglas del arte, de *l'esprit nouveau*.

A esa línea recta de la ribera, sin recodos y estirada para su mayor pureza, le contrapondrá otra perpendicular, que desde el río penetra la ciudad, en línea recta, sin meandros —aquellos que da por descontados en la forma urbana de la Buenos Aires que aún no ha pisado—. Así va formando ejes y cruces cartesianos. Así va imponiendo el “camino de los hombres”, el andar recto frente al zigzagueo del asno²⁹ o del meandro.

Sería *le grand percée* como habría propuesto para París.³⁰ En París el Sena estaba imbricado en la ciudad, en Buenos Aires el Plata estaba separado, y siendo el sitio fundamental en su existencia y funcionamiento, era el lugar indicado para acometer la operación, “el lugar del urbanismo de la época contemporánea”. Al agua la verá con valor de suelo, a partir del proyecto que sobre ella se posa tendrá precio de suelo urbano y hará una “valorización gigantesca”,³¹ valorización por el cambio de territorio acuático a urbano.

“Sobre mi primera visión de la ciudad, extendida a orillas del río, he construido la ciudad que podría ser Buenos Aires.”³² Una perforación, un ataque según admite la traducción de *percée*, ahí mismo desde su misma posición del barco que lo trae, desde ese “lugar predestinado, a orillas del Río de la Plata, al fondo del gigantesco estuario. Ya se extiende una ciudad inmensa, ya está pateando, cabeza enorme de un cuerpo apenas formado”.³³

En el agua establece una cabecera de una “potente penetración en el *hinterland*” que transformará la ciudad “sin esperanza”, “inhumana”, de la que poco importa en su actual configuración y que está destinada a pervivir “como pedazos de viejos meandros, inertes, desempleados, pantanosos, estancados”,³⁴ viejos meandros al costado del cauce recto propio propuesto como desenlace del meandro, es decir, de la idea que transformará desde el agua del río la totalidad de la ciudad.

Este será el foco del Plan de Buenos Aires de Le Corbusier, la *cit  d'affaires* en el río, la idea que dejará antes de regresar a Europa. “...la naturaleza ha aportado este encuentro de la Pampa y del océano, en una línea infinita y llana. El hombre está aquí para accionar, para manifestarse. Entonces, Buenos Aires, pura creación humana, pura creación del espíritu, bloque inmenso alzado por el hombre, en el agua del río y de pie en el cielo de la Argentina. Hay en esta esperanza algo embriagador, ennoblecedor ¡Qué incitación!”³⁵

Le Corbusier terminará de amalgamar su idea con el famoso croquis que será realizado en la conferencia, aunque, como muestra su relato, ya conscientemente definido de antemano, no obstante ejecutado en vivo para darle mayor espontaneidad a la idea. Tenía preparado el papel y comienza con, una vez más, la referencia de su llegada para terminar con la idea propuesta para la ciudad. “La primera vez que llegué de Europa fue en vapor, y estuve intensamente emocionado por la línea infinita de las luces y el pequeño centelleo en su centro, que señalaba el centro de la ciudad. Hoy, en esta nueva

hipótesis me veo frente a la creación humana de la época contemporánea. Vale la pena dibujar una cosa tan pura. He preparado esta gran hoja de papel azul, oscura en su parte superior, ligeramente más clara debajo. Me supongo en la proa del vapor con todos los pasajeros, también con todos los emigrantes tocando la tierra prometida. Con un trazo de pastel de color amarillo, trazo la línea infinita de las luces que ya he visto. Con este mismo pastel amarillo, dibujo los cinco rascacielos de doscientos metros de altura, alineados en un frente impresionante, rebosando de luz. Una vibración amarilla a su alrededor. Cada uno de ellos contiene treinta mil empleados. Un segundo alineamiento de rascacielos está detrás y posiblemente el tercero. En el agua del río, dibujo las boyas luminosas y en el cielo argentino, la Cruz del Sur, precediendo los millones de estrellas. Me imagino la gran explanada a pico sobre el río, con sus restaurantes, sus cafés, todos los lugares de reposo donde, finalmente, el hombre de Buenos Aires habrá reconquistado el derecho de ver el cielo y de ver el mar...”³⁶

Una vuelta más dará para terminar de afirmar la reiterada intención, la repetición casi aforística de su propuesta. Le Corbusier, según su relato, realiza un viaje a Montevideo en hidroavión antes de esta conferencia, y también usará la vista que tiene de la ciudad al llegar. Aunque aquí será distinta, de día en vez de noche, desde el aire en vez desde el agua, es decir, desde el punto de vista superior en vez desde el punto de vista del horizonte. Aquí la línea, entonces, tiene espesor, no está aplanada por el efecto visual, y hay luz natural de día homogénea que permite otra visión. El resultado percibido es distinto de aquella poética llegada de artista inspirado. Aquí dirá que “a quinientos metros de altura, apareció la ciudad: orillas sucias llenas de barracones, corazón de la ciudad alejado del ribazo, erizado, hirsuto, tumultuoso, con ese desorden propio de América, signo de una prodigiosa vitalidad, pero también de improvisación, de incoherencia”. Sin embargo, el destino ya estaba definido, y es más, ya poetizada la costa, ya establecido su rol para la nueva ciudad, y este “penoso espectáculo” es usado para legitimar su contrario, para avalar el impulso a actuar, “...a este penoso espectáculo de pesadilla intensa, opongo ese nuevo estado de conciencia, esos prismas de cristal, brillantes, geométricos, con luz intensa; frío razonamiento (millones ganados) y lirismo (amor al orden y a la belleza, a la organización y a la armonía). Pura creación humana”.

De esta manera se hizo el croquis de la costa de Buenos Aires con el proyecto de Le Corbusier, croquis reproducido y referenciado hasta el infinito. Y estas palabras acompañaron sus trazos. La gran exégesis sobre Le Corbusier le ha impreso muchas significaciones, y en vez de aportar una más, la intención aquí es recortar simultáneamente el trazo y la palabra del suceso, que representan el propio paisaje de Le Corbusier mucho más que el de Buenos Aires. Porque en definitiva, la costa era “imposible” según Le Corbusier, era indiferente,

imperturbable; y el agente activo era el espíritu creador suyo que enaltecerá el sitio. “La costa, llana e impenetrable de la Argentina llevaría el signo del espíritu creador. Aquí estaría un puesto de mando. Aquí en verdad, todo es preexistente para alzar un monumento al espíritu contemporáneo”.³⁷

Con la primera visión, desde el puente del barco, construye una representación propia de la perspectiva con punto de vista en el horizonte, aunque “purificada”. Porque la aplana, comprime la profundidad y la reduce geométricamente con una operación propia de cuadro purista que elimina no sólo la fenomenología sino también la superposición de vistas múltiples de una visión cubista. Luego, desde el avión que lo trae de la fugaz visita a Montevideo, como dibujando una axonometría desde un punto de vista infinito inexistente, ideal, termina de dar forma al *objet-type* que monumentalizará el río, y con ello, emprende la transformación de la ciudad y elabora “uno de los centros esenciales del mundo”.³⁸ Esta es la manera como mira, representa y opera Le Corbusier al territorio que se le presenta en el primer contacto que tiene con América.

Como él mismo reconoce, en este viaje a Sudamérica, sus experiencias “se habían ido sucediendo, escalonando, sobreponiéndose en una pirámide de la cual Río [de Janeiro] era la cima y esta cima estaba coronada como un fuego artificial”.³⁹ Y la primera de ellas en Argentina, muchas veces fundida en su caracterización con las posteriores en Montevideo y ciudades de Brasil, en realidad tendrá unas particularidades sustanciales. A pesar de las verificables diferencias entre Buenos Aires y París en indicadores básicos como densidades, funcionamientos y configuraciones, todo el negativo diagnóstico que hacía Le Corbusier del estado de las ciudades lo adscribe rápidamente a Buenos Aires, e inmediatamente propone unas formas platónicas producto de la más exacta abstracción de leyes formales, y elimina toda accidentalidad en la inspiración y concreción del objeto. En definitiva, la puesta en acto de la más literal doctrina del “purismo”, en una representación de valores inmutables puestos sobre la fluidez del agua y contra la fragilidad de la costa. Una acción desprovista de sensibilidad paisajística —comparada con las propuestas para Sao Paulo, Montevideo y Río— y excedida en ambición y confianza con un gesto rígido desprovisto de cualquier “narrativa” que no fuera la universalidad de la técnica y su expresión en formas elementales, o mejor dicho, primarias.

Aun preservando la contundencia del gesto, el proyecto para Montevideo con un gran edificio con preeminente desarrollo horizontal que desde la ciudad llega al agua, al que otorga una original denominación de “rasca-mares”,⁴⁰ representa una actitud más receptiva del territorio observado y proyectado, una tipología atenta a las características formales sobresaliente de la dimensión horizontal de la llanura, una forma como respuesta más sensible a ella y por ende con una mayor interacción e intercambio.

Y por supuesto, en el crescendo de las etapas del viaje, en este mismo sentido se podrían reiterar los numerosos análisis sobre Sao Paulo, Río y otros que reconocen influencias como el Plan Obus para Argel. Pero no Buenos Aires, cuya imagen del Río de la Plata con la silueta de los “cartesianos” rascacielos es un cuadro purista —desde una base predelineada en el Danubio—, y en cuanto tal, se aseguró una gran difusión y estruendosa presencia en los debates de la época, pero explica la gran incapacidad de insertarse en los procesos de transformación urbana, no sólo de ese momento, sino a lo largo de todo el tiempo posterior.⁴¹ Los otros proyectos americanos de esta etapa tampoco tenían un carácter de realismo y mantenían el talante utópico, pero aun así, significaban otra atención y traducción de las características de implantación que no se registran en Buenos Aires, donde la geografía mental pesará más que la física.

Entre Buenos Aires y las otras ciudades sudamericanas, Le Corbusier realizará el vuelo sobre el río Paraná y Uruguay, cruzando la región argentina que se identifica con el nombre de Litoral por la presencia del caudaloso Paraná. Esta experiencia la referirá en el prólogo de *Precisiones*, y será la instancia donde surgirán percepciones que tendrán derivaciones sensibles en construcciones posteriores, como se verificará en una limitada presencia en la *Ville Radieuse*, pero más concretamente en la *Les trois établissements humains*⁴² en cuanto a una traducción a forma territorial,⁴³ y tardíamente en *El poema del ángulo recto* (2006) como elemento del hábitat. Pero en relación con Buenos Aires, era tarde para volver atrás la contundencia purista de la propuesta sobre el Río de la Plata, que había planteado unos días previos en su conferencia y que terminará cristalizada en el Plan de Buenos Aires de 1940. El relato de este vuelo en el prólogo de *Precisiones* tendrá entonces dos partes: una con un carácter confirmatorio para legitimar acciones ya decididas para Buenos Aires, y otra que será una apertura a nuevas instancias.

En cuanto a la primera, desde el avión a Asunción Le Corbusier relata que tuvo la impresión de ver “espectáculos que podrían calificarse de cósmicos”, y confiesa haberse sentido convocado a una profunda reflexión conclusiva: “¡Qué invitación a la meditación, que llamada a las verdades fundamentales!”. Aun así, persisten sus imágenes previas con las que correlaciona las percibidas: “Desde el avión, este delta evoca, pero de manera gigantesca, los grabados italianos o franceses del Renacimiento, ilustrando los tratados sobre el arte de los jardines”.⁴⁴ Y prosiguiendo con su experiencia confirmatoria, verifica la ley del meandro, ya que “el curso de estos ríos, en estas tierras que no tienen límites y son completamente llanas, desarrolla apaciblemente la implacable consecuencia de la física; es la ley de la línea de mayor pendiente y después, si todo se hace llano, es el teorema conmovedor de la ley del meandro”.

Sin agregar mucho sobre su teoría del meandro a lo expuesto anteriormente a subir a este avión en las conferencias previas en tierra, sí será importante la

forma explícitamente literal y lineal con que asociará esto con sus proyectos futuros, con las formas del pensamiento creador y, principalmente, como forma de fundamentación, que no era otra que metafórica, mental, pero que pretendía naturalizar. “Dibujando desde lo alto de los aires los lineamientos del meandro, me he explicado las dificultades que encuentran las cosas humanas, los atolladeros con los cuales se encuentran y las soluciones de apariencia milagrosa que solucionan de repente las situaciones más embrolladas. Para mi uso, he bautizado estos fenómenos la ley del meandro y en el transcurso de mis conferencias, en Sao Paulo y en Río, he aprovechado este prodigioso símbolo, para introducir mis proposiciones de reformas urbanas o arquitectónicas, para tomar soporte de la naturaleza, en una coyuntura en la cual yo presentía un público capaz de acusarme de charlatanería”.⁴⁵

En la *Ville Radieuse* estará el croquis con los rascacielos sobre el Plata. Junto al mismo, aparecerá la definición de Le Corbusier sobre su decidida determinación en la acción: “...si uno tiene un espíritu que ya se ha rebelado contra las ordenes de las academias, y se dirige a la naturaleza para la construcción de sistemas armoniosos, los espectáculos descubiertos y los sistemas percibidos se comportan como conmociones violentas: de un golpe seco uno transita de la palabrería, de las explicaciones confusas, hacia el fondo esencial de la pregunta. Uno siente de forma justa y lo ve claro”.⁴⁶

Por ello, no es precisamente aquí donde se puede verificar la influencia de la geografía en sus proyectos, en este proyecto para Buenos Aires, sino por el contrario se verifican las persistentes ideas y talante de *l'esprit nouveau*, el modo de “saber vencer la fatiga ambiental y juzgar sobre patrón”.⁴⁷ En este sentido, compárese el Plan de Buenos Aires con el Plan Obus en la construcción de la forma urbana sobre la costa.

El territorio no es aquí una “manifestación decisiva”, tal como titula el apartado del capítulo “de los planes” en la *Ville Radieuse*. La geografía, la observación del paisaje, y en ellas los cursos de agua, estarán presentes en la *Ville Radieuse* en las consideraciones iniciales, en las partes inspiradoras de un discurso, pero no alcanzará a traducirse en la modelización tanto del arquetipo Ville Radieuse como en muchos de los casos concretos de planes formulados. El paso en las modelizaciones teóricas de la *Ville Contemporaine* a la *Ville Radieuse* queda reducido a la complejización de la estructura urbana, donde a la cité d'affaires se agregan la importancia de la vivienda y una atención a la organización y relaciones entre las partes y actividades de la ciudad. Pero no aparecen cuestiones significativas ni decisiones fundamentales en relación con la geografía, las cuales decidan las formas más allá de su utilización expresiva y se inserten en una estructura funcional concreta. En todo caso lo que hay es una representación purista donde gana el patrón con el que se juzga. En definitiva, la geografía es intercambiable, lo fijo es el patrón.

Es verificable la importancia que le va dando Le Corbusier, ya que le otorga una mayor extensión incluso que a la de *Precisiones* que es el relato del viaje a Argentina donde toma contacto con la escala geográfica americana y, por supuesto, con respecto a *Urbanisme* donde directamente no existe geografía y territorio. Pero aun así, en la *Ville Radieuse* no pasa de lo enunciativo o de algunos de los proyectos, y todavía primará una idealización previa, propia de *l'esprit nouveau* que se impone en el arquetipo que define. Recién será en *Sur les quatre routes*⁴⁸ pero principalmente en *Les trois établissements humains*,⁴⁹ dos textos amalgamados durante la Segunda Guerra, que la geografía cobrará significado tanto para la definición de formas como usos, racionalizándola en configuraciones propias de una escala territorial, generando estructuras de uso complejas —circulaciones vinculadas a otras actividades— que incluye pero trasciende la escala de la arquitectura.

La geografía en la *Ville Radieuse* quedará aun en la parte lírica. Y aquí sí tienen su importancia los ríos de Argentina, y principalmente el Paraná. Aquí es donde cuenta esa experiencia que será la otra parte del relato del prólogo de *Precisiones*, la segunda parte y la más original percepción del territorio y el río, luego del fragmento ya comentado dedicado a la confirmación de la ley del meandro y su adecuación para fundamentar los trazos puristas sobre el Río de la Plata.

Con este vuelo Le Corbusier se hará una nueva imagen de la tierra, en un nivel de universalidad que alcanza a todo el globo y su atmósfera. Describe una interacción entre el agua y el sol para explicar las configuraciones naturales del territorio, sus matices y diversas características. La tierra está saturada de agua en su superficie y está en constante función de evaporación y de condensación, y estos procesos por obra del sol son los que generarán distintos “estados de humedad”, “... toda una biología, toda una vida orgánica fundamental aparece, visto desde lo alto: bellos prados o campos de hierbas perniciosas... La tierra no es uniformemente verde, tiene todo el veteado de un cuerpo en putrefacción... desesperadamente húmeda, no eres más que moho! ... agua, sea vapor o en líquido, maniobrada por un astro de fuego tan lejano, te trae, entremezclado, el goce o la melancolía, la abundancia o la miseria”.⁵⁰

Esta manera en que interactúan el agua y el sol será procesada en un dibujo y una descripción poética del transcurrir del ciclo diario de vida en la *Ville Radieuse*: “la apoteosis de una gran día” (Le Corbusier, 1964:77). En la tercera parte del libro *Los tiempos modernos*, en un apartado de la misma titulada “Leyes”,⁵¹ continuará en esta línea de reflexión y asimilará el funcionamiento ambiental a los mecanismos de inspiración humana.⁵² En este proceso, además del agua y el sol, establecerá interacciones de opuestos como lo masculino y lo femenino, lo activo y lo pasivo, la creación humana y la dinámica natural, a lo largo de un ciclo que son las horas del día y que configuran “el reloj de la tierra”. La jornada de 24 horas es un funcionamiento admirable, toda una “sinfonía pastoral” que

acomoda matemáticamente el destino.⁵³ Ahora bien, en este encadenamiento armónico también estará el meandro, y su desenvolvimiento será la ley que rige la dinámica de accidentes y resoluciones. Aquí aparecerán los dibujos del río Paraná, las plantas de algunas ciudades sobre sus costas y llanuras dibujadas en el vuelo a Asunción, y que servirá para explicar toda una dinámica de fluidos, erosiones, creaciones humanas. Las obras y las contingencias propias de “la apoteosis de una gran día” asociada a la configuración de los destinos humanos.

Todo un paisaje de referentes ambientales pero plagado de metáforas. La geometría media entre esa matemática sinfónica del mundo —la naturaleza— y el entorno del hombre resultante de sus obras —sus creaciones y contingencias—. La geometría es una conexión trascendente de “l’homme qui perçoit et l’homme qui révèle: l’homme médium”.⁵⁴ La *Ville Radiieuse*, inspirada por ese hombre atento a las leyes del mundo y las leyes geométricas, aporta a los hombres de la civilización maquinista las “alegrías esenciales”.

Este es el recorrido por el que los ríos y mares, la presencia del agua en la tierra, son uno de los fundamentales “elementos de una doctrina de urbanismo para el equipamiento de la civilización maquinista”, como se titulaba la *Ville Radiieuse* dedicada “a la autoridad”. Recorrido cuyos saltos de abstracción en el proceso de dar cuenta de los fenómenos lo ha cargado poéticamente aunque ha empobrecido al objeto resultante —el *objet-type*—, que adquiere integridad “vuelto al orden” y fuerza para la “hora de la acción”, pero pierde multiplicidad, complejidad, interacción y, en definitiva, narrativas de su relación con el mundo.

Más calmo, más distante, y porqué no, más escéptico luego de la devastación de la Segunda Guerra, el fracaso de Vichy y la desilusión sobre “la autoridad”, en *El poema del ángulo recto* el objeto pareciera recuperar todas esas cualidades que la sentencia contra el cubismo de l’esprit nouveau había clausurado. No hay planes urbanos concretos en este particular libro compuesto por litografías y textos casi en métrica de verso en 1955. Así y todo, se infiere a través de las ilustraciones de los conceptos una ciudad más abierta, tal vez por la ausencia de su definición figurativa, por la renuncia a una forma y una “acción” definida, pero sólo ello ya es bastante diferente luego de tanta afirmación.

El agua será uno de los cinco elementos que conforman el “medio”, junto al fuego —el sol—, la tierra —el nivel—, el aire —el horizonte al unir cielo y tierra— y el espacio —donde confluyen todos para la generación de la vida—. El agua es la que en las formas de su recorrido sobre la tierra —ley del meandro— nos demuestra las modalidades de funcionamiento de las ideas, y con sus estados de humedad que genera configura los territorios. Metáfora y biología. Por eso son tan valiosos el río, los mares, el agua.

Y aunque las palabras del poema digan que “la verdad no está presente más que en algún lugar de la corriente siempre buscando su cauce”, y el meandro

encuentra resolución cuando “la trayectoria surgida del espíritu es proyectada por los clarividentes más allá de la confusión”, a pesar de estos reparos de Le Corbusier al *fluir vital* e informe de la corriente que los ríos encarnan, a pesar de postularse él a través de las palabras como el iluminado que visiona el cauce, a pesar de todo ello asoma una figura con una nueva presencia que significa una apertura.

La presencia femenina en esta litografía que representa al río, en una figura con incipientes protuberancias y curvas, casi sin ángulos rectos, es una señal distinta en las imágenes que pinta y que se irá incrementando en las posteriores ilustraciones de los poemas; son los signos curvos que ablandan los trazos rectos que sólo habitan en las palabras y se van desdibujando en las imágenes, las que van perdiendo pureza e integridad de objetos y/o elementos por una concurrencia cromática y morfológica más plural. La geometría no define los elementos sino que los mismos se hacen definir por esa confluencia rasgos y colores de una corriente de conjunto.

Asoma una presunción de artificialidad sobre la operación geométrica, una auscultación de los límites y equívocos de esa operación geométrica para imponerse sobre las sinuosidades formas de la existencia.

Comenzaba otra hora, la de mirar atrás más que la de la fuga hacia delante. El último libro en el que Le Corbusier trabajó para su publicación fue *El viaje a oriente*, un revivir una experiencia pasada. Volver al Danubio, el río recorrido y observado con ojos sensibles sin vocación de acción, sin la velocidad de la era de la máquina, sin el peso del llamado de la hora, reinstalando un espíritu trágico luego de apagada la acción, luego de fracasos entre los que también estaban el naufragio de la *cit  d'affaires* de Buenos Aires.

3. El estuario como pieza central del Plan: de la ribera al archipiélago

La concentración de Le Corbusier sobre la *cit  d'affaires* en sus conferencias en Buenos Aires continuará siendo confirmada en sus actos posteriores. En todas las referencias a Buenos Aires luego de su visita se referirá a ello específicamente. También como eje de la transformación de la ciudad, aunque esto último como sucedáneo de aquello primero.

Tanto en los croquis de las conferencias, como en los dibujos posteriormente publicados en sus Obras Completas, y asimismo en todo momento que haya querido referenciar con una imagen su experiencia de Buenos Aires, lo que aparece es el esquema general de una intervención sobre el río como elemento en sí mismo y como foco de una reconfiguración general de la ciudad, aunque esto como fondo y consecuencia de las nuevas instalaciones sobre el agua.

Lo que se conoce como el “Plan Director para Buenos Aires” será producto de una estancia de Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan en París en 1937. Luego de finalizar su viaje de graduación de arquitectos por Europa, ambos se presentan en el estudio de Le Corbusier para realizar una experiencia que, por indicación del mismo Corbusier, será la realización de estudios y documentación para un plano de urbanización de Buenos Aires. Durante el trabajo de unos aproximados doce meses a partir de ese año, surgirá lo que se conoce y que será publicado recién en 1947 como “Plan Director para Buenos Aires”.⁵⁵ Se toma como fecha del plan el año 1940 debido a que es en ese año que se dio forma al material elaborado para una publicación y es enviado a Buenos Aires. Las circunstancias de la guerra provocan el retraso del envío y escasez de materiales para la publicación, aunque también esta dilación tendrá que ver con una falta de repercusión y apoyo a la iniciativa. Justamente, es publicado en 1947 casi en coincidencia con la creación de la oficina municipal para el “Estudio del Plan de Buenos Aires”⁵⁶ a fin de ese año, y con Perón en la presidencia de la Nación. Dicha oficina estaba integrada por el mismo Jorge Ferrari Hardoy como Consejero Director, y Juan Kurchan se integrará el año siguiente. Asimismo, formaba parte Antonio Bonet, con quien Ferrari Hardoy y Kurchan habían coincidido en París, y con quien conformarán el Grupo Austral, referencia en la promoción de Le Corbusier en Argentina de ahí en más en el campo de la disciplina.⁵⁷

Por ello, la transformación de la original *cité d'affaires* del Río de la Plata de 1929 en el Plan Director de Buenos Aires de 1940, será producto de este proceso donde quedan compuestas la irrupción de lo nuevo de la contundente propuesta original, con la irradiación desde ahí a toda la ciudad en una “transformación molecular” que encuentra formulación en el trabajo realizado junto a Ferrari Hardoy y Kurchan a partir de 1937.

Ya en el Plan Voisin Le Corbusier establecía una fuerte intervención al costado del área histórica más valorada. Su *cité d'affaires* parisina generaba una nueva valoración lateral a ella, y esto es lo que se repite para Buenos Aires. Le Corbusier, al fijar el foco en el río, se despega de la ciudad existente, se pone en campo neutral más allá de las situaciones e intereses que se juegan en ese momento en la ciudad, y genera un foco de valoración en un nuevo sitio. De esta manera, su nuevo componente será el contrapunto de la ciudad existente a transformar. Con ello obtiene un efecto contundente, preciso y elocuente de las nuevas formas urbanas, y aislado de las configuraciones históricas que determinan “la ciudad sin esperanza” e impiden la intervención. Además, le permitirá evitar conflictos con distintos agentes y personajes, como el caso de Forestier del que incorpora en el plan su proyecto para el área costera en la zona norte dentro de la extensión urbana. Dejará con desinterés que floten sobre el suelo los proyectos existentes. Y todo ello se lo da el haber puesto la observación y acción en las aguas del río.

Junto a la forma pura de gran protagonismo sobre la superficie del agua que es la *cit  d'affaires*, se disponen otros componentes sobre la costa que participarán configurando un conjunto cuyo centro —geométrico, plástico y simbólico— es la plataforma con los rascacielos cartesianos. Esta operación completa al primer gesto en 1929, y de esta manera convierte a esta zona del río frente a la ciudad en un sitio configurado como un archipiélago de actividades. Sobre la costa se irán disponiendo un nuevo puerto comercial hacia el norte, un área de esparcimiento en las instalaciones portuarias que se desafectarían —por ese nuevo puerto— linderas al área central de la ciudad, otras instalaciones portuarias de carácter industrial al sur, y un aeropuerto luego de estas últimas. Con estas incorporaciones la costa irá adquiriendo una configuración curva y cóncava sobre el río, cuyos radios confluyen en la plataforma de la *cit  d'affaires*.

Para el nuevo puerto comercial, se incorpora en el plan el proyecto del ingeniero Briano, formulado en 1931, consistente en la ampliación del Puerto Nuevo que permitiría la desocupación de Puerto Madero en la parte más central de la ciudad. Esta incorporación aparece como un atajo para salvar la situación,⁵⁸ ya que se aclara que se requeriría un mayor estudio “ante situaciones creadas: el puerto nuevo, las grandes parrillas del ferrocarril, los depósitos, etc.”, y sobre las que el plan nada dice, careciendo de posición sobre estas cuestiones que son definitorias en los procesos históricos de configuración de las costas. La salida es que “la última palabra la tienen los especialistas”.

Una aclaración cabe para sobre el aeropuerto. En los gráficos de 1929 aparecía también sobre el río en la misma línea de la *grand percée* y como su extremo en el río, a continuación de la *cit  d'affaires* siendo el elemento más alejado de la costa de la ciudad. Ello no le daba el protagonismo que siempre Le Corbusier le otorgó a los rascacielos en los gráficos que condensaban la idea general —croquis representando la vista de llegada en barco principalmente—, pero así lo dibuja en una planta esquemática y en los cortes. Posteriormente, en *Sur les quatre routes*, libro de 1941, comentar  que esa era la idea original, pero que ante “risas irónicas y el encogerse de hombros” que provocaban sus propuestas prefirió una alternativa más “prudente” para la localización del aeropuerto sobre la zona sur de la costa.⁵⁹ En cualquier caso, la ubicación en el agua del aeropuerto reafirma la idea de generación de un conjunto de islas de actividades dentro del estuario con centro en la *cit  d'affaires*, y su cambio quita pureza pero no altera esa idea, y la corrobora con la *cit  d'affaires* como puesto de mando más avanzado sobre el agua.

De esta manera la costa no se entenderá como una línea en donde secuencialmente se van ubicando alineados los programas de actividades, sino que como la figura de archipiélago remite, es un espacio donde los distintos elementos se agrupan configurando un núcleo y no en una sola

direccionalidad como la línea. En el mismo núcleo se cruzaban las cuatro rutas —marítima—fluvial, ferroviaria, automotor y aérea—, y era este sitio “casi designado por los dioses” donde “se fijaba los propios destinos de la futura urbanización de la ciudad”.⁶⁰ La *cit  d’affaires* en el centro del núcleo era la monumentalización de esta situación de cruces.

La *cit  d’affaires* sobre el río se vincular  a la ciudad por medio de una vía —la *grand percée*— que penetrar  la ciudad cruzándola en toda su extensión este–oeste. Este gran eje desde el río irradiar  las transformaciones que, conjugado con la vía norte–sur —un proyecto preexistente que con el tiempo fue la Av. 9 de Julio y que es rescatado para el plan—, serán los dos ejes de la nueva estructura urbana que se impondrá sobre la existente.

Esta vía que parte desde la *cit  d’affaire* se traza al costado de una avenida preexistente —Avenida de Mayo y Rivadavia—, y repite a otro nivel el mismo procedimiento de establecer una nueva valorización al lado del sector de valor de ese momento. Se proponía la demolición de una serie de bloques para su realización. Desde el río y hacia el territorio, para el tráfico automotor pero también subterráneo, dicho eje era la materialización de la vista en corte que Le Corbusier utilizaba para describir la situación territorial de Buenos Aires: pampa, ciudad, mar. Este eje este–oeste tenía este recorrido y este sentido estructurador, a partir del cual se iría acomodando la nueva estructura urbana, que cambiará molecularmente.

Conocidas son las críticas a la morfología de la ciudad existente y las fórmulas empleadas para su reemplazo por Le Corbusier, y así procederá para Buenos Aires. Separación de la circulación peatonal y vehicular, que se realizará en distintos niveles, y alejamiento de los cruces de las grandes circulaciones a 400 metros. En definitiva, el reemplazo del damero fundacional cuya unidad era el bloque de 120 metros con calles corredores, causa de todos los males. La otra receta, la que tra a la penetración al *hinterland*, era la agrupación de funciones con sectores caracterizados, en acuerdo a un *zoning*: Centro de Gobierno, Centro Municipal, Centro Panamericano (Cultural), Centro de Asociaciones, Centro de Finanzas, Centro Comercial–Hoteles–Embajadas, Zona de Esparcimiento y Diversiones, Ciudad Universitaria. La Zona de Esparcimiento es la que se localizar  sobre la costa, en las instalaciones portuarias desocupadas, y contendrá el Estadio Municipal y el “Museo viviente de conocimiento de la Argentina”, junto a otros programas de recreación deportiva en un entorno natural con predominante vegetación. Todos estos sectores estaban distribuidos dentro de una malla que los conectaba y los contiene, una malla que es el nuevo trazado que circunscribe el área urbana.

“El nuevo trazado comprender  entonces un rectángulo de 8 espacios de aproximadamente 400 metros por una parte y de 9 por la otra, solucionando de manera completa el ‘corazón’ de la ciudad.”⁶¹

Ese corazón de la ciudad era el área de extensión de la ciudad que el plan consideraba adecuada. Para sus autores, uno de los males de Buenos Aires era la extensión, y de hecho, esta nueva definición era menor al área ocupada por la extensión de la ciudad a aquel momento. “Concentrar la ciudad” era posible por las nuevas técnicas que permitían una tipología de mayor densidad y optimizar el uso del suelo y las condiciones ambientales de la edificación.

El eje este–oeste junto con el norte–sur serán los ejes cartesianos de este nuevo trazado que corresponde al núcleo urbano de la ciudad sobre el suelo existente, que tendrá su cabecera y puesto de mando —su punto culminante— en el otro núcleo sobre el río en la forma descrita anteriormente. La irrupción de lo nuevo, *l'esprit nouveau* sobre el río que se contrapone a la ciudad existente, que se irá transformando desde esa nueva presencia que determina y dicta los destinos futuros.

Se complementará el esquema con núcleos satélites al interior del *hinterland*, que eran los antiguos poblados que no pertenecían a Buenos Aires antes del crecimiento que experimentó a fines del siglo XIX. En el medio, quedaría para bosques el espacio que paulatinamente se iría liberando con el inicio de las transformaciones.

Todo ello tiende a restablecer un orden, el original de aquella ciudad que fue quebrado por efecto de la primera etapa de la civilización maquinista, por el desorden del desenfreno del crecimiento, generalmente representado en el fenómeno de la inmigración. Sin embargo, esa misma civilización maquinista daría los recursos para resolverlo y establecer un nuevo orden, propio de una etapa avanzada de la era maquinista. Prestando atención, la concentración propugnada por el plan coincidirá en sus límites con los existentes en la planta de la ciudad hacia 1880,⁶² es decir, antes del comienzo de los procesos de modernización con las fuertes corrientes de inmigración, antes del “rush” que cobrará un impulso repentino y virulento sobre fines del siglo XIX y principios del XX.⁶³

Más aún, la tapa de la publicación del plan tendrá como único motivo gráfico la imagen del Plano de 1708,⁶⁴ donde la ciudad aparece constituida por dos componentes bien definidos: el núcleo de la trama urbana con límites precisos y la fortificación de la autoridad colonial sobre la ribera. Ambos componentes se relacionan a través de una composición que estructura un eje desde la fortificación y que penetra la trama urbana dividiéndola simétricamente. Este es el orden que se repite en el plan, de dos componentes vinculados por un eje. Ahora es la *cit  d'affaires* sobre el río ocupando la cabecera de la composición y la trama urbana redimensionada con límites que contienen la expansión, es decir, el proceso propio del crecimiento desordenado de la primera etapa de la era maquinista y que es reconducido, vuelto al orden por la acción del plan.

Asimismo, *la grand percée*, el mismo eje estructurador desde el río, la similar penetración al *hinterland*, se reconoce explícitamente en el plano de Buenos

Aires de 1713, incluido en la memoria del plan y analizado en el apartado “Explicaciones históricas”.⁶⁵ Ese plano “contiene todavía todos los elementos de la ciudad en la época de su fundación”, y donde “la pampa americana se detiene en el océano. (...) de pie sobre la barranca está el fuerte, órgano militar defensivo, susceptible de ser abastecido por mar y que recibe a la población en caso de ser atacada por los indios. Detrás está la ciudad residencial, con la casa de gobierno a la cabeza del eje que se hunde en el interior del país. Este eje vital, ligeramente oblicuo, ha subsistido a través de todo el crecimiento de la ciudad”. Esta disposición de la ciudad colonial reconoce una evolución, donde el fuerte es reemplazado por “un enorme edificio de aduanas”. Con ello, “los tiempos modernos se manifiestan”. Y sintomática es la observación, de que “por delante de la aduana y entrando en el río, esa amplia estacada que permitirá a los viajeros y a las mercancías un desembarco fácil”.

En la conferencia de 1929 en la que Le Corbusier explica el Plan Voisin, la *cit  d'affaires* es la culminación de una secuencia histórica que arranca desde Notre Dame, pasa por la columnata del Louvre construida por Le Roi Soleil, los inválidos, Santa Genoveva, Sacr -Coeur y la torre Eiffel,⁶⁶ mostrando las irrupciones como capas de acumulación en línea del progreso y legitimando de este modo su *cit  d'affaires*. Para Buenos Aires, la secuencia arranca desde el fuerte, pasa por la aduana y su muelle para culminar en la *cit  d'affaires*, manteniendo la misma exacta composición de su origen, rescatada ahora para retomar el orden.⁶⁷

Hacia 1940 las cuestiones relativas a las nuevas formas organizativas del tejido urbano de Le Corbusier, y sus críticas al histórico, son cuestiones ya instaladas y debatidas. Lo que s  será novedoso es esta elaboración del paisaje fluvial y su rol en la ciudad, esta imbricación del universo de Le Corbusier con este sitio y su traducción en una propuesta. El estuario del Plata quedará elaborado est ticamente en la visita de 1929 tal cual se describió, y a partir de ello se hará una propuesta urbanística de esta manera.

Un núcleo sobre el río emergiendo con toda la fuerza, monumentalizando el lugar e imponiendo nuevas formas puras, guiando un orden que restablecer  el equilibrio a toda la ciudad. No sólo los objetos habían perdido su identidad al ser fragmentados por la experimentación cubista que el purismo intentaba remedar. También la ciudad se había disgregado y necesitaba este remedio: plástico, emotivo, esencial.

La estrategia elegida era, por el salto de escala, introducir una nueva dimensión de la ciudad y actuar en consecuencia desde un nivel superior, lírico pero por encima de la superficie para evitar la sensibilidad de ella, y sentirse liberado para la acción, no detenerse en detalles.

Tal vez sin la iniciativa de Ferrari Hardoy y Kurchan no sería seguro que hubiera habido plan, que se haya contado con al menos un documento que sistematice el gran proyecto en una estrategia desarrollada más integral, o di-

cho de otro modo, que lo que el gran proyecto contenía de proyecto urbano global fuera formulado de forma más explícita que la exposición lírica de la *cit  d'affaires*. La ausencia de conexiones estructurales claras entre los distintos intentos de intervenciones parciales⁶⁸ de Ferrari Hardoy y Kurchan como avances del plan desde la oficina de Estudios del Plan de Buenos Aires, da cuenta de una carencia en este sentido. Asimismo, si se compara la producción general de Le Corbusier con este plan, éste no representará ningún elemento novedoso más allá de la *cit  d'affaires* sobre el agua, que ya estaba previamente definida en 1929.

Tal era la confianza depositada por Le Corbusier en la *cit  d'affaires* que su atención quedó concentrada en ello. Una obstinación de Le Corbusier se mostró siempre en concretar "un gran encargo" para avanzar en el plan, negándose a visitar nuevamente la Argentina si esto no ocurría, cosas que no terminaron de suceder tanto en uno como en otro caso. "La Argentina ha hecho, en lo que a mi respecta, uno de los gestos más decepcionantes de los que he sido víctima en mi carrera."⁶⁹ En el Río de la Plata, donde el *l'esprit nouveau* había pretendido erigirse, había terminado naufragando. El horizonte se había curvado. El cuadro purista roto.

Tanto la *cit  d'affaires* y el sucedáneo Plan Director se habían extraviado en la indiferencia de la discusión urbana y política de Buenos Aires, de las contingencias a las que Le Corbusier pensaba superar con su "estado de consciencia" compuesto de "frío razonamiento" y "lirismo", alejado de los parlamentos y en diálogo directo con "la Autoridad".

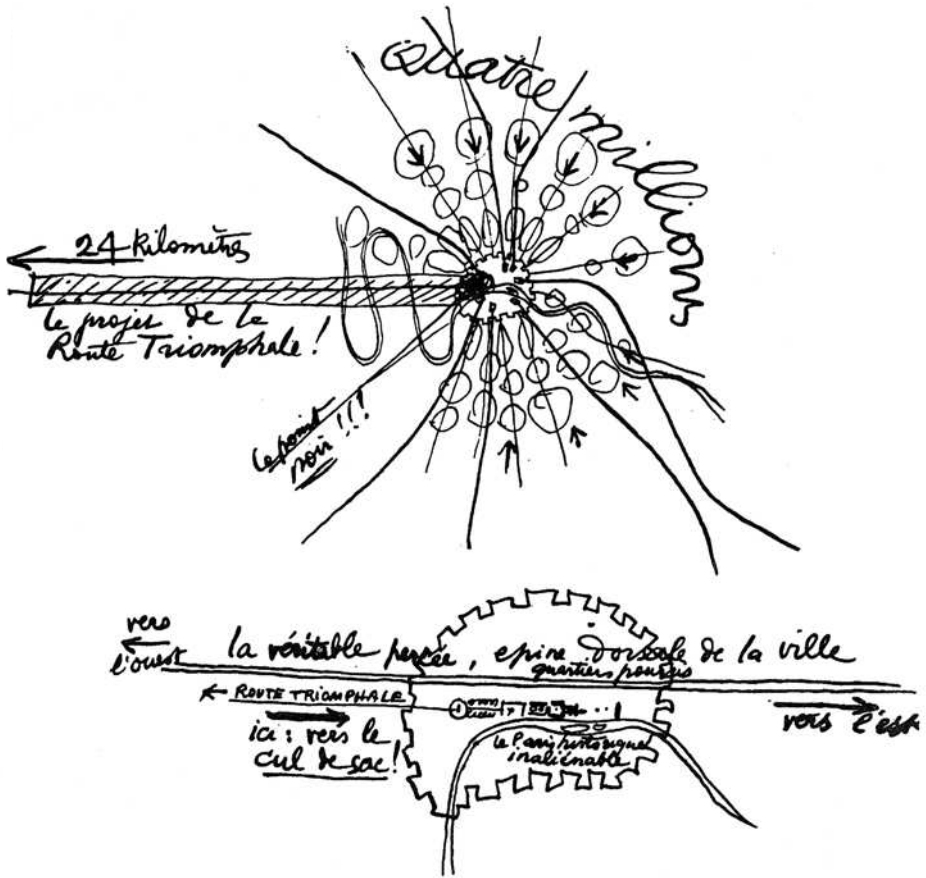
El análisis desde las posiciones en el campo del arte es importante ya que será uno de los lugares desde donde Le Corbusier intentará legitimar sus posiciones, construir  su "doctrina de urbanismo para el equipamiento de la civilización maquinista", que justamente, se ponga por encima de esas contingencias. A partir del "frío razonamiento" y el "lirismo" Le Corbusier define sus programas, da forma a sus ideas, traza las geometrías de sus propuestas, para instalarlas como mágico producto de la "creación humana de la época contemporánea". Todo queda procesado en esa matriz. La geografía será la cantera a partir de la cual extraer materia, las técnicas y los medios, para configurar los objetos que este aparato racional y lírico produce.

A Buenos Aires tal vez le tocó el peor de esa estética, su etapa más esencialista, su fase de imperativa traducción de lo que observara y experimentara a leyes "prodigiosamente simples y eficaces", su período de conversión en plan para que la población pueda ser "captada" y "la autoridad informada", su lapso de construcción política por fuera de "los sobresaltos de los parlamentos". Otras ciudades, otros textos, otros paisajes, otros ríos, posteriores pero también algunos anteriores como el Danubio, tal vez tuvieron más fortuna que el Río de la Plata y se cruzaron en otra etapa de esta estética, donde la experiencia recuperó el peso de las contingencias abriéndose a la contaminación sensible.

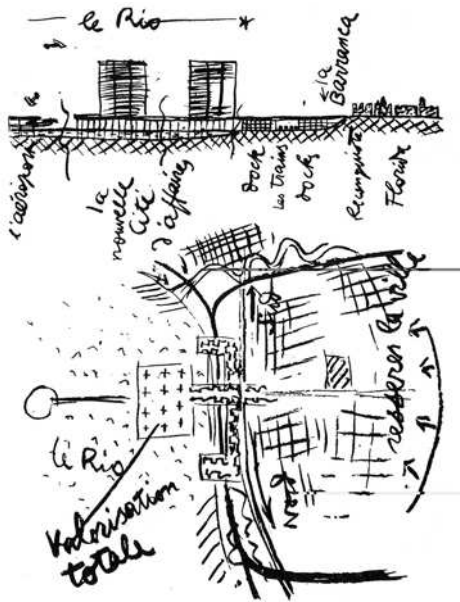
El cierre de la dimensión narrativa que el purismo le impone a los objetos redujo sus extensiones y vínculos, condenándolo a la soledad y la indiferencia en la que terminó la *cit  d'affaires*. Implicó sustraerlo a un estatuto del arte donde terminaría dominando más la urgencia de la acción que la sensibilidad del fenómeno. Porque más allá de lo declarado, puesto en la búsqueda de inevitables vínculos y soportes históricos para ese *objet-type* que era la *cit  d'affaires*, que por otra parte los necesitaba para su financiación, el “estado de ánimo de un arquitecto en América” se deriva a una narrativa que se decía superar.

En el prólogo de *Precisiones*, Le Corbusier confiesa la seducción que le produce la historia de los colonizadores, “cuya grandeza reside en la temeridad que han tenido, en la perseverancia y en el aislamiento”. Esta “gente fabulosa”, “señores de la tierra” que “han realizado hace menos de 100 años una epopeya de la que aun hay testigos”, hijos de ellos, como Alfredo González Garaño,⁷⁰ a quien desde este texto le expresa un deseo: “Con Usted, que conoce esta historia en todos sus detalles, que ha tenido a sus padres y abuelos mezclados en la aventura, yo quisiera escribir un libro, ilustrado con sus documentos: La magnífica Historia de los colonos argentinos”.⁷¹

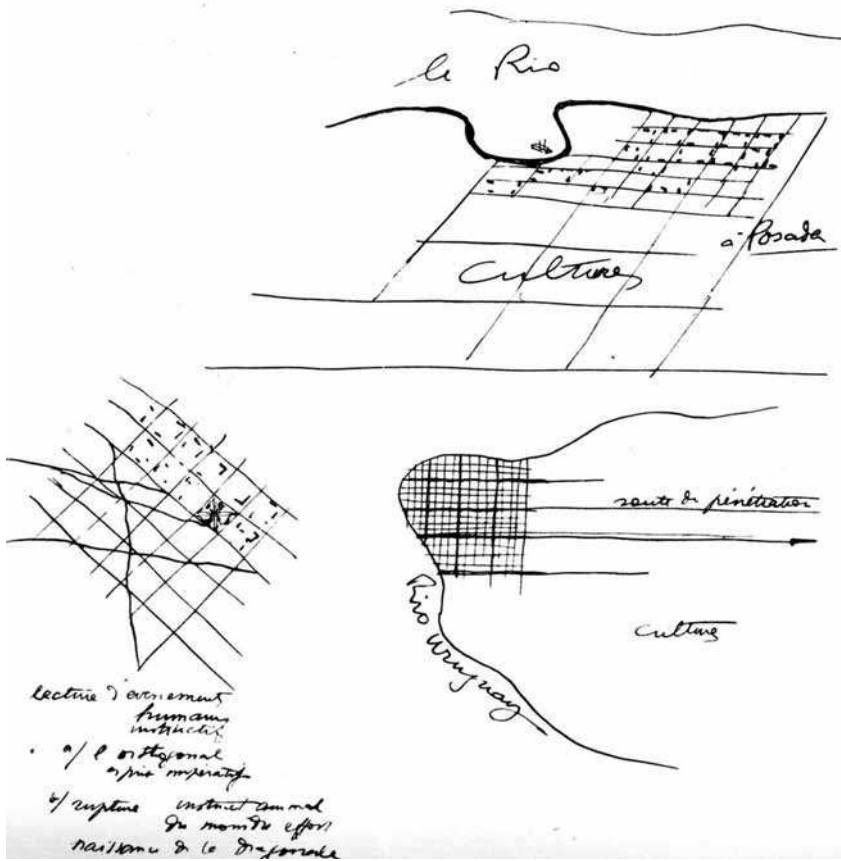
Si este era un libro respecto del que Le Corbusier expresa deseo de escribir en las primeras páginas de *Precisiones*, en la última página del mismo *Precisiones* habla del deseo de escribir otro libro, que hipotetiza titular *El equipamiento de la civilización maquinista*,⁷² casi como se terminó subtitulando la *Ville Radieuse*. Estos dos deseos que se cruzaron en el Río de la Plata, dejaron el rastro de un proyecto sobre sus aguas, y agitaron el debate y la forma de entender y operar en el paisaje litoral de la ciudad.



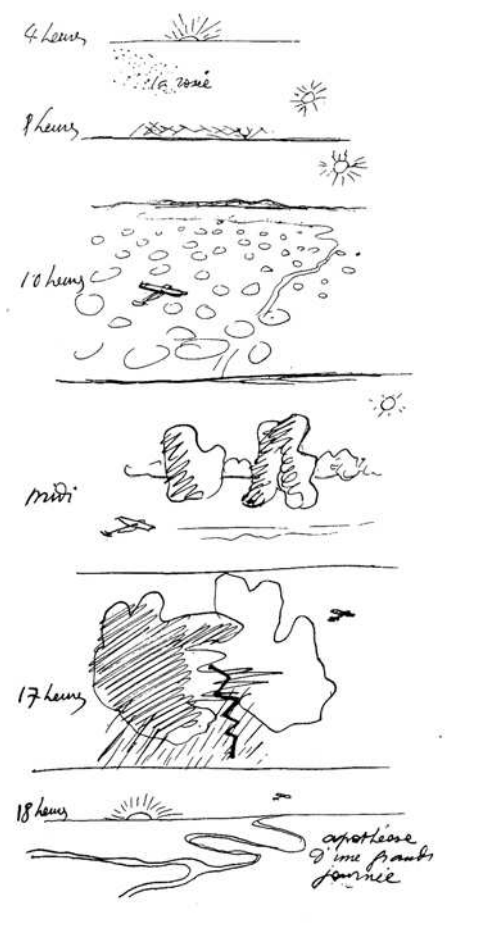
1. Dibujo de *Precisiones*, realizado por Le Corbusier en una conferencia en Buenos Aires para explicar su Plan Voisin. Fuente: Le Corbusier. *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona: Poseidón, 1978.



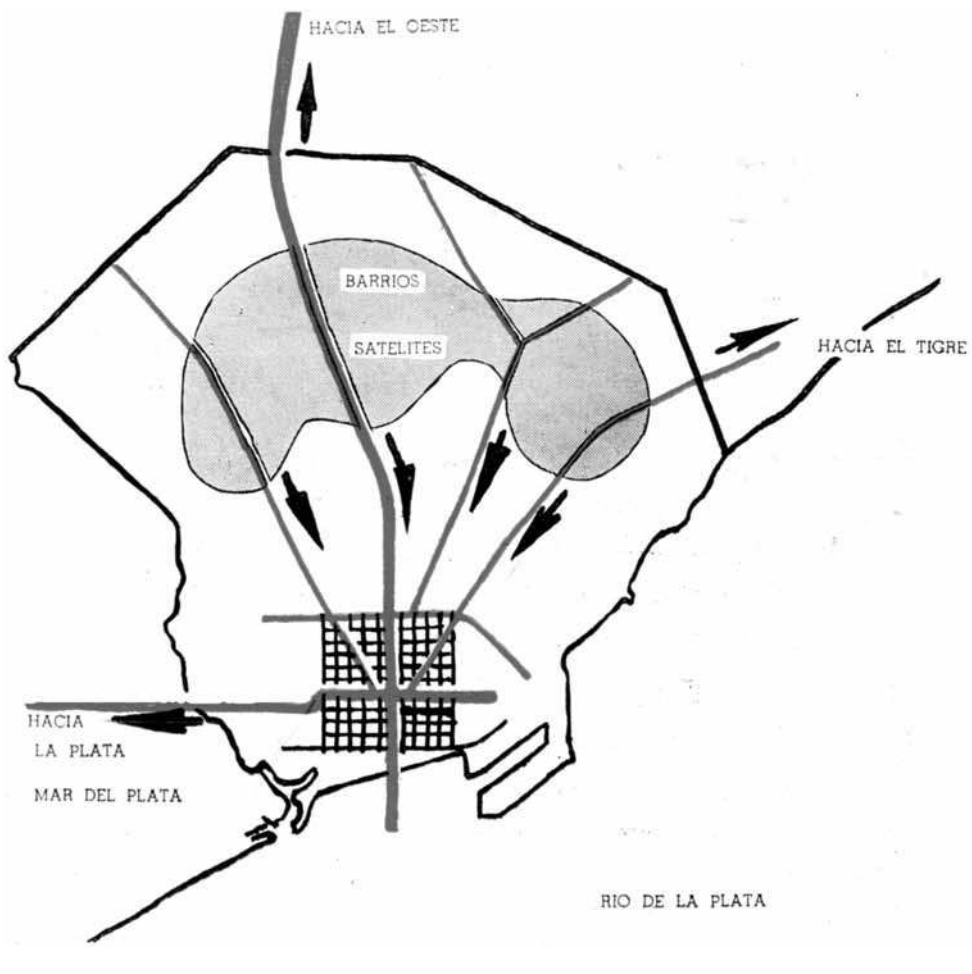
2. Dibujo de *Precisiones*, realizado por Le Corbusier en una conferencia en Buenos Aires para explicar la cité d'affaires y la idea general para la ciudad de la cual saldrá posteriormente el plan. Fuente: Le Corbusier. *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona: Poseidón, 1978.



3. Fragmento de una página de *La Ville Radieuse*, con croquis de Le Corbusier realizados en su vuelo por el río Paraná de las ciudades argentinas que avistaba, incluyendo notas sobre la relación del damero que condensa la cultura y su relación con el río. Fuente: Le Corbusier. *La Ville Radieuse*. Paris: Editions Vincent, Fréal & Cie, 1964.



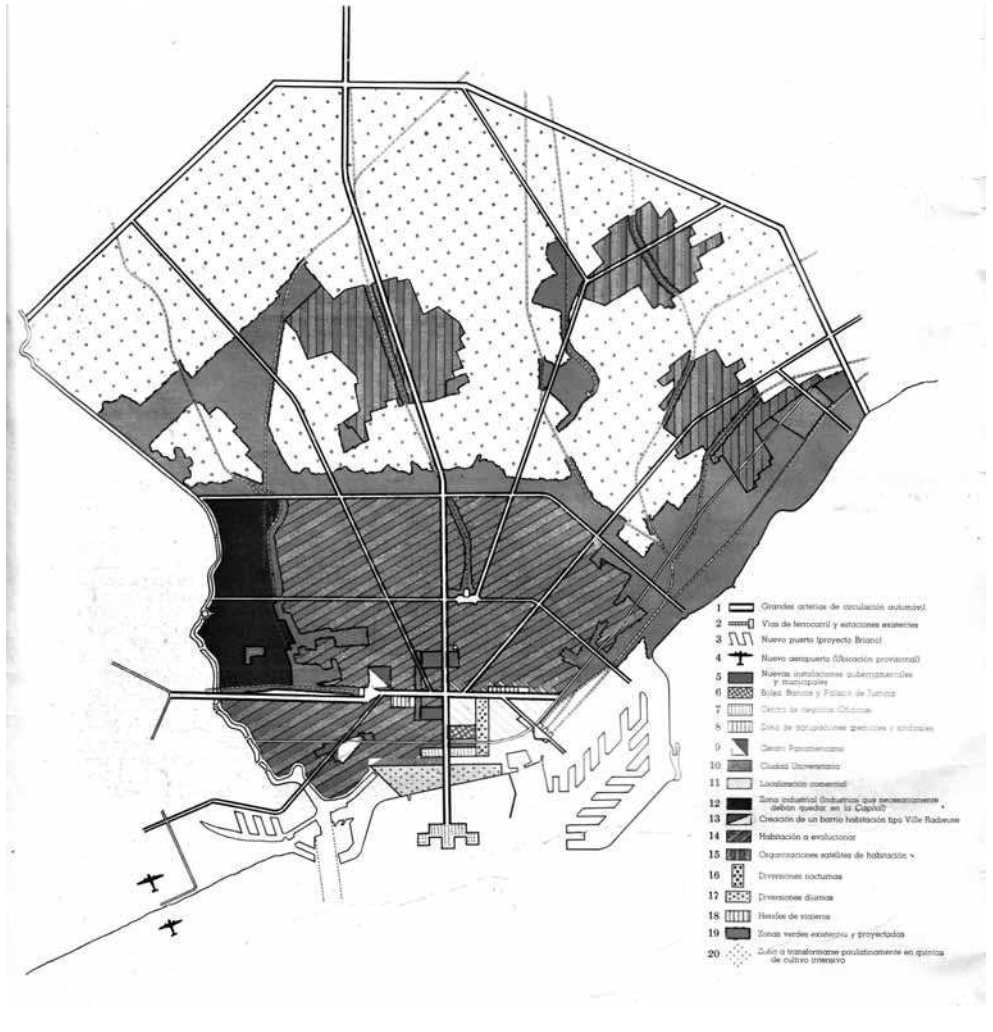
4. Fragmento de una página de *La Ville Radieuse*, con un gráfico que representa la interacción de los elementos naturales, con el agua y el río entre ellos, en un ciclo de 24 hs cuyos resultados denomina “sinfonía pastoral”. Fuente: Le Corbusier. *La Ville Radieuse*. París: Editions Vincent, Fréal & Cie, 1964.



5. Plano General del Plan Director de Buenos Aires de 1940. Fuente: Le Corbusier. "Plan director para Buenos Aires". *La Arquitectura de Hoy* 4, Buenos Aires, 1947.



7. Vista parcial de plano de detalle con el área sobre el río. Se observan la cité d'affaires, la reconfiguración de Puerto Madero como área de equipamientos, y la organización del puerto hacia el norte. También la estructura primaria de circulación con el eje de penetración al territorio desde el río. *Fuente:* Le Corbusier. "Plan director para Buenos Aires". *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947.



6. Plano parcial del Plan Director de Buenos Aires de 1940. Se ve la idea de condensar la ciudad en su actual núcleo central, y el eje de penetración al territorio desde la *cit  d'affaires* sobre el río con la confluencia de los distintos tr ficos. Fuente: Le Corbusier. "Plan director para Buenos Aires". *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947.

Notas

¹ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona: Poseidón, 1978. p.164.

² Fundada en 1924, con la presidencia de Elena Sansinena de Elizalde, desarrolla una intensa labor desde 1927 hasta su disolución en 1943, con la participación de extranjeros de una gran diversidad de ideas y prácticas, que van desde artistas tradicionales a Siqueiros, Marinetti, u Ortega y Gasset, Gómez de la Serna y García Lorca, o la difusión de producciones como las películas de Eisenstein. Representando un lugar de movimiento de inquietudes renovadoras con infraestructura propia de 300 m² de exhibición, además de sala de conferencias, proyecciones y conciertos, contabiliza en su haber más de 500 muestras, 300 conciertos, 15 puestas de teatro y 300 conferencias. Ver Meo Laos, Verónica: *Vanguardia y renovación estética: Asociación Amigos del Arte (1924-1942)*. Buenos Aires, Ciccus, 2007. En su emblemática sede de Florida 659, Le Corbusier dará cinco de sus diez conferencias de Buenos Aires, siendo las otras en la Facultad de Ciencias Exactas —cuatro— y en la Asociación Amigos de la Ciudad —una.

³ Prebisch, Alberto: "Precisiones de Le Corbusier", *Sur*, N°1. Buenos Aires, verano 1931, pp. 179–182.

⁴ Un importante trabajo sobre los papeles de Le Corbusier referidos a la correspondencia organizativa del viaje y su contratación como a la posterior gestión referida a las posibilidades de sus proyectos planteados en Buenos Aires, es el de Jorge Liernur. En esa investigación, también queda probada la focalización del interés de Le Corbusier por un gran proyecto —remisible a la *cité d'affaires*— por sobre un plan urbano. Liernur, Jorge y Pschepiurca, Pablo: "*Precisiones sobre los proyectos de Le Corbusier en la Argentina, 1929-1949*", *Summa*, Buenos Aires, noviembre 1987, pp.40–55.

⁵ Indicativo de este estado interpretativo todavía en 1979 será la edición que la Sociedad Central de Arquitectos hace de sus conferencias para conmemorar los 50 años de su visita. En una edición bastante informal —aunque altamente celebrativa— de las conferencias de Le Corbusier en 1929, estaban párrafos donde se lee que "han pasado ya más de cincuenta años desde esa batalla —de cuya victoria hoy gozamos sin apercibirnos de ello— y al releer algunos escritos de Le Corbusier no dudamos de su carácter profético, y no dudamos de que dentro de unos años, cuando los 'ismos' actuales hayan sido olvidados, la obra de Le Corbusier, su papel en la historia de nuestra época se agigantará y ocupará un lugar de privilegio entre los hombres de nuestra época". Sacriste Eduardo: "A cincuenta años de la visita de Le Corbusier a Buenos Aires". Coire, Carlos (ed.): *Le Corbusier en Buenos Aires 1929*. Buenos Aires, Sociedad Central de Arquitectos, 1979, p. 85. En el prólogo del libro se escribe que "Buenos Aires tuvo el privilegio de hospedarlo unos días. Intentamos con esta publicación reseñar su histórica visita tratando, asimismo, de colocar su nombre en alto, dentro de la pléyade de autores que invaden con sus efímeras teorías los anaqueles de las librerías". Estas líneas historiográficas pervivirán durante largo tiempo, y aun en coexistencias con las nuevas tendencias en la arquitectura y las revisiones filosóficas, todavía subsistían y se respetaban las invocaciones propias de "los tiempos heroicos". Recién será a partir de 1987 cuando surjan nuevos estudios, que "actualizan" la perspectiva abriendo el plano de las significaciones de los acontecimientos, mas ajustadas al trabajo documental y sin una mirada teleológica o de rechazo ideológico de los mismos: Liernur, Jorge y Pschepiurca, Pablo: "*Precisiones sobre los proyectos de Le Corbusier ...*", op. cit., pp.40/55. Este trabajo se encuentra ampliamente desarrollado y extendido en: Liernur,

Jorge; Pschepiurca, Pablo: *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*. Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo libros, 2008.

⁶ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona, Poseidón, 1978. La edición original corresponde a Le Corbusier: *Précisions sur un état Présent de l'Architecture et de l'Urbanisme*. Paris, Editions G. Crès et Cie, 1930.

⁷ Novena conferencia del día 18 de octubre de 1929, en los amigos de las artes, bajo el sintomático título “El plan Voisin de Paris. Buenos Aires puede convertirse en una de las ciudades más dignas del mundo”. Le Corbusier. *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona, Poseidón, 1978, pp. 193-237.

⁸ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona, Poseidón, 1978, p. 164. La expresión forma parte de la sexta conferencia, del 14 de octubre de 1929 en la sede de “Asociación Amigos de la Ciudad”, cuyo título es “Un hombre = una célula. Unas células = la ciudad”.

⁹ El vuelo será el 23 de octubre de 1929. Ver Lier-nur, Jorge y Pschepiurca, Pablo: “*Precisiones sobre los proyectos de Le Corbusier ...*”, op. cit., p. 45.

¹⁰ El viaje a oriente apenas será tenido en cuenta en ocasión de las primeras compilaciones de sus obras completas, y aparecerán en la primera de ellas en 1929 en segundo plano algunos dibujos perdidos en la mezcla de otros tantos croquis de viajes.

¹¹ “El Orient Express no se retrasa. Atraviesa los países, mugiendo, resoplando unos minutos apenas en la triste parada de las grandes estaciones —insensible a las bellezas naturales que pasan a su lado o a las que molesta—. Hay que resignarse incluso, con él, a la ida como a la vuelta, a no ver nunca en la llanura donde discurre la Maritza, elevarse sobre la colina de Andrinopla, el Gloria

Deo de sus tres incomparables mezquitas. Renunciamos al Orient-Express.” Jeanneret Charles Eduard: (Le Corbusier): *El viaje de Oriente*. Murcia, Colegio de Aparajedores y Arquitectos Técnicos de Murcia, 1993, p. 43.

¹² Jeanneret Charles Eduard (Le Corbusier): *El viaje de Oriente*, op. cit., pp. 45-6. En el relato posterior queda claro que en vez de Budapest se está refiriendo a Belgrado, donde llegó en barco y luego de 14 días desde Viena.

¹³ Entre otras alusiones a la dinámica de las finanzas para graficar la idea, expresará retóricamente: “Ustedes dirán: ¡que carrera alocada por la rapidez, por la velocidad! Pues sí, ya que los negocios estarán entre las manos de aquel que obre más rápidamente. Mediten bien sobre lo siguiente: cada mañana, a la hora de la Bolsa, los mercados del mundo se enfrentan; el precio del trabajo está fijado. Está fijado cada mañana. Debe ajustarse cada día (...) Para ganar la partida —puesto que son mil queriendo arrancar el pedido— para ganar la partida, repito, hay que ir lo más aprisa posible, a lo más preciso, a lo más directo, a lo más exacto. Hay que estar equipado para jugar a los negocios”. Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 172.

¹⁴ Luego esto lo sistematizará en “El poema del ángulo recto”: Le Corbusier: *Le Poème de l'Angle Droit*. Madrid, Círculo de Bellas Artes 2006 [1955]. Más adelante se hacen apreciaciones sobre este particular libro de Le Corbusier, cuya versión original es una edición limitada de 250 ejemplares compuesta de textos y litografías originales en color y blanco y negro sobre papel pergamino.

¹⁵ La conferencia de Le Corbusier será el 18 de octubre y las jornadas negras de la bolsa serán el jueves 24, lunes 28 y martes 29 de octubre del mismo 1929.

¹⁶ “L'Action Française ha dicho: este proyecto es nuestro programa. El fascismo francés de 1926 ha

dicho exactamente lo mismo”, Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 214. Para profundizar en la relación de Le Corbusier con estas ideas y grupos ver: Antliff, Mark: “La cité française: Georges Valois, Le Corbusier, and fascist theories of urbanism”, Affron, Matthew; Antliff, Mark (eds.): *Fascist Visions: art and ideology in France and Italy*. Princeton: Princeton University Press, 1997, pp. 134-162; Antliff, Mark: *Avant-garde fascism: the mobilization of myth, art, and culture in France, 1909-1939*. Durham: Duke University Press, 2007; Kalman, Samuel: *The extreme right in interwar France: the Faisceau and the Croix de feu*. Aldershot-Hampshire: Ashgate Publishing, Ltd., 2008, pp. 35-59. También es importante para entender la persistencia de Le Corbusier en esto, el trabajo de Fishman, Robert: “From the Radiant City to Vichy. Le Corbusier’s Plans and Politics. 1928-1942”, Walden, Russell (ed.): *The open hand, essays on Le Corbusier*. Cambridge, Massachusetts: MIT press, 1982, p.244-285.

¹⁷ El 6 de setiembre de 1930 ocurre un golpe militar con la suspensión del estado de derecho y la asunción de un gobierno de facto de neto y confeso corte fascista. Sobre este asunto Le Corbusier no hace ninguna referencia en ninguna de las ediciones posteriores de *Precisiones...*

¹⁸ En *Urbanisme* ya había dejado planteada estas dudas. “Luis XIV, después de haber intentado limpiar el Louvre (la Columnata), disgustado, tomó drásticas medidas: Versalles, ciudad y castillo fabricados de pies a cabeza, rectilíneos y ordenados, y el Observatorio, los Inválidos y la Explanada, las Tullerías y los Campos Elíseos, lejos del caos, fuera de la ciudad, en orden y rectilíneos. La sofocación estaba superada. Todo prosiguió magistralmente: el Campo de Marte, la ‘Etoile’, la avenida de Neuilly, de Vincennes, de Fontainebleau, etc. Generaciones vivirían allí. Pero, muy suavemente, por cansancio, debilidad y anarquía, por el sistema de las responsabilidades ‘democráticas’, recomienza la

sofocación”. Le Corbusier: *La Ciudad del Futuro*. Buenos Aires: Infinito, 1962, p. 27. [Edición original: Le Corbusier. *Urbanisme. Collection de “l’Esprit Nouveau”*. Paris: Les Éditions G. Crès & Cie, 1924].

¹⁹ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 212.

²⁰ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 203.

²¹ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 293.

²² “Buenos Aires es la ciudad más inhumana que yo he conocido, verdaderamente el corazón se martiriza. He recorrido, como un alucinado, durante semanas, sus calles sin esperanza. Me he sentido oprimido, deprimido, furioso, desesperado”. Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 224.

²³ “He vagabundeado durante ocho días con mis ocupaciones. He sufrido en vuestra ciudad como nunca. Un día exploté: Sin embargo, ¡aquí había un mar cuando llegué! ¿Dónde está el mar? Ya no vi el cielo tampoco, desde que estoy con vosotros, ¡yo quiero ver el cielo! Hemos ido, después de haber atravesado las vías férreas y las baracas del puerto —de un puerto inmenso, pero que no se ve, hasta tal punto establecido de un modo raro— hemos ido, repito, a la Costanera, vuestro gran paseo nuevo que cae a plomo sobre el río. Allí, cielo inmenso, mar enrojecido por los barros del Paraná (color magnífico que es como una riqueza manando de un cuerno de la abundancia). ¡Ah, cómo se vive aquí, como se respira, cómo se alegra uno, cómo se sacude uno del agarrotamiento pavoroso de vuestra ciudad inhumana!”, Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 225.

²⁴ “(...) más allá de las primeras balizas iluminadoras, he visto Buenos Aires. El mar liso, sin límite ni a derecha ni a izquierda; encima, vuestro cielo tan lleno de estrellas; y Buenos Aires, esta fenomenal línea de luz, empezando a la derecha hasta el

infinito y huyendo hacia la izquierda hacia el infinito, a ras de agua. Nada más, salvo, en el centro de la línea de las luces, la crepitación de una luz eléctrica que expresa el corazón de la ciudad. ¡Esto es todo! Buenos Aires no tiene nada de pintoresco, ni variedad. Simple encuentro de la Pampa y del océano, en una línea iluminada por la noche de extremo a extremo. Esta visión me ha quedado grabada, intensamente y magistral. He pensado: no existe nada en Buenos Aires. Pero, ¡qué línea tan fuerte y majestuosa!", Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 225.

²⁵ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 225.

²⁶ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, p. 235.

²⁷ Le Corbusier: *La Ville Radieuse*. París: Editions Vincent, Fréal & Cie, 1964, p. 82 [Le Corbusier: *La Ville Radieuse*. Boulogne: L'Architecture d'Aujourd'hui, 1935].

²⁸ En la conferencia que se está analizando, a continuación de la crítica y caracterización de que "Buenos Aires es la ciudad más inhumana que yo he conocido", argumenta la potencia del cambio y lo entrelaza con su historia personal, fundiendo todo en la figura del meandro. "Sin embargo, ¿dónde se siente como aquí, semejante potencial energético, una tal potencialidad, la presión incansable y fuerte de un destino inevitable? Un gran destino. Se me ha dicho con frecuencia que yo había nacido bajo una buena estrella; mi vida ha sido extremadamente agitada, peligrosa, pero jamás ha zozobrado. En el mismo instante de llegar al borde del abismo abierto, he visto siempre la solución. Es mi famoso meandro", Le Corbusier, *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 224.

²⁹ "El hombre camina derecho porque tiene un objetivo; sabe a dónde va, ha decidido ir a determinado sitio y camina derecho. El asno zigzaguea, pierde el tiempo un poco, sesera esmirriada y distraída; zigzaguea para evitar los cascotes, para

esquivar la pendiente, para buscar la sombra; se preocupa lo menos posible. El hombre rige sus sentimientos con la razón; reprime sus sentimientos y sus instintos en pos del objetivo que tiene. Gobierna a la bestia con su inteligencia. Su inteligencia erige normas que son efecto de la experiencia". Le Corbusier: *La Ciudad del Futuro*. Buenos Aires: Infinito, 1962, p. 25 [Edición original: Le Corbusier: *Urbanisme. Collection de "l'Esprit Nouveau"*. Paris: Les Éditions G. Crès & Cie, 1924].

³⁰ Ver Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 218.

³¹ Esta expresión la utiliza en ocasión de cuando explica el Plan Voisin. Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 218. Y específicamente sobre Buenos Aires, dirá: "En este lugar, conquistado con poco gasto al río, pongo 3200 habitantes por hectárea y no solamente los 400 que arrojan vuestras estadísticas para los barrios del centro. ¡Qué valorización! ¡Qué negocio! ¡Cuántos millares de millones creados por milagro de las técnicas modernas!"

³² Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 226.

³³ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 227.

³⁴ Al explicar la ley del meandro, dirá que al agrandarse las curvas del meandro y tocarse el río corre recto pero advierte que "no obstante, siguen pedazos de viejos meandros, inerte, desempleados, pantanosos, estancados; las malezas invaden las orillas. Hay unos organismos sociales, mentales, mecánicos que son parasitarios, anacrónicos y paralizantes". Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 165.

³⁵ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 229.

³⁶ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 230.

³⁷ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 232.

³⁸ “...en esta ciudad gigantesca, a la par que la más inhumana que pueda imaginarse, me había suficientemente aplastado, comprimido, para que luego me incorporase e idease —con toda humildad— algo por su salvación. En aquel lugar del Río de la Plata se está elaborando uno de los centros esenciales del mundo”. Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 18.

³⁹ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 17.

⁴⁰ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 262.

⁴¹ Y en ese sentido, contrasta abiertamente con el Plan de Rosario de 1935 y las conferencias de Hegemann, cuyos lineamientos de configuración y uso de la costa no se realizaron total e inmediatamente, pero se confirmaron décadas posteriores como una tendencia definida. En Buenos Aires no ha ocurrido ello, ya que la costa en su desarrollo posterior, tanto con la acometida reurbanización del puerto en los años 1990, como con fallidos proyectos de infraestructura aeroportuaria en el río, entre otros proyectos, no admite un reconocimiento claro con las propuestas de Le Corbusier de 1929 y su desarrollo posterior en el plan de Buenos Aires de 1940.

⁴² Le Corbusier: *Les trois établissements humains*. Paris: Edition Denoël. 1945. En esa edición original junto a la de Le Corbusier aparecen las firmas de N. Bézard, J. Commelie, Coudonin, J. Dayre, H. Dubreuil, Leyritz, Hanning, Aujames, De Looze, que luego en las siguientes ediciones desaparecen. Edición en español: Le Corbusier: *El Urbanismo de los tres establecimientos humanos*. Buenos Aires: Poseidón, 1959.

⁴³ Cabe mencionar asimismo “La règle des 7V (Voies de circulation)”. Ver Le Corbusier: *Oeuvre complète 1946-1952*. Zurich: Editions d'Architecture, 1976, pp. 90-94.

⁴⁴ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 20.

⁴⁵ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 21.

⁴⁶ Le Corbusier: *La Ville Radieuse*. Paris: Editions Vincent, Fréal & Cie, 1964, p. 220.

⁴⁷ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 28.

⁴⁸ Le Corbusier: *Sur les quatre routes*. Paris: Editions Denoël, 1941 [Edición en español: Le Corbusier: *Por las cuatro rutas*. Barcelona: Gustavo Gili, 1972].

⁴⁹ Le Corbusier: *El Urbanismo de los tres establecimientos humanos*. Buenos Aires: Poseidón, 1959.

⁵⁰ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., pp. 22-3.

⁵¹ Le Corbusier: *La Ville Radieuse*, op. cit., pp. 76-85.

⁵² “Leyes de la naturaleza y leyes de los hombres. El hombre es un producto de la naturaleza, las leyes que se formule deben concordar con las de la naturaleza. Las leyes de la naturaleza son inútil de criticar.” Le Corbusier: *La Ville Radieuse*, op. cit., p. 76.

⁵³ Sumiéndose en un determinismo geográfico, dirá: “La naturaleza es de características matemáticas y consecuencias implacables: destinos. Las características fijan los destinos.” Le Corbusier: *La Ville Radieuse*, op. cit., p. 78.

⁵⁴ Le Corbusier: *La Ville Radieuse*, op. cit., p. 83. Agregará asimismo: “El hombre ha proyectado las leyes de la naturaleza dentro de un sistema que es la manifestación misma de su espíritu: la geometría”.

⁵⁵ Las líneas fundamentales de este plan fueron esbozadas en su estancia en Buenos Aires en 1929. Posteriormente Le Corbusier avanzó en el mismo publicándolo parcialmente en sus obras editadas en 1939: Le Corbusier et Pierre Jeanneret: *Oeuvre Complète de 1934-1938*. Zurich: Girsberger, 1939; reimpresso 1964. La versión definitiva se dará entre 1938 y 1940 con la colaboración de Ferrari Hardoy y Kurchan en París. Esa versión iba a publicarse en Buenos Aires con la llegada de

la documentación desde París, pero finalmente se realiza recién en 1947, a través de la versión castellana de *L'Architecture d'aujourd'hui*: "Plan director para Buenos Aires", *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires. 1947, pp. 5-53.

⁵⁶ Estudio del Plan de Buenos Aires. "Evolución de Buenos Aires en el tiempo y el espacio", *Revista de Arquitectura*, N° 375 y 376-377. Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos, 1955 y 1956, pp. 2/84 y 25/125.

⁵⁷ Ferrari Hardoy también será delegado oficial a los CIAM. En el seno de la oficina de Estudios para el Plan de Buenos Aires (EPBA), se encontraba como asesor el hijo del vicepresidente Quijano. En realidad, este será el momento en que las propuestas de Le Corbusier encontrarán una inserción en el organigrama estatal, aunque será corta y con reticencias a una contratación del mismo. Ver Liernur, Jorge y Pschepiurca, Pablo: "Precisiones sobre los proyectos de Le Corbusier en la Argentina, 1929-1949", *Summa*, Buenos Aires, noviembre 1987, pp. 40-55. Liernur, Jorge; Pschepiurca, Pablo: *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo libros, 2008.

⁵⁸ Cabría la posibilidad que el mismo Ingeniero Briano, asistente a las conferencias de Le Corbusier, se inspirase en las propuesta de la *cité d'affaires* para desarrollar su propuesta de ampliación del puerto nuevo y liberar las instalaciones de Puerto Madero en la costa central frente a la que Le Corbusier establecía su proyecto. Esto no ha sido posible de verificar documentalmente, y se remite a una fuente oral que no pudo contrastarse documentalmente —Antonio J. González, vecino de Avellaneda donde Briano participó en un estudio de plan.

⁵⁹ Le Corbusier comentará la anécdota refiriéndose a que el embajador argentino en París al advertir el cambio le ánimo a no "tener miedo" y mantener la

original ubicación, lo que habilitó un halago de Le Corbusier a la valentía de un país a no retroceder ante "ideas audaces". Sin embargo, se mantuvo la propuesta más "prudente". Le Corbusier: *Sur les quatre routes*. Paris: Editions Denoël, 1941.

Edición en español: *Le Corbusier: Por las cuatro rutas*. Barcelona: Gustavo Gili, 1972, pp. 107-109.

⁶⁰ Le Corbusier: *Por las cuatro rutas*, op. cit., p. 108.

⁶¹ "Plan director para Buenos Aires", *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947, p. 31.

⁶² "Plano del Municipio de la ciudad de Buenos Aires". Oficina de Obras Públicas de la Municipalidad. 1880.

⁶³ "En los comienzos de la colonización todas las cosas estaban en orden, cada función ocupaba un lugar normal del territorio urbano. Pero la batahola de los inmigrantes se precipita súbitamente (después de 1900), el volumen de los negocios se vuelve prodigioso, las importaciones y exportaciones sufren un impulso formidable. Es en realidad la era inicial de la civilización maquinista que surge, se despliega, devora, inunda todo, sumerge todo en el desorden (...) Es necesario restablecer las relaciones exactas (...) Todas las funciones reclaman ser puestas en condiciones de contigüidad razonable, reclaman espacios suficientes, reclaman accesos y salidas normales. Esto no existe ya. Es el caos nefasto (...) Ha sonado la hora de romper el caos, de ordenar, de disponer, de distribuir, de establecer en el orden natural la biología de la ciudad; en una palabra: de fijar el plan orgánico de las funciones propias a la ciudad." "Plan director para Buenos Aires", *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947, p. 13.

⁶⁴ Plano que lleva el título de "Planta de Buenos Aires", firmado por José Bermúdez y fechado en 1708. Fuente: Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina.

⁶⁵ "Plan director para Buenos Aires", op. cit., p. 16.

⁶⁶ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., pp. 198-200.

⁶⁷ “En urbanismo se encuentran explicaciones útiles en el nacimiento de las ciudades; una ciudad no nace por casualidad, su creación ha manifestado una intención clara; sus primeros desarrollos son de naturaleza racional, orgánica. Después de los períodos de desorden, de confusión, de incoherencia, un examen de las condiciones primeras aclara, a veces, la situación y permite, remontando el curso de los errores, volver a encontrar la línea general.” “Plan director para Buenos Aires”, *La Arquitectura de Hoy*, 4, Buenos Aires, 1947, p. 16.

⁶⁸ Proyecto para el área del Jardín Zoológico, Buenos Aires, EPBA, 1948; y Proyecto para Bajo Belgrano, Buenos Aires, EPBA, 1949. Ver “Urbanización del Bajo de Belgrano”, *Revista de Arquitectura* N° 369, Buenos Aires, diciembre 1953, pp. 17-75;

Ballent, Anahí: *Las huellas de la política. Vivienda, ciudad, peronismo en Buenos Aires, 1943-1955*. Buenos Aires, Universidad Nacional del Quilmes y Prometeo, 2005, pp. 33-39, 220-241.

⁶⁹ Citado por Liernur, Jorge y Pschepiurca, Pablo: “Precisiones sobre los proyectos de Le Corbusier en la Argentina, 1929-1949”, *Summa* 243, Buenos Aires, noviembre 1987, p. 54.

⁷⁰ Alfredo González Garaño fue el principal gestor de la visita de Le Corbusier a Argentina, su referencia permanente y su círculo íntimo en la red social de Buenos Aires.

⁷¹ Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., pp. 19-20.

⁷² Le Corbusier: *Precisiones respecto a un estado...*, op. cit., p. 293.

Capítulo 5

La condición litoral de la ciudad

“La presencia de un río introduce discontinuidad, vértigo, mareo. Más frecuente de lo que ocurre con los lugares reales, los episodios que nosotros relacionamos con el río —para explotarlo o neutralizarlo— pueden ser entendidos si los interpretamos no tanto como en el sentido de causa–efecto, sino como expresión de significados.”¹

Los procesos transformación en la Argentina desde fines del siglo XIX hasta mediados del siglo XX encontrarán en la ciudad un punto de articulación de la estructura socioeconómica, la política y las tendencias culturales en los procesos de cambio que fueron sucediendo. Dichas ciudades irán modelando sus estructuras en base a los pulsos de crecimiento y desarrollo de esos procesos, componiendo tradiciones y nuevas demandas en la búsqueda del ordenamiento espacial.

Las riberas de las ciudades serán un escenario protagónico de esos procesos de cambio. Porque tal como se ha venido exponiendo hasta aquí, el tema de las riberas de la ciudad no sólo es un problema de organización y relación entre los espacios del puerto, los parques y la costa del río, sino que es un tema donde se plasma un definido proceso histórico estructural de la ciudad y, en cuanto tal, tiene implicancias políticas y culturales importantes.

De hecho, los planes urbanos y la planificación en sí misma son simultáneamente instrumentos de actuación material en la ciudad e instrumentos

de actuación política. Este capítulo está dirigido a avanzar en la reflexión de las relaciones entre las prácticas urbanísticas proyectadas sobre lo material y algunas significaciones sociales y construcciones culturales que las acompañaron, que las fundamentaron, e incluso que se idearon en base a la imaginación material llevada a cabo por los planes urbanos analizados que tomaron como eje de su propuesta al río y sus riberas.

1. La marca de la ribera: dos tipos de ciudades

En 1935, en ocasión del Primer Congreso Argentino de Urbanismo que lograba reunir en un marco común a los interesados sobre la intervención en la ciudad y en aras de sistematizar modos conducentes a ello, será premiado el Plan Regulador y de Extensión de Rosario² y sus autores se consagrarán como figuras relevantes de esta área de trabajo. Della Paolera desde su labor en Buenos Aires se convertirá en una referencia, tanto práctica como académica. Farengo también, desarrollando un plan de reestructuración ferroviaria para Buenos Aires (Farengo, 1941). El tercer protagonista, Ángel Guido, no será menos y será contratado por las municipalidades de Tucumán y Salta para confeccionar sendos planes urbanos, lo que le permitirá, paralelo a su constante actividad académica y participación en los debates con sede en Buenos Aires, definir una postura sobre el urbanismo y su rol con alcances en un plano cultural dentro del contexto nacional y continental.

Con la experiencia del Plan de Rosario de fondo, Guido sistematizará sus nuevos trabajos en las ciudades del norte —como Tucumán y Salta— en una visión que será condensada en un libro y una exposición en Buenos Aires en 1939, auspiciada por Amigos de la Ciudad de Buenos Aires, y que llevarán por título *Reargentinización edilicia por el urbanismo* (Guido, 1939).

En 1936 será convocado por la intendencia de Tucumán para la realización de un plan urbano, situación que se repite en 1937 con la intendencia de Salta. Ambas ciudades del norte serán la plataforma para la reflexión sobre estas ciudades y los contenidos de la práctica urbanística. El desafío era importante, ya que las circunstancias, condiciones y demandas de estas ciudades serían muy diferentes de las de Rosario y Buenos Aires. Salta y Tucumán eran nodos del universo sobre el que Guido asentaba fundamentos para sus hipótesis culturales. Sus tempranos viajes por esta zona se volcaron en publicaciones posteriores como experiencias donde reflexionó sobre la búsqueda de elementos para su trabajo desde el arte.³ Todo ello debía superar el reto de incorporarse en la práctica urbanística encontrando significado en un contexto más complejo o extraviarse a partir del modelo desarrollado en Rosario.

El resultado será una fusión en una racionalidad que interpretó la tradición en clave del presente, desde y para una lectura y una praxis de urbanismo

científico como lo había definido en Rosario. Basado en estadísticas, en estudios con índices y taxonomías que se ordenan en el “expediente urbano” que abarca los aspectos conocidos de ese urbanismo —la eficiencia de flujos, localización de actividades, optimización del tránsito—, pero también con un importante espacio para la regulación de la arquitectura —la edificación de acuerdo con el clima devenida en modelo estético—, y todo en una composición que restablezca la relación con el territorio que las transformaciones habían borrado —principalmente las intervenciones ferroviarias y su influencia en la búsqueda de una imagen.

En definitiva, es la articulación de los contenidos, métodos e instrumentos del Plan de Rosario pero adaptado al contexto en donde la tradición corporizada en la arquitectura juega otro rol y adquiere un lugar preponderante en el plan. En el caso de Tucumán, el más importante, luego del primer capítulo dedicado a la “Evolución histórico-urbana” que hacía las veces de “expediente urbano”, el segundo que abre los contenidos específicos del Plan será “Meteorología urbana”, desarrollado en forma mucho más extendida y profundizado respecto de la incipiente presencia que había tenido en Rosario. El asoleamiento geodésico, el análisis de la nubosidad, el eje heliotérmico, el “asoleamiento funcional”, la frecuencia y velocidad de los vientos, lluvias, tensión del vapor, presión barométrica, entre otras, serán las variables de un aparato para legitimar el rescate de una arquitectura tradicional. Sólo después de ello se constituía en un plano estético, y no antes. Aun siendo pasible de sospechar el forzamiento, premeditado, de datos para llegar a un resultado ya decidido, lo importante es destacar la intención de Guido de legitimar sobre estos fundamentos el valor de un modelo arquitectónico que será parte significativa del plan. El compromiso es con la tradición pero desde construcciones universales basada en valores legitimados por el universo de la ciencia. La arquitectura que la está reemplazando y extinguiendo a aquella tradicional no era funcional; por el contrario, la arquitectura de la tradición local era funcional y por eso debía volver a convocarse ya que aseguraba “una vinculación de edificación y paisaje, de arquitectura y tradición, de habitación y meteorología”, frente a aquella otra “deslumbrada por un mal entendido concepto de progreso” (1941:8).

Posteriormente utiliza los mismos recursos para mejorar la estructura urbana. Hace el mismo análisis del sistema ferroviario, como el problema que limita el crecimiento orgánico e histórico de la ciudad por falta de sistematizar sus actividades. Y lógicamente también emplea la misma solución, la reunificación de líneas y el ordenamiento en una estación única de pasajeros. Un ensanche de calle en el área central y avenidas de circunvalación definen el tráfico que será parte del sistema primario junto al centro histórico.

Proyecta una avenida central que será marco de los edificios históricos —la histórica casa de la independencia principalmente— para constituir una especie

de centro cívico. La nota particular para este centro de Tucumán la pondrá con la regulación de la edificación, y el imperativo de promover recovas, soportales, con especificaciones estrictas de materiales —principalmente el tradicional revoque blanco.

Completará el esquema general una zonificación de actividades, justificadas con las tablas de Bartholomew, y esquema de espacios verdes. Pero la novedad y concentración de energías estarán en la edificación, tanto en la referida del centro cívico como en la de la vivienda. A tal punto, que en algunos sectores nuevos de habitación, determina explícitamente el modelo arquitectónico, inspirado en el “californiano” que había estudiado en su estancia en la Southern California University y que está compuesto por muros blancos y cubierta de tejas rojas de la arquitectura tradicional local.

Poco tiempo después, en 1938, finaliza el Plan Regulador de Salta (Guido, 1938), que tendrá los mismos criterios y procedimientos aunque contextualizados a una ciudad de menor escala como lo era la mencionada. En realidad, la pieza protagónica del Plan consistirá en el armado de un gran espacio cívico en la plaza principal, que articule los edificios emblemáticos del cabildo, la catedral y el palacio episcopal en una pieza de arquitectura coherentizada vía las prescripciones sobre la edificación que, a su vez, también serán aplicadas a otros sectores y basadas en las mismas reglas y modelos que los de Tucumán.

Esta labor desarrollada por Guido⁴ en estas ciudades del norte argentino fue sucintamente resumida aquí para tener la perspectiva cuando el mismo Guido las sistematiza junto a toda su labor en una visión que llamará “Reargentinización edilicia por el Urbanismo”. Ahí define objetivos, estrategias y sentidos para el urbanismo. Lo singular estará en que lo fundamentará a partir de poner en relación estos planes en el contexto de una interpretación del proceso urbano en Argentina. Y la división clasificatoria que caracterizará a los tipos de ciudades en Argentina —y que podría extenderse al contexto latinoamericano— será precisamente la existencia o carencia de un frente de agua, la condición litoral de la ciudad o —por el contrario— la situación mediterránea, ella formalizada en la presencia o ausencia de un puerto respectivamente.

En una ciudad como Buenos Aires “el puerto, que traía la magia de ultramar impuso, enérgicamente su estética” y “el pequeño patrimonio estético-urbano fue arrojado, ha tiempo enérgicamente”. Pero esto es asumido por Guido de forma positiva para este caso, es mas, como destino ineludible que generará un perfil propio, una belleza singular “sui generis”. “Lo portuario es lo no histórico por antonomasia. Es oteo del porvenir, más que buceo de añoranza. Es economía, es programa, comercio, más que ensueño y espíritu. Y el mito del Progreso, materializado en lo portuario, hendió la urbe”, y esta “quizás sea la misión que le ha deparado la geografía, la etnografía, la historia (...) puerto de las cien banderas y antena de todo lo que vibra en ultramar”. Sin gracia pero

con una fuerza admirable, sin unidad pero pujante, con una configuración poliforme propia de una grandeza sorprendente, “pero, repetimos, Buenos Aires saldrá airosa y triunfal de esta contienda estético–urbana”.

En cambio, “las ciudades del norte se han dejado calar de este clima portuario, sin ser puertos”. Dentro de estas ciudades del norte incluye a Tucumán, Salta, Jujuy, Catamarca y Santiago del Estero, lo que se reconocerá como el Noroeste Argentino; ciudades que contienen una tradición propia de su existencia histórica, de larga duración, muy diferente de otras como Rosario, nacida a “la buena de Dios”, sin “acta de fundación”, a pulso de su puerto emergido recientemente con la nueva república, en comparación a la existencia de casi cuatro siglos de aquellas otras ciudades coloniales.

Ese clima portuario que ha calado también en las ciudades del norte ha tenido un efecto negativo para su evolución “ajustada a lo geográfico, a lo meteorológico, a lo geológico” que las ha modelado “prendida al paisaje”, una atmósfera que “campea en la sierra, en el valle, y se instala en la ciudad”. Pero la “invasión portuaria”, que llega vía el ferrocarril, ha herido la configuración urbana con una edificación que reemplaza la tradicional. “Las ciudades del norte habían quebrado un carácter sumamente interesante (...) en homenaje a un mal entendido concepto de progreso”, pero principalmente, de forma injustificada, ya que a partir de la práctica urbanística se podía alcanzar un equilibrio entre las nuevas demandas y el modelo arquitectónico tradicional, incluso funcionando mejor.

Este era el programa particular que se planteaba Guido para estas ciudades, la recuperación del patrimonio tradicional y la promoción de sus valores arquitectónicos dentro de una remodelación funcional de la ciudad, y que denominó “la reargentinización edilicia por el urbanismo”. Este programa implicaba dos cuestiones básicas: “el reajuste funcional de la arquitectura a su tradición” y “la rearticulación de la ciudad a los elementos geográficos y orográficos vinculados a su evolución”.

Esta era la propuesta para estas ciudades que tenían una caracterización histórica debido a su lejanía de los cauces de navegación, a la inexistencia de una infraestructura portuaria, lo que le había permitido el desarrollo de una configuración que ahora se iba perdiendo por mero capricho de asimilación a una imagen asociada a lo moderno, como “la invasión de los luses, del gris–portland, de los techos de pizarra, de hace pocos años, y la desnuda fachada moderna de hoy, que habían consternado al salteño”.

Esta es la definición sustancial de Guido determinada por la condición litoral de la ciudad, que plantea dos urbanismos: uno para las ciudades del litoral, portuarias, cosmopolitas, destinadas por su presente a un cambio continuo; otro para las ciudades del norte, sin puertos, ligadas a una antigua influencia incaica y a una tradición colonial. Si en Rosario el río había sido tan importante para el Plan, también lo es para Tucumán y Salta, pero en sentido inverso,

ya que la ausencia del mismo condicionará la interpretación y la proposición para estas ciudades, tan diferentes por esa ausencia que se había hecho historia material para el presente.

El valor del planteo reside en la generación de una práctica urbanística que es capaz de incorporar y procesar contextos diferentes en sus proposiciones, sin perder la unidad de sentido que las contiene en un proyecto común.

Hasta aquí podría decirse que la actividad urbanística de Guido alcanza su mayor punto de desarrollo, que se irá diluyendo con el tiempo. Se contabilizan dos planes más, uno para Mar del Plata⁵ y otro para San Juan (Carrasco, Guido, 1943) que no tuvieron el grado de desarrollo, concreción institucional y reflexión innovadora registrada en los anteriores. Ambos iniciados en 1941 aunque formalizados en diferentes plazos, el de Mar del Plata ni siquiera será publicado y se carece de documentación del mismo. Pero además, la tarea en el campo del urbanismo se detiene en Guido por propias ideas y funciones que irá asumiendo durante los años 1940. Se irá ensimismando en sus posturas y atención sobre la arquitectura y el arte, lo que le hará perder de vista las instancias urbanas en general y, dentro de ellas, los nuevos intentos planificadores representados por el Primer Congreso de Planificación Integral del Noroeste Argentino en 1946 —analizado más adelante.

Asumiré la tarea de ejercer el Rectorado de la Universidad Nacional del Litoral en 1948, lugar desde donde emite discursos institucionales que muestran desilusiones sobre las ideas reformistas que lo habían motivado en su juventud y vira a posiciones de valoración del orden y refugio en afirmaciones absolutas cada vez más encerradas.⁶

Otro episodio será la gestión del proyecto del Monumento a la Bandera, cuyo concurso había ganado en 1939 y era una pieza importante del plan sobre la ribera de la ciudad. Comienza su dificultosa y larga construcción en 1943 y finaliza recién en 1957, consumiéndole dedicación y agregándole frustración sobre los canales sociales de realización, que ya había avizorado con las derivas de sus planes urbanos que no lograban insertarse cabalmente en los procesos urbanos de las ciudades sobre las que había trabajado.

En ese marco de estos años es que su discurso se volcará recurrentemente en la insistencia fenomenológica de la permanencia, en la densidad del lugar y su anclaje en una arquitectura cada vez más definida sin la flexibilidad de recursos de las primeras producciones, y que peligrosamente podía terminar en una sustancia ontológica. Con ello se iba perdiendo el dinamismo que había alcanzado en sus intentos de construcción fusional de diversos orígenes, fuentes, tradiciones, pero con miras a un futuro abierto con fruición en lo experimental, emblemático en la ciencia como soporte y en el puerto y el ferrocarril como piezas a trabajar para su armonización en un proyecto moderno amplio que era viabilizado en la tarea urbanística.

Este había sido su aporte, una búsqueda que contenía tradición y producción, y el territorio y la ciudad admitían fuentes más plurales y desprejuiciadas tanto estéticas como sociales frente a la abstracción de las nuevas formas puristas que se abrían paso con cada vez más ímpetu. Sus formulaciones consideraban que no se podía operar con la pureza formal de la vanguardia arquitectónica purista excluyendo la heterogeneidad y narrativa cultural del territorio; una exclusión que, por otra parte, era funcional a una modernización política que había querido suprimirla para operar en el vacío, en los varios planos que el término vacío admite, porque también el mismo permitía llamar “desierto” al espacio que estaba ocupado, y “pionero” o “creativo” solitario al personaje histórico que en realidad realiza con el esfuerzo social.

Los planes urbanos fueron la herramienta para la mejor síntesis de una cultura de fusión que experimentó en sus tempranos años, pero desdibujadas luego en su deriva identitaria de los años 40. Recién en 1954, y ya retirado del centro del debate urbano, retomará estas experiencias desde la lejanía literaria. A través de Onir Asor, un seudónimo, publicará *La ciudad del puerto petrificado. El extraño caso de Pedro Urfano*, una novela que vuelve sobre la cuestión portuaria de la ciudad, que aun en situación decadente, sirve para poner en relación los espacios urbanos, las circunstancias sociales y los paisajes interiores de la subjetividad, en un horizonte abierto de la experiencia tal como lo había intentado en aquella labor urbanística.

2. Influencias, la mirada analítica y el gesto sintético

Conscientes de la importancia del río para la ciudad y su región, Guido había apelado al urbanismo para responder —en distintas escalas— a estas condiciones diferenciadas de las ciudades cuyo eje divisorio lo representaba la condición portuaria o mediterránea.

Guido con sus dos urbanismos estará intentando traducir en forma urbana esta interpretación de las ciudades argentina, que las signaran por mucho tiempo. Estas ciudades quedarán caracterizadas tanto física como culturalmente por esta condición, ya que por la pervivencia de estructuras de poder cristalizadas en agenciamientos de grupos sociales, que habían acumulado su poder y posiciones en base a estos objetivos sean portuarios o mediterráneos, determinan su tejido social cultural. Y físicamente también, por las distintas influencias, dinámicas y relación con su paisaje inmediato de velocidades de cambio diferentes que estos agenciamientos habían producido.

Guido entonces, a través de la práctica urbanística, intentará procesar estas singularidades en busca de un proyecto de ciudad que armonice la tradición y la condición presente de un país que se modernizaba por su inserción

económica en los mercados internacionales. Tendrá un plan para Rosario, ciudad portuaria de reciente formación a partir del nuevo territorio nacional emergente luego de la independencia, y tendrá otro plan para Tucumán y Salta, ciudades mediterráneas, pero que por incidencia del ferrocarril y expansiones de las actividades económicas de la economía nacional, comenzaban a sentir la influencia portuaria en sus estructuras urbanas y edilicias. En ambos casos será fundamental en los planes urbanos el tratamiento del puerto y el ferrocarril, en Rosario para armonizar la costa como una pieza fundamental del paisaje y la historia de la ciudad vinculada al mismo origen de la urbanidad. Y en Tucumán —principalmente— y Salta dada la ausencia del puerto será solo el ferrocarril, pero que condicionaba el crecimiento y por ello su atención para ordenarlo, a la par del énfasis en la regulación de la edificación para el rescate de las formas tradiciones, de una arquitectura que condensaba esa tradición que se pretendía promocionar.

Estas propuestas eran producto de una mirada analítica, muy diferente a la visión sintética de las propuestas de Le Corbusier. De ahí la polémica, desde antes de que Le Corbusier ponga un pie en Buenos Aires, anidando una diferencia —fructífera para entender los disquisiciones de aquellos años— entre estas dos visiones en se debatían las formas de aproximarse al hecho urbano y la intervención sobre el mismo. El examen situado en la referencia y su intrincada red de circunstancias históricas, frente a la aplicación de postulados plásticos auto-referenciados; el procedimiento del expediente urbano y el análisis, frente a la resolución de forma objetual como decisión inicial y final. La *ciudad d'affaires* de Buenos Aires permaneció casi idéntica desde 1929 hasta la formalización del plan en 1940 del que sería su pieza principal, su retrato congelado abstracto del Río de la Plata. La mirada analítica y el gesto sintético respectivamente.

Esta mirada analítica de Guido permite entender el apoyarse y referenciarse en Hegemann y sus experiencias norteamericanas, que a su vez serán vivenciadas directamente por el mismo Guido en su estadía en Estados Unidos y que variados rastros se pueden observar en los fundamentos y decisiones de sus planes urbanos posteriores, tanto en el de Rosario como en el de Tucumán, tanto en la ciudad portuaria como en la ciudad mediterránea del norte. O mejor dicho aun, a esta experiencia norteamericana Guido puede deberle la posibilidad de poder haber concebido esta variabilidad de la forma urbana a partir de sus plurales estudios en Estados Unidos, que fueron desde los estudios sobre los procesos y planes urbanos del Este por un lado, como los trabajos sobre las formas misioneras y californianas del Oeste por el otro. A Rosario le corresponderá la imagen de la ciudad del Este norteamericano, con el Nueva York portuario y del rascacielos, que incluso será valorizada en su libro *Catedrales y Rascacielos* (1936) con la inclusión de fotografías de dicha tipología en esa ciudad, como de numerosos croquis de Huhg Ferris —uno de los cuales

es un rascacielos de una morfología muy similar al monumento a la bandera que hará Guido más tarde—. Y a Tucumán y Salta la de la ciudad del Oeste norteamericano, con las arquitecturas de la tradición y su historia.

Mientras Le Corbusier había calificado a Nueva York como “paradoja patética” en sus conferencias de Buenos Aires, Guido ilustraba su libro con “Masas de rascacielos” de Hugh Ferriss, intentando emular esa arquitectura en algunas de sus proposiciones para la ciudad portuaria de Rosario.

Guido publicará *Catedrales y Rascacielos* en 1936 y en ese libro condensará su estancia en Estados Unidos durante 1933. En 1937 Le Corbusier publicará *Cuando las catedrales eran blancas*,⁷ producto de su viaje a Estados Unidos en 1936. Los caminos de ambos se volvieron a encontrar y chocar como unos años antes con *La machinolatrie y Précisions*. Ello indica que tal vez estén más cruzados de lo que se ha pensado hasta ahora, y el debate en vez de ser entre un supuesto “culturalismo” de los planes de Guido y un supuesto “progresismo” del Plan Director para Buenos Aires de 1940, en vez de ello, el debate anide en otras polémicas tan productivas como aquellas, incluso más sugerentes y plurales a la hora de entender las controversias sobre la forma en que se pensaba transformar la ciudad en esos momentos.

3. El río se sitúa en el territorio de la planificación

En 1951 habrá otro planteo que propondrá la caracterización de las ciudades a partir de su condición portuaria, incluso con carácter taxonómico dividiendo dos grupos entre las que tienen y las que carecen de costa y puerto. Tal como se ha descrito, Guido en 1939 ya planteaba dos urbanismos: uno para las ciudades del norte, sin puertos, ligadas a una antigua influencia incaica y a una tradición colonial, y otro para las ciudades del litoral, portuarias, cosmopolitas, destinadas por su presente a un cambio continuo. Esto será replicado en otra escala, ya no por Guido, sino Bernardo Canal Feijóo, en un libro de 1951 con el sugerente título *Teoría de la ciudad argentina* (Canal Feijóo, 1951). En este trabajo Canal Feijóo realiza un planteo en la misma sintonía, ya que basará una interpretación de la historia argentina como una historia de dos ciudades diferenciadas por la pieza portuaria.

Canal Feijóo era un escritor de la ciudad de Santiago del Estero, que había estudiado en Buenos Aires licenciándose en Derecho, aunque siempre mantuvo una vocación y dedicación a las actividades culturales. Al regreso de sus estudios en Buenos Aires, fundó una agrupación cultural en su ciudad de Santiago del Estero denominada “La Brasa”, que se convirtió en la caja de resonancia en ese medio de los movimientos y debates de Buenos Aires, a la vez que una usina y oportunidad para analizar la circunstancia local. Pero el emprendimiento

más interesante de Canal Feijóo, que fundamenta su convocatoria aquí, será la organización del Primer Congreso de Planificación Integral del Noroeste Argentino en el mismo Santiago del Estero en 1946.⁸ Emprendimiento singular sin dudas para un escritor, da la pauta de la consustanciación desde las preocupaciones culturales con la problemática territorial, y su incidencia en la historia nacional y en un proyecto político de la misma.⁹

Dada la condición de los significados que remiten a hechos de tiempos más extendidos, la indagación de Canal Feijóo se desplaza tanto hacia atrás como hacia adelante para enmarcar el núcleo temporal de su argumentación, y analiza interpretaciones de los orígenes del proceso de urbanización como las tensiones a las que se somete el modelo de desarrollo territorial a mediados del siglo XX en Argentina.

Canal Feijóo plantea que “desde que Juan de Garay, después de haber cerrado el ciclo de las fundaciones iniciales de la Conquista, con la de Santa Fe (1573), funda Buenos Aires (1580), la historia de la ‘civilización’ argentina —o, si se quiere, la historia argentina de la civilización— podrá, durante mucho tiempo, formal y fundamentalmente representarse como una historia de dos ciudades: la Ciudad concéntrica y mediterránea por antonomasia (la ciudad de la conquista y la colonia) y la Ciudad excéntrica y litoral por antonomasia (la ciudad que nace asomada al borde circunferencial de la conquista, en inspiración ya evasiva)” (1951:46).

La interpretación de Canal Feijóo es importante, ya que además de establecer estas dos categorías de ciudades definidas por la condición litoral y/o portuaria, especifica concretamente cuándo y dónde se da este paso de un tipo a otro, ese quiebre que determinará dos clases de urbanidad. Y ese quiebre está representado por Santa Fe, previa a la inauguración del otro tipo representado por Buenos Aires.

Canal Feijóo para llegar a esta formulación, parte el análisis de indagar las razones del origen de las ciudades en Argentina, que había motivado su fundación y su lugar de implantación. Es así que detecta que las primeras fundaciones tenían un carácter de puesto de avanzada, jalonaban el avance tierra adentro de la empresa conquistadora. Este avance se daba desde las posiciones establecidas, desde el núcleo del Virreinato del Perú y la Capitanía General de Chile, como desde Asunción del Paraguay. Cabe tener en cuenta que Buenos Aires había tenido un intento de fundación en 1536 con la instalación de una fortificación, pero no prosperó, y los restos materiales y humanos que sobrevivieron a los continuos ataques de pobladores originarios sumandos a otros inconvenientes operativos de la iniciativa, serán trasladados a Asunción en 1541, que sí había logrado implantarse en 1537 como una fortificación segura. Por ello hasta ese momento Buenos Aires no contaba, y desde los otros centros donde ya se encontraba establecida la conquista, ella se desplegará en

“arítmico tanteo temerario y vidente en la profundidad de la conquista y de la tierra, y de sus razas mismas”.¹⁰ Llamará mediterránea a esas ciudades por su carácter interior a esa empresa de conquista, perdida en la inmensidad de la profundidad lejana del territorio, pero en relación de pertenencia y funcional respecto de esos centros que buscaban la ampliación de su radio de influencia con el dominio del espacio. Por ello, concéntrica, incluida en la circunferencia de ese centro conquistador.

Ahora bien, el razonamiento seguirá con que “la fundación de Santa Fe, en 1573, tiene el valor absoluto de cierre de un primer ciclo de fundaciones, el de las fundaciones mediterráneas, abierto hacía veinte años, con la fundación de Santiago del Estero (1553), a la que han seguido las de Córdoba (1558), Mendoza (1561), San Juan (1562) y Tucumán (1565). Con la de Santa Fe había quedado prácticamente cerrado el panorama total de la conquista mediterránea”.¹¹

Santa Fe será el límite mismo “donde el extremo confinamiento a que había llegado la empresa alcanzaba el comienzo de su propio rescate”. Ese extremo de condición mediterránea iba a virar por su propio peso a un registro mayor de necesidades de relación directa con la metrópoli (espacio oceánico), que sería concretado con la segunda fundación de Buenos Aires y su puerto como pieza fundamental.

Los primeros pobladores que formaban parte del heroísmo fundacional tenían como objetivo primordial la consolidación de la ciudad, tanto militar como productivamente, pero sus descendientes, quienes comenzaron a avizorar la necesidad de que la conquista y colonización “no termine en un mortal embolsamiento mediterráneo”, plantearán la extravención de la estructura que la inmersión conquistadora había generado. Y la opción será esa segunda fundación de Buenos Aires, ahí “la solución del problema del embolsamiento mediterráneo iba a tener al fin la forma de un desfondamiento litoral”¹² con un puerto al océano. En la diferencia entre la fundación de Santa Fe y esta segunda fundación de Buenos Aires, “en ella empalman el fin de necesario de la hazaña conquistadora, como empresa de puro espíritu medieval y mediterráneo, y el comienzo de una nueva aventura, como empresa ya de puro espíritu moderno, autonomista y litoral”.¹³

Buenos Aires entonces desde su nacimiento tendrá el rol propio de su ubicación en el extremo de ese espacio circunferencial de la conquista. Y de extremo pasará a ser vértice fundamental de otro territorio. A partir de Buenos Aires, se realizarán nuevas fundaciones como las de Salta (1582), Corrientes (1588), La Rioja (1591), Jujuy (1593), San Luis (1594) y Catamarca (1683), que serán para consolidar una estructura territorial colonial que se superpone a la de la conquista. Es decir, de aquellas primeras ciudades fundadas —el primer ciclo de fundaciones de ciudades mediterráneas según Canal Feijóo—, con un talante de puestos de avanzada, militar, con una configuración espacial y

cultural de refugio en la autoafirmación, se dará lugar a una nueva edición de las mismas pero desde otro centro y finalidad. La condición portuaria de Buenos Aires permitía la conexión oceánica con la metrópolis, y entonces de la configuración de circunferencias de la conquista con centro en Perú, Chile o Asunción, dará paso a un triángulo con vértice en Buenos Aires, punto de relación directa con el centro del poder del imperio colonial. El punto culminante será la creación del Virreinato del Río de la Plata en 1776, que institucionalizará administrativamente esta configuración territorial donde Buenos Aires será la ciudad clave por su puerto que la define en rol, forma y cultura diferente de las otras ciudades mediterráneas.

Ahora bien, si esta era la interpretación histórica de la configuración territorial argentina con sus dos tipos de ciudades, Canal Feijóo plantea su redefinición hacia delante a partir de depositar confianza en la planificación regional. Las influencias de Mumford son evidentes, pero también cuenta y suma el apego a una visión de la ciencia moderna desarrollada a partir de sus inquietudes etnográficas desplegadas para la interpretación del origen de la ciudad argentina. En cualquier caso, planteará la necesidad de que a partir de una intervención sistemática basada en el conocimiento, se supere el gran debate nacional sobre la preeminencia de Buenos Aires —la ciudad portuaria— sobre las otras regiones marcando un brutal desequilibrio en el desarrollo. “La planificación procuraría la única posibilidad lógica de constitución nacional”¹⁴ y tendría el efecto reequilibrante, superando problemas como el despoblamiento del norte y sus consecuencias.

Canal Feijóo entendía que la organización política y económica del país debía contemplar a ambas ciudades en un proceso común, con roles diferenciados a partir de sus condiciones pero con un destino nacional común. La distinción entre ciudad portuaria y ciudad mediterránea era propia del período de conquista y la organización colonial, pero que en una era de organización nacional plenamente moderna podía y debía ser superada en un destino integrado producto de la acción de la planificación. El regionalismo basado en lo fenomenológico dará paso a un regionalismo desarrollista que tendrá una larga continuidad posterior.

Este esfuerzo proclamado aquí había estado concentrado en la realización del Primer Congreso de Planificación Integral del Noroeste Argentino, que tal como se ha dicho, había sido coordinado por Canal Feijóo en su ciudad natal de Santiago del Estero. Aquí confluyeron figuras que luego serán la referencia de los orígenes de la planificación regional en Argentina, como José María Pastor.¹⁵

Puestos en esta dirección, la propuesta concreta de este encuentro para llevar a cabo su objetivo planificador será el ordenamiento del río Salado de forma que permita —nótese la sugestiva denominación— la “litoralización

del interior”.¹⁶ El norte argentino padecía problemas hídricos y por ello será una cuestión central en sus abordajes, pero también esta consideración se refiere a entender justamente al río como una unidad clave del planeamiento, una pieza que se constituye como eje y de esa manera agrupa al territorio desde su condición natural, pero considerado también como sustento para la organización social, económica y jurídica. La definición de la región como la propia de la cuenca de este río Salado que junto al Dulce atraviesan todo el territorio norte del país para desembocar en el Paraná en Santa Fe.

La canalización de la cuenca del Dulce–Salado resolvería problemas de sequía, producción y transporte, y permitiría la estructuración de una porción territorial para su desarrollo. Por ello, la defensa de la región en ese momento pasaba por ponerla en el camino del desarrollo para lo cual era fundamental el río, la conversión de lo mediterráneo a portuario vía la conexión por los ríos que atraviesan los espacios más allá de las divisiones jurídicas.

Esta consideración del río como pieza estructural del territorio, “supone adoptar una noción social y geográficamente no homogénea de región: una noción cuya complejidad aparece en la figura de la ‘sección del valle’ que Mumford tomó del biólogo escocés Patrick Geddes y que ve la riqueza de la región en la diversidad, en la convivencia y el intercambio de distintos tipos sociales y culturales y de diferentes formas productivas y tecnológicas, tal como se asientan históricamente en los ambientes tan diferenciados que supone un perfil de valle, desde lo alto de la montaña hasta el lecho del río”.¹⁷ El ejemplo contemporáneo con que se contaba era el río Tennessee, pero en Argentina habían existido otros proyectos en este sentido en los tiempos posteriores a la independencia nacional, que proyectaron en la interconexión de los ríos con el océano la plataforma de un proceso de industrialización.

Estos proyectos cedieron a la configuración de la red ferroviaria, que fue la forma adoptada para la integración de las regiones a fines del siglo XIX, y que persistió en el tiempo. Justamente, Canal Feijóo planteaba su reconfiguración a partir de situar al río como una pieza fundamental de una nueva estructuración territorial, un río reconvertido y dotado de la infraestructura para potenciar ese rol con el objetivo de equilibrar el desarrollo del territorio.

4. La ciudad–portuaria: figura del urbanismo y la cultura

En el espacio de la costa la infraestructura ferroportuaria tiene un gran protagonismo como elemento de configuración física y de simbolización, interactuando de forma conflictiva con otros programas de usos y equipamientos como los espacios verdes y cívicos. Y en relación con estos conflictos, los planes urbanos que participaron del debate del urbanismo en Argentina de primera mitad del

siglo XX, fundaron sus apuestas mas fuertes con sus rasgos propositivos mas definitorios. Esto a tal punto, que se instala la figura de la “ciudad portuaria” como concepto que interpreta a la ciudad como también prefigura y legitima una forma de intervenir en ella, como se ha descrito en el apartado anterior.

La ciudad portuaria será una conceptualización que define una tipología de ciudad, una figura en donde queda correlacionado el funcionamiento de la infraestructura ferropuertaria, el crecimiento urbano, la ocupación de la costa, y una dinámica de cambios tanto de la estructura física como social y cultural de la ciudad. Así ha sido interpretado en cierta manera en varias de las prácticas urbanísticas analizadas, y en un extenso campo de estudios.

La experiencia moderna contenía una proporcionalidad directa entre las posibilidades de desarrollo y la inestabilidad que éste generaba a partir del acelerado ritmo de los cambios. La abundancia de medios que abría el universo moderno de fines del XIX requería de una flexibilidad y preparación para el intercambio de los valores culturales preexistentes por los nuevos valores que este mundo iba construyendo en su dinámico despliegue.

Y la ciudad será el espaciamento donde se experimentarán marcos de ajuste entre ese intercambio de valores, motorizados por la presencia de un frente de agua y un puerto. Más allá de las polémicas y de las dificultosas definiciones de urbanización y modernización,¹⁸ la ciudad será una pieza clave de estos procesos que se constituirá como una estructura permeable para el cambio o, por el contrario, en una resistencia al mismo, con todas las posibles instancias intermedias, con las inevitables tensiones entre la “sociedad tradicional” y la “sociedad moderna”, tensiones más que evoluciones de aquella a esta última.

Existe una historiografía¹⁹ que no considera que las capacidades técnicas estén dadas solamente por el marco y disponibilidad tecnológica, sino que esas incorporaciones técnicas son posibilitadas por un entramado de acontecimientos y movilizaciones de fuerzas sociales. Indica que los cambios no se producen por una mera accesibilidad a la técnica, sino por las habilidades sociales de idear, asimilar y desplegar las capacidades técnicas. Ello traerá consecuencias en la transformación material de los espacios que se traducirán en la forma urbana de la metrópolis moderna.

Así como se prevé en esta historiografía que de los cambios productivos y la presencia de industria no deriva una ciudad industrial, sino que además habría un tercer elemento interactuando —las condiciones sociales y culturales—, para el caso de la infraestructura portuaria ocurre lo mismo, y no sólo es la existencia de un puerto lo que determina la constitución de la ciudad—portuaria.²⁰ Para la emergencia de una ciudad portuaria es necesaria la concurrencia simultánea de una sociedad portuaria junto a la infraestructura de base técnica.

En la historia de las ciudades que nacen y se desarrollan a la vera de cursos fluviales y marítimos se verifican estos procesos sobre los que se pueden

establecer distintas articulaciones y periodizaciones, distintas imbricaciones en las dinámicas de cambio y permanencia, acusando recibo y mutaciones concordantes a ello la estructura urbana. Aquí se pueden establecer grados, en cuyos extremos se localizan la ciudad portuaria por antonomasia que será Buenos Aires, cuyo puerto impone las nuevas condiciones de existencia, por un extremo. Mientras que por el otro, Santa Fe será la ciudad que quedará indefinida entre su rol originario y su nueva condición portuaria moderna, diferente al estatus histórico perviviente en muchos rasgos sociales caracterizado por las etapas de la conquista y colonial. En ese espectro, Rosario será la ciudad cuya preeminencia del puerto es consustancial a su existencia, marcando su ritmo sin interferencias preexistentes. Por ello tal vez fue la que logró institucionalizar —en términos tanto epistemológicos como administrativos— un plan urbano que piense la ciudad portuaria, siendo la primera en ubicar central y operativamente esta cuestión en relación a lo urbano, intentando armonizar el despliegue de la actividad de su estación portuaria con el crecimiento urbano, expresión por otra parte, de la estructura socio-económica que ese crecimiento generaba.

Santa Fe es la transición entre un tipo a otro, y en cuanto tal, contendrá todas las contradicciones que le otorgan una doble riqueza como caso, ya que por un lado permiten medir la forma de intercambio entre los valores tradicionales y los nuevos, cómo ese intercambio puede ser regulado evitando o promoviendo los cambios, y por otro, forjar una fusión de ellos de forma singular. La doble atención en el plan del año 1927, con el mismo grado de concentración y originalidad, tanto del puerto en primer término pero también del centro histórico, es indicativo de la oportunidad que pudo haber tenido esta ciudad de sintetizar las figuras antagónicas entre la ciudad portuaria y la ciudad mediterránea o histórica.

Sin embargo, entre la ciudad histórica y la ciudad portuaria, en Santa Fe por fuera de lo que ese plan urbano ideó, en su proceso histórico finalmente acaecido el puerto como factor de modernidad fue situado en una trama cultural existente con una pervivencia muy fuerte de su estructura social derivada de su condición histórica. Y en esa pervivencia se pueden encontrar los elementos para explicar las limitaciones que Santa Fe encontrará para constituirse como una ciudad caracterizada por su puerto, ganando las contradicciones sobre la superación de las mismas como puede interpretarse que el plan urbano intentó. Contradicciones que incluso pervivirán hasta la actualidad en los debates sobre su modelo de ciudad, el cual se busca asentar en el puerto pero sin la fuerza en la concreción de los cambios que el mismo potencialmente podría y necesita promover, mas allá de la construcción de su infraestructura técnica. Debilidad consecuente al contrapeso de su estructura histórica basada en una sociedad que costaría caracterizar como sociedad portuaria impulsora.²¹

En los planes urbanos, tal como se fueron sucediendo, esto también es registrado. Porque de alguna manera, y en distinta forma, esto es lo que se intentó abordar en esos planes urbanos, tentando la forma de la ciudad portuaria, incluso definiéndola como una tipología determinada contrapuesta a la ciudad histórica, a la ciudad interior o mediterránea.

Las ciudades fueron modelando fuertemente sus estructuras en base a los pulsos de crecimiento y desarrollo de los procesos de transformación, combinando preexistencias, nuevas demandas e intervenciones en la búsqueda del ordenamiento espacial. En ello la costa urbana fue una pieza clave, y en un momento se constituye en un escenario donde se dirimen las controversias entre las distintas modalidades de entender estos procesos y darle forma material y simbólica en el espacio de la ciudad. En esas controversias estarán los debates contenidos sobre lo estético, entre los roles disciplinares, en los posicionamientos de los agentes de la vida urbana, entre otras de aquellas heterogéneas discusiones que se despertaron a partir de la experiencia moderna y atravesaron las ideas y prácticas del urbanismo.

En ellas, las figuras de la ciudad portuaria y la ciudad histórica fueron convocantes para la definición de estrategias urbanas, como de fundamentaciones para planes urbanos con respuestas disímiles, además de inspirar ejercicios teóricos con proyección cultural desde la interpretación y actuación sobre el territorio urbano y regional. Con estas figuras se intentó interpretar los procesos urbanos en sentido amplio, explicarlos y actuar sobre ellos, ordenarlos primero conceptualmente para idear una operación material en el plan urbano concebido como un instrumento que enlazaba aspiraciones y apuestas de distinto tipo.

Notas

¹ SICA, Paolo: "Firenze, città e fiume", AA.VV.: *La città e il fiume*. Electa, Milano. 1987, p. 181.

² *Primer Congreso Argentino de Urbanismo*. Publicación oficial, Buenos Aires. 1937. Tomo III, p. 51.

³ Guido, Ángel: *Fusión hispano-indígena en la arquitectura colonial*. Buenos Aires: El Ateneo.

1925. Guido, Ángel: *Orientación espiritual de la arquitectura en América*. Rosario: Talleres Gráficos La Tierra. 1927. Guido, Ángel: *Fusión hispano-americana a través de Wolfflin*. Ponencia en el III Congreso Panamericano de Arquitectos, Rosario: Talleres Gráficos La Tierra. 1927. Guido, Ángel: *Eurindia en la arquitectura americana*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, Instituto Social. 1936. También puede incluirse el trabajo sobre el escultor Aleijadinho, publicado mucho después pero respecto del cual otros estudios detectaron su anterioridad ya en 1931. Guido, Ángel: "El Aleijadinho", *La Prensa*, Buenos Aires, 11 de enero 1931 [trad. al inglés: "O Aleijadinho: the little cripple of Minas Gerais". *Bulletin of the Pan-American Union*, Washington, v.65, n° 8, ago 1931, pp. 813-822]. Un análisis de este último trabajo de Guido sobre El Aleijadinho, como la referencia sobre su temprana ubicación en 1931, puede verse Antelo, Raúl: "La desnudez de espíritu. Henríquez Ureña, de-creator", *CONFLUENZE* Vol. 1, No. 1, Dipartimento di Lingue e Letterature Straniere Moderne, Università di Bologna. 2009, pp. 25-42.

⁴ Para estas descripciones, me he basado en el análisis de Rigotti. Rigotti, Ana María. *Las invenciones del urbanismo en Argentina. 1900-1960*. Tesis Doctoral, Universidad Nacional de Rosario. 2005. Inédita.

⁵ Bruno, Perla: "Ciudad-hombre-naturaleza: ideas y planes del urbanismo científico", Bruno, Perla; Mazza, Carlos: *Construcción de paisajes. Transformaciones territoriales y planificación en la región marplatense 1930-1965*. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata. 2002, pp. 50-51.

⁶ Guido, Ángel: *Asunción del rectorado*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, 1948; Guido, Ángel: *Un año de función rectoral*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral. 1949; Guido, Ángel: *Palabras de un rector: discursos y conferencias*. Santa Fe, Imprenta de la Universidad. 1949.

⁷ Le Corbusier: *Quand les cathédrales étaient blanches: voyage aux pays des timides*. Paris: Librairie Plon, 1937. Edición en español: Le Corbusier: *Cuando las catedrales eran blancas; viaje al país de los tímidos*. Buenos Aires: Poseidon, 1958.

⁸ *Primer Congreso de Planificación Integral del Noroeste Argentino*. Buenos Aires: Instituto de Sociografía del Colegio Libre de Estudios Superiores, 1947. Fue realizado en la ciudad de Santiago del Estero, entre los días 6 y 13 de octubre de 1946.

⁹ Sobre datos y actividades de Canal Feijóo ver: Corvalan, Octavio: *Bernardo Canal Feijóo o la pasión mediterránea*. Santiago del Estero: Universidad Nacional de Santiago del Estero, 1988. A su vez, para ello y más específicamente sobre la idea de territorio y su relación con la cultura en Canal Feijóo, ver Gorelik, Adrián: "Mapas de identidad. La imagen territorial en el ensayo de interpretación nacional: de Ezequiel Martínez Estrada a Bernardo Canal Feijóo", *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires, Siglo XXI, 2004, pp.17-68.

¹⁰ Canal Feijóo, Bernardo: *Teoría...* op. cit., p. 31.

¹¹ Canal Feijóo, Bernardo: *Teoría...* op. cit., p. 36.

¹² Canal Feijóo, Bernardo: *Teoría...* op. cit., p. 43.

¹³ Canal Feijóo, Bernardo: *Teoría...* op. cit., p. 45.

¹⁴ Canal Feijóo, Bernardo: *Teoría...* op. cit., p. 139.

¹⁵ Pastor, José: *Urbanismo con Planeamiento. Principios de una nueva técnica social*. Buenos Aires: Arte y Técnica, 1946. Pastor, José: *Curso Básico de Planeamiento Urbano y Rural*. La Plata: Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, 1950. Ver también: Mazza, Carlos: "De lo sublime a lo técnico. La incorporación de

la noción de paisaje en el planeamiento regional en argentina”, *Urban Perspectives*, 9, 2008, Barcelona. UPC. Mazza, Carlos: “Notas sobre los comienzos del planeamiento regional en Argentina, 1943-1946: fragmentos de convergencia entre técnicas y políticas”, *Registros. Revista de Investigación del Centro de Estudios Históricos Arquitectónico-Urbanos*, nro. 2, Mar del Plata, FAUD/UNMdP. 2004, pp. 111-135.

¹⁶ Primer Congreso de Planificación Integral del Noroeste Argentino. Buenos Aires, Instituto de Sociografía del Colegio Libre de Estudios Superiores. 1947, p. 37.

¹⁷ Gorelik, Adrián: “Mapas de identidad...” op. cit. pp. 65-6.

¹⁸ Entre las más recientes, pueden consultarse SAVAGE, Mike; Warde, Alan; Ward, Kevin: *Urban Sociology, Capitalism and Modernity*. Hampshire: Palgrave-Macmillan. 2003. Sayer, Derek: *Capitalism and Modernity. An Excursus on Marx and Weber*. Cambridge, U.K.: Routledge. 1990. Goody, Jack: *Capitalism and Modernity: The Great Debate*. Cambridge, U.K.: Polity Press. 2004.

¹⁹ Ver Morachiello, Paolo; Teyssot, Georges (ed.): *Le Macchine imperfette architettura, programma, istituzioni nel XIX secolo*. Dipartimento di analisi critica e storica. Atti del convegno, Venezia ottobre 1977. Roma: Officina, 1980; Gravagnuolo, Benedetto: *Historia del urbanismo en Europa: 1750-1960*. Madrid: Akal, 1998; OLMO, Carlo; Lepetit, Bernard (eds.): *La Città e le sue storie*. Torino: Einaudi, 1995. Lepetit, Bernard (dir.): *Les formes de l'expérience. Une autre histoire sociale*. Paris: Albin Michel. 1995; Lepetit, Bernard (coord. Heliana Angotti Salgueiro): *Por una Nova História Urbana*. Sao Paulo: Edusp, 2001.

²⁰ Una descripción específica en este mismo sentido, y con aportes significativos a la caracterización de la ciudad portuaria, puede verse en Konvitz, Josef: *Cities and the Sea. Port City Planning in Early Modern Europe*. Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press, 1978.

²¹ Esta cuestión fue específicamente desarrollada en: Javier Fedele (2010): *Ciudad y río: La construcción...* op.cit “Técnica sin metrópolis: Una modernidad refractada”. pp. 361–366.

Epílogo

La volatilidad de los planes y la ineluctable presencia del río

La incorporación del río en los planes urbanos tuvo un lento proceso progresivo donde fue ganando sistematicidad. De proyecto puntual a pieza estructural del plan, al compás de la consolidación del urbanismo como una práctica con pretensiones científicas y en búsqueda de consenso académico y social, como también contenedor de querellas disciplinares y discusiones estéticas.

Un itinerario que partió de las primeras desdibujadas indicaciones de Bouvard en Buenos Aires y Rosario, pasó por el rescate de la tradición de la costa de “arboleda umbrosa” del Plan de la Comisión de Estética Edilicia de Buenos Aires, tuvo un singular experimento en Santa Fe, alcanzó al encumbramiento del río como pieza estructural clave en el Plan de Rosario de 1935, y llegó hasta ser planteado como el “puesto de mando” y celebración purista con sello de vanguardia de Le Corbusier.

Este fue el recorrido, el modo en que se fue dibujando el río en las ciudades ideadas por los planes, paulatinamente, tomando forma, ganando precisión y aumentando la ambición de apropiación, de uso, de significado de la ribera. Ambición y deseo fueron el mayor logro, ya que las realizaciones fueron relativas. La instalación del plan en las dinámicas urbanas siempre es conflictiva, y con estos planes no fue menos. Pero lograron instalar el tema por siempre y guardarle una gran actualidad todavía en el presente. Los planes no subsistieron pero el río sí en ellos, en sus intentos por transformarlo en un espacio importante de la ciudad.

Fue un debate técnico, político y estético. Esto último muchas veces desdeñado en los análisis pero es fundamental para entender ciertas decisiones de quienes estuvieron sobre los principales planes de la Argentina de la primera

mitad del siglo XX. Y ello, conjugado con la principal atención sobre una unidad de análisis espacial, permite ver lo flexibles que son las categorías resueltas desde la urbanística y su historiografía. El “arte cívico” y el “urbanismo científico”, categorías con las cuales se organizan etapas en la consolidación del urbanismo, en el desarrollo presentado aquí se ven como intercambiadas en experiencias que habían sido encasilladas en una u otra. En una posible interpretación, el Plan de Rosario de 1935 puede admitir o superar ambas, y el Plan de Santa Fe de 1927 puede ser reposicionado como experimento secreto rescatándolo de su olvido a una instancia secundaria precientífica y artística.

El grado y carácter de modernidad también pueden ser reformulados en ellos, y las casi canónicas categorías modélicas de preurbanismo y urbanismo, como principalmente las de culturalismo y progresismo,¹ no resisten ante algunos de los planes que pretendieron generar un propuesta sintetizadora a partir de una pluralidad de fuentes, mirando hacia atrás pero proyectándose hacia el futuro simultáneamente, mucho más de lo que otros planes en su “camino recto” pensaban alcanzar.

El Plan de Rosario de 1935 demostró tener una capacidad de lectura, de la etapa en que se encontraba el proceso urbano y su evolución posterior, mucho más certera que el Plan de Buenos Aires de 1940. Pero también, el Plan de Santa Fe de 1927, aun en sus rudimentarios enunciados y su menor documentación propia de una convulsionada gestión, demostró contener unos lineamientos mucho más profundos que el plan de 1944 de esa ciudad, supuestamente científico y formulado con las herramientas que ya parecían indiscutibles en su eficacia y gestionadas desde oficinas profesionalizadas del urbanismo (Roca, 1947), directamente contratadas por la Provincia y el Municipio. Por ello, aquél se puede considerar en su incipiente y errática formulación, más que como una experiencia preurbanística o de arte urbano, un embrionario plan en donde se reconocen antecedentes internacionales con el *Report* de Hegemann (Hegemann, 1915), francamente urbanístico, avanzado y trascendente del mero arte urbano.

En todo este proceso resuena la figura de Ángel Guido que seguramente, en correspondencia con lo descrito, también esté necesitado de un nuevo análisis ponderando elementos que la entera adscripción historiográfica de su producción a una línea nacionalista y antimoderna había clausurado. Justo es decir que el mismo Guido en sus tardías producciones e ideas dio razones para ello, pero también cabe convocar a los fines de la complejidad abordada el ensanche de los horizontes de su prolífera y disímil tarea que va más allá del urbanismo.

Así y todo, hubo que esperar recién a procesos inéditos sobre fines del siglo XX para poder ver transformadas las riberas en espacios cívicos, para avanzar en el ordenamiento de las costas de las estructuras urbanas, es decir lo que

intentaron estos planes en la primera mitad de ese siglo. ¿Cómo organizar la ribera? ¿Cómo diagramar una solución en la disputa entre el parque urbano y el puerto territorial? Superpuestas con otras, a veces en primer plano, a veces en segundo, pero siempre presentes, esas eran las preocupaciones, y esos fueron los intentos... y también los desafíos actuales.

Hoy, con las desafectaciones portuarias y ferroviarias en las costas de los núcleos urbanos consolidados, se terminan saldando de alguna manera las disputas que recorrieron los ensayos de la práctica urbanística de la primera mitad del siglo XX, dado el reconocimiento para uso urbano de la ribera, pero a la par aún permanecen y se actualizan otras disputas. Los cambios tecnológicos en el transporte, junto a la valoración inmobiliaria de los terrenos que supera a los valores originales como infraestructura de transporte, plantean nuevos desafíos que no son más que los de la ciudad contemporánea.

Las posibilidades de una intervención en las riberas centrales de las ciudades y sus piezas portuarias fuera de uso, procesos que ya están en avanzado estado en las ciudades de la cuenca del Plata–Paraná, quedan circunscriptos a las condiciones de actuación en la ciudad contemporánea, las que fluctúan entre potencialidades y posibilidades, experiencias y simulacros, postulados y marketing, recupero público y mercantilización. Si es que existe la posibilidad de una incorporación positiva y genuina de los viejos espacios portuarios y sus extensiones costeras a la ciudad contemporánea, si es que la hay, seguramente será a partir de la puesta en funcionamiento de mecanismos urbanísticos que integren espacial y socialmente las intervenciones particulares en el marco de una actividad amplia de gestión urbana de lo colectivo, y nunca a partir de operaciones acotadas sin ese marco de planificación. Porque en este último caso, las resultantes espaciales son de seguro el encierro sobre sí mismo, el consumo del espacio para la configuración de enclaves de exclusión social, llenados con la repetición de recursos arquitectónicos monótonos, supliendo con fórmulas automatizadas lo que le falte de arte y espontaneidad.

En esas coordenadas puede plantearse una ponderación del actual proceso de transformación que, como se ha visto, tiene un pasado en la historia del urbanismo, y sobre el que se ha pretendido echar luz.

Dentro de este marco de posibilidades, sólo podrán darse resultados positivos si se interviene tendiendo —en sus postulados pulsando a esas condiciones de posibilidad— a la maximización del uso público de los espacios de la ribera y su consecuente articulación en la estructura urbana.

Y en este continuo proceso de intervenciones sobre las riberas en el tiempo desde los orígenes de la ciudad hasta la actualidad, en este permanente interés por las mismas, algunos planes del pasado centellean más que otros, más allá del lugar que les cupo en la historiografía, siempre abierta a la discusión, como también lo es la ciudad contemporánea.

Nota

¹ La referencia es a las categorías desarrolladas por Françoise Choay en su clásica obra: Choay, Françoise: *El urbanismo. Utopías y realidades*. Barcelona: Lumen, 1976. Edición original: Choay, Françoise: *L'Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. París: Editions du Seuil, 1965. Ver Almandoz, Arturo: *Entre libros de historia urbana*. Caracas: Equinoccio, Universidad Simón Bolívar, 2008, pp. 129–135, donde pone en cuestión a dichas categorías, describiendo sus límites y reducciones explicativas de la complejidad de los fenómenos, prácticas e ideas que intentan clasificar.

Bibliografía y Fuentes

1. Fuentes primarias

1.1 Principales archivos consultados

ACDMSF – Archivo Concejo Deliberante Municipal. Ciudad de Santa Fe

AFLC – Archivo de la Fondation Le Corbusier. Paris

AGPSF – Archivo General de la Provincia de Santa Fe. Santa Fe

AGN – Archivo General de la Nación. Buenos Aires

ALP – Archivo de la Legislatura de la Provincia de Santa Fe. Santa Fe

AMBR – Archivo Monumento a la Bandera. Rosario

AMCSF – Archivo del Museo de la Ciudad de Santa Fe. Santa Fe

AMHJM – Archivo Museo Histórico Provincial Julio Marc. Rosario

CIayDM – Centro de Información, Archivo y Digesto Municipal. Concejo Deliberante. Ciudad de Rosario

CEDIAP – Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública. Buenos Aires

FDBFAPyD – Fondos Documentales, Biblioteca de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. Universidad Nacional de Rosario. Rosario

FDBLCABS – Fondos Documentales, Biblioteca de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Buenos Aires

FDSCA – Fondos Documentales, Biblioteca Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires

INTHUAR – Archivo del Instituto de Teoría e Historia Urbano Arquitectónica. Fadu–UNL. Santa Fe

1.1.1. Principales bibliotecas consultadas

Biblioteca Nacional de la República Argentina. Buenos Aires

Biblioteca de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires

Biblioteca de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe

Biblioteca British Architectural Library, Royal Institute of British Architecture. Londres

Biblioteca de la Sociedad Central de Arquitectos. Buenos Aires

Biblioteca de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. Universidad Nacional de Rosario. Rosario

Biblioteca José Gálvez. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe

Biblioteca Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya. Barcelona

Biblioteca de la Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona. Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona

Biblioteca de la Universidad de Barcelona. Barcelona

1.2. Documentos y obras editadas

Baldassari, Ernesto (1925): *Vías navegables y puertos de la República Argentina*. Buenos Aires, Ministerio de Obras Públicas.

Boston 1915 Inc. (1911): *New Boston; a chronicle of progress in developing a greater and finer city – under the auspices of the Boston–1915 movement*. Boston (Mass.), Boston 1915 Inc.

Canal Feijóo, Bernardo (1951): *Teoría de la ciudad argentina*. Buenos Aires, Sudamericana.

— (1948): *De la estructura mediterránea argentina*. Buenos Aires, edición de autor.

Carrasco, Benito (1917): *Memoria de los trabajos realizados en los parques y paseos públicos de la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires, Talleres Gráficos Weiss y Preusche.

— (1923): *Parques y Jardines*. Buenos Aires, Peuser.

— (1927): “Cómo debe estudiarse un plan de transformación urbana”, *Arquitectura*, 6, Rosario.

— (1927): “La avenida de la costa”, *Arquitectura*, 11, Rosario.

Carrasco, Benito; Ángel **Guido** (1943): *Plan Regulador de San Juan*. San Juan, Publicación oficial.

Comisión de Estética Edilicia (1925): “Plan Orgánico para la urbanización del municipio”, Buenos Aires, Intendencia Municipal de Buenos Aires, Talleres Peuser.

Della Paolera, Carlos María (1928): *Dos conferencias sobre urbanismo. Rosario y sus problemas urbanos*. Rosario, Centro de Ingenieros, Arquitectos y Agrónomos Titulares.

— (1933): “Enseñanza del Urbanismo. Método y programa”, *Revista del Centro de Estudiantes de la Facultad de Ciencias Matemáticas*, 5, Rosario, 2º trimestre.

Della Paolera, Carlos María; Adolfo **Farengo**; Ángel **Guido** (1935): *Plan Regulador y de Extensión*. Rosario, Municipalidad de Rosario.

Della Paolera, Carlos; Miguel **Roca** (1942): *Instituto Argentino de Urbanismo, Buenos Aires. Una obra de progreso al servicio de la Nación*. Buenos Aires.

Estudio del Plan de Buenos Aires: “Urbanización del Bajo de Belgrano”, *Revista de Arquitectura* 369, Buenos Aires, diciembre de 1953.

— (1955): “Evolución de Buenos Aires en el tiempo y el espacio”, *Revista de Arquitectura* 375, Buenos Aires, Sociedad Central de Arquitectos.

— (1956): “Evolución de Buenos Aires en el tiempo y el espacio”, *Revista de Arquitectura* 376-377, Buenos Aires, Sociedad Central de Arquitectos.

Farengo, Adolfo (1928): *Plan de Reestructuración Ferroviaria para Rosario*. Rosario.

— (1941): *Plan regulador ferroviario para la Capital Federal*. Buenos Aires.

Gancedo, Alejandro (1925): *Fundamentos y antecedentes relativos al proyecto de ley de nacionalización portuaria*. Buenos Aires, Cámara de Diputados de la Nación.

Gebhard, Enrique; Miguel **Roca**: “Remodelación ferroviaria y urbanística de la ciudad de Bahía Blanca”, *Arquitectura*, 359, Buenos Aires, noviembre de 1950.

Greca, Alcides (1936): “La ciencia del Urbanismo”, *Universidad* 2, UNL, Santa Fe.

— (1937): “La enseñanza del urbanismo en la Universidad Nacional del Litoral”, *Revista de Ciencias Jurídicas y Sociales* 21, UNL, Santa Fe.

— (1939): *Problemas del Urbanismo en la República Argentina*, Santa Fe, UNL.

Guido, Ángel (1922): *Caballitos de mi ciudad*. Rosario.

— (1925): *Fusión hispano-indígena en la arquitectura colonial*. Buenos Aires, El Ateneo.

— (1927): *Fusión hispanoamericana a través de Wolfflin*. Ponencia en el III Congreso Panamericano de Arquitectos, Rosario, Talleres Gráficos La Tierra.

— (1927): *Orientación espiritual de la arquitectura en América*. Rosario, Talleres Gráficos La Tierra.

— “Proemio”, Editorial de *Arquitectura* 1, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, enero de 1927.

— “Arquitectura”, Editorial de *Arquitectura* 1, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, enero de 1927.

— “El éxito de ‘Arquitectura’”, Editorial de *Arquitectura* 7, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, julio de 1927.

— “Urbanización de Rosario”, Editorial de *Arquitectura* 10, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, octubre de 1927.

— “Proyecto de Urbanización para Santa Fe”, *Arquitectura* 11, Revista de la Asociación de Arquitectos de Rosario, Rosario, noviembre de 1927.

— (1930): *La machinolatría de Le Corbusier*. Rosario, SE.

- “El Aleijadinho”, *La Prensa*, Buenos Aires, 11 enero 1931 [trad. al inglés: “O Aleijadinho: the little cripple of Minas Gerais”, *Bulletin of the Pan-American Union*, Washington, v.65, n° 8, ago 1931, pp. 813-822].
- (1936): *Catedrales y rascacielos*. Buenos Aires, Colegio Libre de Estudios Superiores.
- (1936): *Eurindia en la arquitectura americana*. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral, Instituto Social.
- (1937): “Distribución funcional de la ciudad. El uso de las tablas de Bartholomew”, AA. VV.: *Urbanismo*, edición extraordinaria de la Revista de Ciencias Jurídicas y Sociales, UNL, 21-22, Santa Fe, UNL.
- (1937): “Influencia de los ferrocarriles en la evolución morfológica de la planta urbana de Rosario”, Primer Congreso Argentino de Urbanismo. Tomo II. Publicación oficial, Buenos Aires.
- (1937): “Ciudad industrial tipo”, Primer Congreso Argentino de Urbanismo. Tomo II. Publicación oficial, Buenos Aires.
- (1939): *Reargentinización edilicia por el urbanismo*. Buenos Aires, Amigos de la Ciudad.
- (1938): *Plan Regulador de Salta*. Memoria descriptiva. Salta, Municipalidad de Salta-Comisión de Urbanismo.
- (1941): *Plan Regulador de Tucumán*. Rosario, Facultad de Ingeniería, UNR.
- (1941): *Monumentalización funcional de la Avenida 9 de Julio de Buenos Aires*. Buenos Aires, Amigos de la Ciudad.
- (1948): *Asunción del rectorado*. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral.
- (1949): *Un año de función rectoral*. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral.
- (1949): *Palabras de un rector: discursos y conferencias*. Santa Fe, Imprenta de la Universidad.
- (1954): *La ciudad del puerto petrificado. El extraño caso de Pedro Urbano*. Rosario, Litoral [Publicado bajo el seudónimo de Asor Onir].
- Hegemann**, Werner (1915): *Report on a city plan for the municipalities of Oakland and Berkeley*. Oakland, California, The Kelley-Davis Co., printers.
- (1927): “Akademismus und Klassizismus”, *Wasmuths Monatshefte Für Baukunst*. Berlín.
- (1931): *Problemas Urbanos de Rosario. Conferencias del urbanista Dr. W. Hegemann*. Edición a cargo de Ángel González Theiler. Rosario, Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario.
- (1932): “Schinkelscher geist in Südamerika. Wasmuths Monatshefte”, *Baukunst und Städtebau*, 16.
- Hegemann**, Werner; Elbert **Peets** (1992): *El Vitruvio Americano: manual de arte civil para el arquitecto*. Barcelona, Caja de Arquitectos [Edición original: Hegemann, Werner; Elbert Peets (1922): *The American Vitruvius: An Architect's Handbook of Civic Art*. New York, Book Publishing Co].
- Jaeschke**, Víctor (1912): *Las avenidas y la transformación de Buenos Aires*. Buenos Aires, edición de autor.
- Lavedan**, Pierre (1926): *Qu'est-ce que l'Urbanisme? Introduction a l'Histoire de l'Urbanisme*. París, Laurens Éditeur.
- Le Corbusier** (1977): *Hacia una arquitectura*. Barcelona, Poseidón [Edición original: Le Corbusier (1923): *Vers une Architecture*. París, G. Cres].
- (1924): *Urbanisme. Collection de "l'Esprit Nouveau"*. París, Les Éditions G. Crès & Cie.
- (1962): *La Ciudad del Futuro*. Buenos Aires, Infinito [Edición original: Le Corbusier (1924): *Urbanisme. Collection de "l'Esprit Nouveau"*. París, Les Éditions G. Crès & Cie].
- “Vers le Paris de l'époque machiniste”, *Supplément au bulletin du Redressement français* 15, février 1928.
- (1978): *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona, Poseidón [Edición original: Le Corbusier (1930): *Précisions sur un état Présent de l'Architecture et de l'Urbanisme*. París, Editions G. Crès et Cie].
- (1964): *La Ville Radieuse. Éléments d'une doctrine d'Urbanisme pour l'équipement de la civilisation machiniste*. París, Editions Vincent, Fréal & Cie [Edición original: Le Corbusier (1935): *La Ville radieuse*. París, Editions de l'architecture d'aujourd'hui].
- (1941): *Sur les quatre routes*. París, Editions Denoël [Edición en español: Le Corbusier (1972): *Por las cuatro rutas*. Barcelona, Gustavo Gili].
- (1945): *Les trois établissements humains*. París, Edition Denoël [Edición en español: Le Corbusier (1959): *El Urbanismo de los tres establecimientos humanos*. Buenos Aires, Poseidón].
- (2006): *Le Poème de l'Angle Droit*. Madrid, Círculo de Bellas Artes [Edición original: Le Corbusier (1955): *Le Poème de l'Angle Droit*. París, Editions Verve].

- (1937): *Quand les cathédrales étaient blanches: voyage aux pays des timides*. París, Librairie Plon [Edición en español: Le Corbusier (1958): *Cuando las catedrales eran blancas; viaje al país de los tímidos*. Buenos Aires, Poseidón].
- (1947): “Plan Director para Buenos Aires”, *La Arquitectura de Hoy* 4, Buenos Aires.
- (1966): *Le voyage d’Orient*. París, Forces Vives-Fondation Le Corbusier [Edición en español Jeanneret, Charles Eduard (1984): *El viaje de Oriente*. Murcia, Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Murcia].
- (1976): *Oeuvre complète 1946-1952*. Zurich, Editions d’Architecture.
- (1990): *Oeuvre complète*. Zurich, Editions d’Architecture [8 vol.].
- Le Corbusier; Pierre Jeanneret** (1939): *Oeuvre Complète de 1934-1938*. Zurich, Girsberger [1964].
- Municipalidad de Rosario**. *Ordenanza N° 49, Comisión Especial Pro Embellecimiento Edificio*. 27 de setiembre de 1927. Centro de Información, Archivo y Digesto Municipal.
- *Ordenanza N° 58, Plan Regulador de Rosario*. 21 de octubre de 1929. CIAyDM.
- Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe** (1924): *Censo Municipal de la población de Santa Fe, año 1923*. Santa Fe, Edición Oficial.
- (1929): *Guía del Turista*. Santa Fe.
- *Ordenanza 2496, Plan de Urbanización*, 23 de diciembre de 1927. Archivo del Concejo Deliberante Municipal. Tomo 1927, fs.297 y 754 y ss.
- *Ordenanza 2513, modificatoria de la 2496*, 5 de abril de 1928. Archivo del Concejo Deliberante Municipal. Tomo 1928. fs.132 y ss.
- *Ordenanza 2541*, 1 de junio de 1928. Derogación de ordenanzas 2513 y 2496 sobre Plan de Urbanización. Archivo del Concejo Deliberante Municipal. Tomo 1928. fs.126 y ss.
- Ministerio de Obras Públicas** (1935-42): *Boletín de Obras Públicas de la República Argentina*. Ministerio de Obras Públicas, Buenos Aires.
- OX**: “Proyecto de dos Avenidas Centrales en el Rosario”, *Arquitectura* 3, Revista de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, Rosario, marzo de 1927.
- Ozenfant**, Amedée; Charles-Edouard **Jeanneret** (1994): *Acerca del purismo: escritos 1918-1926*. Edición al cuidado de Antonio Piza. Madrid, El Croquis.
- Payró**, Julio (1942): “Ángel Guido. Redescubrimiento de América en el arte”, *Sur* 95, Buenos Aires.
- Poëte**, Marcel (1929): *Introduction a l’urbanisme: l’évolution des villes*. París, Boivin.
- Prebisch**, Alberto: “Precisiones de Le Corbusier”, *Sur* 1, Buenos Aires, verano de 1931.
- Primer Congreso Argentino de la Habitación**. Actas y Conclusiones. Buenos Aires, Museo Social Argentino, 1920.
- Primer Congreso Argentino de Urbanismo**. Publicación oficial, Buenos Aires, 1937.
- Primer Congreso de Planificación Integral del Noroeste Argentino**. Buenos Aires, Instituto de Sociografía del Colegio Libre de Estudios Superiores, 1947.
- Provincia de Santa Fe** (1904): Proyecto de puerto para la ciudad de Santa Fe. Memoria descriptiva. Santa Fe, Escribanía de Gobierno, Tomo 1.
- (1932): *Guía Oficial de la Provincia de Santa Fe, 1931*. Edición Oficial, Santa Fe.
- (1934): *Segunda Guía Oficial de la Provincia de Santa Fe, 1933*. Santa Fe.
- (1934): *Las obras públicas en Santa Fe*. Santa Fe, Ministerio de Hacienda y Obras Públicas, Edición Oficial.
- (1935): *Ley Provincial N° 2439, Comisiones de Fomento*. Archivo Legislatura de la Provincia de Santa Fe.
- (1935): *Ley Provincial N° 2466 de Parques de la Provincia de Santa Fe*.
- (1939): *Ley Provincial N° 2756, Ley Orgánica de Municipalidades*.
- (1939): *Obras públicas en la Provincia de Santa Fe. 18 meses de labor gubernativa*. Santa Fe, Ministerio de Hacienda y Obras Públicas, Castellvi.
- (1940-1): *Boletín de la Dirección de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe*. Santa Fe.
- Roh**, Franz (1927): *Realismo Mágico. Problemas de la pintura europea más reciente*. Madrid, Revista de Occidente (reeditado por Madrid, Alianza, cop. 1997) [Edición original: Roh, Franz (1925): *Nach Expressionismus: Magischer Realismus: Probleme der neuesten europäischen Malerei*. Leipzig, Klinkhardt & Biermann].
- Sacriste**, Eduardo (1979): *Le Corbusier en Buenos Aires 1929*. Buenos Aires, Sociedad Central de Arquitectos.

2. Fuentes secundarias

- AA. VV.** (1937): "Urbanismo", edición extraordinaria de la *Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales* 21-22, Santa Fe, UNL.
- Adagio**, Noemí; Ana María **Rigotti** (1995): "Recuperando el río. Ideas, proyectos, realizaciones. Rosario 1925-1940", *A&P* 10, Rosario.
- Adagio**, Noemí (1997): "Hay que salvar a la arquitectura que se hizo atea. Ángel Guido y su apuesta a la dimensión artística de la disciplina", *Block* 1, Buenos Aires.
- Armus**, Diego (1996): "La idea del verde en la ciudad moderna. Buenos Aires 1870-1940", *Entrepasados. Revista de Historia*, V, 10, Buenos Aires.
- Berjman**, Sonia (1997): *Plazas y parques de Buenos Aires: la obra de los paisajistas franceses. 1860-1930*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.
- (2002): *Carlos Thays: sus escritos sobre jardines y paisajes*. Buenos Aires, Ciudad Argentina.
- (2004): "Carrasco", Liernur, Jorge y Francisco Aliata (eds.): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, Obras, Biografías, Instituciones, Ciudades*. Buenos Aires, Clarín Arquitectura.
- Berjman**, Sonia (1991): "El pensamiento de Benito Carrasco: hacia una teoría paisajística argentina", *DANA* 30, Resistencia.
- Bonet**, Juan Manuel y otros (1991): *Realismo Mágico: Franz Roh y la Pintura Europea 1917-1936*. Valencia, IVAM Institut Valencià d'Art Modern.
- Banchs**, Enrique: "Ciudades argentinas", *El Monitor de Educación Común* 449. Consejo Nacional de Educación, Buenos Aires, mayo de 1910.
- (1983): *Prosas*. Buenos Aires, Academia Argentina de Letras.
- Bragos**, Oscar (1997): "La costruzione del consenso sul Piano regolatore come strumento urbanistico nella citta di Rosario degli anni venti", *Storia Urbana* 78, 21.
- (1992): *El estado de las ideas en torno de un plan para Rosario, 1924-1934*. Rosario, Curdiur.
- Cicutti**, Bibiana (1980): *Facultad de Arquitectura UNR: su formación y desarrollo. 1923-1980*. Rosario, FAPyD.
- Cicutti**, Bibiana; Alberto **Nicolini**: "Ángel Guido, arquitecto de una época de transición", *Cuadernos de Historia*, 9. IAA-FADU-UBA, Buenos Aires, junio de 1998.
- Collado**, Adriana (1994): *Santa Fe, Proyectos urbanísticos para la ciudad 1887-1927*. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral.
- Collado**, Adriana; María Laura **Bertuzzi** (1995): *Santa Fe 1880-1940. Cartografía histórica y expansión del trazado*. Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral.
- Crasemann Collins**, Christiane (2005): *Werner Hegemann and the Search for Universal Urbanism*. New York, W. W. Norton.
- "Urban Interchange in the Southern Cone: Le Corbusier (1929) and Werner Hegemann (1931) in Argentina", *Journal of the Society of Architectural Historians* 54, 2, Jun. 1995.
- De Paula**, Alberto (1983): "El arquitecto Carlos Thays", *Summa*, Colección Temática 3, Buenos Aires.
- Ensick**, Oscar (1988): *Historia económica de la Provincia de Santa Fe*. Rosario, UNR.
- (2006): *Enciclopedia Geográfica de la Provincia de Santa Fe*. Dirigida por Arturo Rabin. Rosario, Fundación Universidad Nacional de Rosario.
- (1973): *Historia de los ferrocarriles en la Provincia de Santa Fe*. Rosario, Edición oficial.
- Gallo**, Ezequiel (2004): *La pampa gringa*. Buenos Aires, Edhasa.
- Gutiérrez**, Ramón y otros (2007): *Congresos Panamericanos de Arquitectos 1920-2000. Aportes para una historia*. Buenos Aires, CEDODAL y Federación de Asociaciones de Arquitectos.
- (1992): *Buenos Aires, evolución histórica*. Bogotá, Escala.
- Gutiérrez**, Ramón; Nery **González** (2009): *Le Corbusier en el Río de la Plata, 1929*. Buenos Aires, Montevideo, Cedodal.
- Gutman**, Margarita (1986): "Casa de Ricardo Rojas o la Construcción de un Paradigma", *DANA* 21, Resistencia.
- Instituto Valenciano de Arte Moderno** (1997): *Franz Roh: teórico y fotógrafo*. Textos de Horacio Fernández y Franz Roth. Valencia, IVAM Centre Julio González.
- Liernur**, Jorge; Pablo **Pschepiurca** (2009): *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*. Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo.
- "Precisiones sobre los proyectos de Le Corbusier en la Argentina, 1929-1949", *Summa* 243, Buenos Aires, noviembre de 1987.

- Martínez San Vicente**, Isabel (1985): *La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario*. Rosario, Curdiur.
- Novick**, Alicia (1991): "Árbitros, pares, socios. Técnicos locales y extranjeros en la génesis del urbanismo porteño", *Arquitectura Sur* 4, Buenos Aires, mayo de 1991.
- (1993): "Carlos María Della Paolera o la amnesia del urbanismo argentino", *Anales del Instituto de Arte Americano* 29, IAA-UBA, Buenos Aires.
- (2000): "Planes versus proyectos. Algunos problemas constitutivos del urbanismo moderno (1910-1936)", *Revista de Urbanismo* 3, FADU, UCh, Santiago.
- (2004): "The notion of Urban Project from a historical and cultural dimension. Proposals for the Costanera of Buenos Aires", *11th International Planning History Society Conference*. Barcelona.
- Novick**, Alicia; Raúl **Piccioni** (1990): "Carlos María Della Paolera (1890-1960). Los orígenes de la profesión de urbanista en la Argentina", *Serie Crítica* 16, IAA-FADU/UBA, Buenos Aires.
- Ortiz**, Federico; Ramón **Gutiérrez**; Alberto **De Paula**; Graciela **Visuales** y otros (1968): *La arquitectura del liberalismo en la Argentina*. Buenos Aires, Sudamericana.
- Page**, Carlos (1991): *Propuestas e intervenciones urbanas en Córdoba 1880/1930*. Córdoba, FAU/UNC.
- Raffa**, Cecilia: "El urbanismo de Benito Carrasco: entre parques y jardines y la propuesta para la ciudad de Mendoza", *Registros* 2, UNMdP. Mar del Plata, diciembre de 2004.
- Rigotti**, Ana María (2005): *Las invenciones del urbanismo en Argentina. 1900-1960*. Tesis Doctoral, Universidad Nacional de Rosario (inédita).
- (1997): "Il piano regolatore di Rosario fra la riforma civica e l'autonomia professionale", *Storia Urbana*, vol. 21, n. 78 [Versión en español: Rigotti, Ana María (1997): "El Plan Regulador de Rosario. Entre la reforma cívica y la autonomía profesional" Rosario, Curdiur].
- Rigotti**, Ana María: "Guido", en Liemur, Jorge y Fernando Aliata (eds.) (2004): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, Obras, Biografías, Instituciones, Ciudades*. Buenos Aires, Clarín Arquitectura.
- Roca**, Miguel (1947): *Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe*. Buenos Aires, Instituto Argentino de Urbanismo.
- : "Plan Regulador de Bahía Blanca", *Arquitectura* 359, Buenos Aires, noviembre de 1950.
- Roth**, Franz (1969): *German painting in the 20th century*. Greenwich, NY Graphic Society Art Library.
- Silvestri**, Graciela: "Puertos", en Liemur, Jorge y Fernando Aliata (eds.) (2004): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, Obras, Biografías, Instituciones, Ciudades*. Buenos Aires, Clarín Arquitectura.
- Tartarini**, Jorge (1992): "El Plan Bouvard para Buenos Aires (1907-1911). Algunos antecedentes", *Anales* 27-28, IAA-FADU-UBA, Buenos Aires.
- (1995): "La visita de Werner Hegemann a la Argentina", *DANA* 37-38, Buenos Aires.
- Tella**, Guillermo (2004): "Benito Carrasco. El camino de la costa", AA. VV.: *Summa+ Historia: Documentos de arquitectura argentina*. Buenos Aires, Ediciones Summa.

3. Bibliografía general

- AA. VV.** (1988): *Documentos para una historia de la arquitectura argentina*. Buenos Aires, Ediciones Summa.
- AA. VV.** (2004): *Summa+ Historia: Documentos de arquitectura argentina*. Buenos Aires, Ediciones Summa.
- Almandoz**, Arturo (1997): *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)*. Caracas, Fundarte.
- (2008): *Entre libros de historia urbana*. Caracas, Equinoccio, Universidad Simón Bolívar.
- Antliff**, Mark (1997): “La cité française: Georges Valois, Le Corbusier, and fascist theories of urbanism”, Affron, Matthew y Mark Antliff (ed.): *Fascist Visions: art and ideology in France and Italy*. Princeton, Princeton University Press.
- (2007): *Avant-garde fascism: the mobilization of myth, art, and culture in France, 1909-1939*. Durham, Duke University Press.
- Ballent**, Anahí (2005): *Las huellas de la política. Vivienda, ciudad, peronismo en Buenos Aires, 1943-1955*. Buenos Aires, Universidad Nacional del Quilmes y Prometeo.
- Bonillo**, Jean-Lucien; René **Borruet**; Jean-Denis **Espin**; Antoine **Picon** (1991): *Marseille*, Ville & Port. Marseille, Parenthèses.
- Calzolari**, Vittoria (1991): “Natura, sito, opera: il caso del parco fluviale”, *Casabella* 575/6, Milano.
- Collin**, Michèle; Thierry **Baudouin**; Claude **Prelorenzo** (1997): *Urbanité des cités portuaires*. París, L’Harmattan.
- Collins**, Meter (1998): *Los ideales de la arquitectura moderna. Su evolución (1750-1950)*. Barcelona, Gustavo Gili.
- Colquhoun**, Alan (1991): *Modernidad y tradición clásica: ensayos sobre crítica arquitectónica*. Madrid, Júcar.
- (2005): *La arquitectura moderna. Una historia desapasionada*. Barcelona, Gustavo Gili.
- Corbin**, Alain (1993): *El territorio del vacío*. Barcelona, Mondadori.
- Crasemann Collins**, Christiane (2005): *Werner Hegemann and the Search for Universal Urbanism*. New York, W. W. Norton.
- Choay**, Françoise (1976): *El urbanismo. Utopías y realidades*. Barcelona, Lumen [Edición original: Choay, Françoise (1965): *L’Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. París, Editions du Seuil].
- Delgado**, José Miguel; Agustín **Guimerà** (Coord.) (2000): *El sistema portuario español (siglos XVI-XX)*. Madrid, Ministerio de Fomento.
- Driessen**, Henk: “Mediterranean port cities: Cosmopolitanism reconsidered”, *History and Anthropology Journal* 16, 1, March 2005. Taylor & Francis Group.
- (2001): “People. Boundaries and the Anthropologist’s Mediterranean”, *Anthropological Journal on European Cultures* 10.
- Dyos**, H.J.; Michael **Wolff** (Eds.) (1976): *The Victorian city: images and realities*. London, Routledge & Paul Kegan.
- Fava**, Nadia (2004): *Progetti e processi in conflitto: il fronte marittimo di Barcellona*. Tesis Doctoral. Universitat Politècnica de Catalunya. Inédita.
- Fishman**, Robert (1982): “From the Radiant City to Vichy. Le Corbusier’s Plans and Politics. 1928-1942”, Walden, Russell (Ed.): *The open hand, essays on Le Corbusier*. Cambridge, Massachusetts, MIT press.
- Frampton**, Kenneth (1987): *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona, Gustavo Gili.
- Gorelik**, Adrián (1998): *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes.
- (2004): *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires, Siglo XXI.
- Gravagnuolo**, Benedetto (1998): *Historia del urbanismo en Europa: 1750-1960*. Madrid, Akal.
- Grindlay Moreno**, Alejandro Luis (2001): *Los puertos mediterráneos andaluces: Centralidad urbana y dimensión territorial*. Tesis Doctoral. Universidad de Granada. Inédita.
- Gutiérrez**, Ramón (1983): *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid, Cátedra.
- Gutiérrez**, Ramón; Nery **González** (2009): *Le Corbusier en el Río de la Plata, 1929*. Buenos Aires, Montevideo, Cedodal.
- Hardoy**, Jorge (1988): “Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina”, Hardoy, Jorge y Richard Morse (comp.): *Repensando la ciudad de América Latina*. Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano.
- Hall**, Peter (1996): *Ciudades del mañana: historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona, Ediciones del Serbal.
- (1998): *Cities in civilization. Culture, innovation and urban order*. New York, Pantheon Books.

- Hayuth**, Yehuda (1989): "The Dynamics and dimensions of Port-City Interrelationships", *Geoforum* 20, 20.
- Herf**, Jeffrey (1993): *El modernismo reaccionario. Tecnología, cultura y política en Weimar y el Tercer Reich*. Buenos Aires, Fondo Cultura Económica.
- Herzfeld**, Michael (1984): "The Horns of the Mediterraneanist Dilemma", *American Ethnologist* 11, 3.
- Hoyle**, Brian S.; David A. **Pinder** (Eds.) (1992): *European port cities in transition*. London, Belhaven.
- (1989): "The Port-City Interface: Trends, problems and examples", *Geoforum* 20, 20.
- Johnston**, Norman (1983): "Harland Bartholomew: precedent for the profession", Krueckeberg, Donald A.: *The American planner: biographies and recollections*. New York, Taylor & Francis.
- Kalman**, Samuel (2008): *The extreme right in interwar France: the Faisceau and the Croix de feu*. Aldershot-Hampshire, Ashgate Publishing Ltd.
- Konvitz**, Joseph W. (1994): "The Crises of Atlantic Port Cities, 1880 to 1920", *Comparative Studies in Society and History* 36, 2, Cambridge.
- "Review Essay: Port Cities and Urban History", *Journal of Urban History* 19, 3, 1992/93.
- (1985): *The Urban Millennium: The City-Building Process from the Early Middle Ages to the Present*. Carbondale, Southern Illinois University Press.
- (1982): "Les villes portuaires de 1780 a nos jours: Leur evolution spatiale", *Revista Urbi* VI, Ecole d'architecture de Paris-Conflans, Paris.
- (1978): *Cities and the Sea. Port City Planning in Early Modern Europe*. Baltimore, MD, Johns Hopkins University Press.
- Lahuerta**, Juan José (ed.) (1997): *Le Corbusier y España*. Centre Cultura Contemporania Barcelona.
- (1989): *1927: La abstracción necesaria en el arte*. Barcelona, Anthropos.
- Lepetit**, Bernard (dir.) (1995): *Les formes de l'expérience. Une autre histoire sociale*. París, Albin Michel.
- (2001): *Por una Nova História Urbana*. Sao Paulo, Edusp. Edición coordinada por Heliana Angotti Salgueiro.
- Liernur**, Jorge (2001): *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Buenos Aires, Fondo Nacional de las Artes.
- Liernur**, Jorge; Fernando **Aliata** (2004): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, Obras, Biografías, Instituciones, Ciudades*. Buenos Aires, Clarín Arquitectura.
- Liernur**, Jorge; Pablo **Pschepiurca** (2009): *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*. Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo.
- Liernur**, Jorge; Graciela **Silvestri** (1993): *El umbral de la metrópoli*. Buenos Aires, Sudamericana.
- Meyer**, Han (1999): *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Rotterdam, International Book.
- Monclus**, Francisco Javier; José Luis **Oyon** (1982): "Espacio urbano y sociedad: algunas cuestiones de método en la actual historia urbana", *Arquitectura* 236, Coam, Madrid.
- Monge**, Fernando; Margarita **del Olmo** (2000): "Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria. Las ciudades americanas en el Atlántico", Delgado, José Miguel y Agustín Guimerà (coord.): *Los puertos españoles. Historia y futuro (siglos XVI-XX)*. Madrid, Ministerio de Fomento.
- Morachiello**, Paolo; George **Teysot** (Eds.) (1980): *Le Macchine imperfette architettura, programma, istituzioni nel XIX secolo*. Dipartimento di analisi critica e storica. Atti del convegno, Venecia, 1977. Roma, Officina.
- Novick**, Alicia; Raúl **Piccioni** (1990): "Carlos María Della Paolera (1890-1960). Los orígenes de la profesión de urbanista en la Argentina", *Serie Crítica* 16, IAA-FADU/UBA, Buenos Aires.
- Olmo**, Carlo; Bernard **Lepetit** (Eds.) (1995): *La Città e le sue storie*. Torino, Einaudi.
- Portoghesi**, Paolo (Dir.) (1969): *Dizionario Enciclopédico di Architettura e Urbanistica*. Roma, Istituto Editoriale Romano.
- Piñon**, Juan Luis (2004): "A favor de la historia urbana", *Registros* 2, Cehau/UNMP. Mar del Plata.
- Portantiero**, Juan Carlos (1987): *Estudiantes y política en América Latina: el proceso de la Reforma Universitaria (1918-1938)*. México, Siglo XXI.
- Prelorenzo**, Claude (1997): *Urbanité des cités portuaires*. París, L'Harmattan.

- Price**, Jacob (1974): "Economic Function and the Growth of American Port Towns in the Eighteenth Century", *Perspectives in American History*, vol. VIII.
- Roncayolo**, Marce (1988): *La ciudad*. Barcelona, Paidós.
- (1990): *L'imaginaire de Marseille. Port, ville, pôle*. Tome V: *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIXe-XXe siècles*. Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.
- Rigotti**, Ana María (2005): *Las invenciones del urbanismo en Argentina. 1900-1960*. Tesis Doctoral, Universidad Nacional de Rosario. Inédita.
- Saer**, Juan José (1991): *El río sin orillas. Tratado imaginario*. Buenos Aires, Alianza.
- Sambricio**, Carlos (Ed.) (1996): "La Historia Urbana", *Ayer* 23, Madrid, Marcial Pons.
- Seltmann**, Gerd; Anette **Kolkau** (1994): "La Iba de Emscher Park", *Ciudad y Territorio* 100-101, Madrid.
- Sica**, Paolo (1981): *Historia del Urbanismo: el Siglo XIX*. 2 vols. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.
- (1981): *Historia del Urbanismo: el Siglo XX*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.
- Silvestri**, Graciela (2003): *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. Buenos Aires, Editorial de la Universidad de Quilmes.
- Sourian**, Etienne (1998): *Diccionario Akal de Estética*. Akal, Madrid [Original: Presses Universitaires de France, Paris, 1990].
- Tilly**, Charles (1996): "What good is urban history", *Journal of Urban History*, vol. 22, 6.
- Tobal Conesa**, Cristòfol (1997): "Nuevas perspectivas en la geografía portuaria: las relaciones puerto-ciudad", *Biblio 3w*. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales 24, Barcelona, Universidad de Barcelona.
- Williams**, David (1993): "The progress of maritime history (1953-1993)", *Journal of transport history* XIV, 2.

Sobre el autor

Javier Fedele, Doctor Arquitecto, por la Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona.

Profesor de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad Nacional del Litoral e Investigador del Conicet.

Sobre el tema ha desarrollado la tesis de título: *Ciudad y Río: la construcción histórica de un paisaje –Santa Fe 1886–1952–*, y dirige el proyecto de investigación: *Puertos, territorios y urbanidad en el paisaje litoral* (SCYT–UNL y Conicet), publicando distintos artículos en revistas académicas en el campo de estudios sobre historia y cultura urbana.

Profesor invitado en seminarios de postgrado en Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona; Universidad Federal da Bahía, Salvador, Brasil; y Universidad Nacional de Rosario, Argentina.

En la presente edición se plantea cómo los planes urbanos abordaron los espacios de la ribera en la ciudad, como los interpretaron en sus potencialidades o conflictos, y que propusieron consecuentemente en un escenario donde las controversias fueron recurrentes y se tramaron las crecientes capacidades técnicas, la movilización de fuerzas sociales, y el rol del urbanismo como disciplina.

En el contexto de las ciudades argentinas, un momento importante de esta problemática serán los años 1920, cuando se detecta el protagonismo de la costa urbana como tema social, político y cultural, tomando identidad problemática hasta convertirse en problema técnico urbano. Esto se verifica en la formalización de los planes urbanos en la primera mitad del siglo XX para las ciudades de Buenos Aires, Rosario y Santa Fe, localizadas sobre la cuenca del Plata-Paraná, cuya existencia determinó sus nacimientos y evoluciones política, económica y urbana.

El enfoque no es desde una temática de historia local, por el contrario, supera ese abordaje estricto de lo local para insertarlo en un sistema de problemas generales sobre la ciudad que interactúa en diferentes casos y experiencias, donde también se encuentran participando figuras emblemáticas del debate internacional como Hegemann y Le Corbusier. Por ello, el tema conforma un núcleo de problemas y acontecimientos de significación, desde lo urbanístico pero incluyendo implicancias políticas y culturales, que fueron trabajados en la investigación que el libro da cuenta.