



Anales del Instituto de Arte Americano
e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo"

■ DE UNA ALDEA SIN LÍMITES AL PROYECTO DE DELINEACIÓN PARA DEFINIR UNA CIUDAD CAPITAL. ROSARIO 1852-1873

Silvia Dócola

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO:

Dócola, S. (2017) De una aldea sin límites al proyecto de delineación para definir una ciudad capital. Rosario 1852-1873. *Anales del IAA*, 47(2), 161-173. Consultado el (dd/mm/aaaa) en <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/247/420>

ANALES es una revista periódica arbitrada que surgió en el año 1948 dentro del IAA. Publica trabajos originales referidos a la historia de disciplinas como el urbanismo, la arquitectura y el diseño gráfico e industrial y, preferentemente, referidas a América Latina.

Contacto: iaa@fadu.uba.ar

* Esta revista usa Open Journal Systems 2.4.0.0, que es software libre de gestión y publicación de revistas desarrollado, soportado, y libremente distribuido por el Public Knowledge Project bajo Licencia Pública General GNU.

ANALES is a peer refereed periodical first appeared in 1948 in the IAA. The journal publishes original papers related to the history of disciplines such as urban planning, architecture and graphic and industrial design, preferably related to Latin America.

Contact: iaa@fadu.uba.ar

* This journal uses Open Journal Systems 2.4.0.0, which is free software for management and magazine publishing developed, supported, and freely distributed by the Public Knowledge Project under the GNU General Public License.

DE UNA ALDEA SIN LÍMITES AL PROYECTO DE DELINEACIÓN PARA DEFINIR UNA CIUDAD CAPITAL. ROSARIO 1852-1873

FROM A VILLAGE WITHOUT LIMITS TO THE DELINEATION PROJECT TO DEFINE A CAPITAL CITY. ROSARIO 1852-1873

Silvia Dócola *

Anales del IAA #47 - año 2017 - (161-173) - ISSN 0328-9796 - Recibido: 12 de octubre de 2017 - Aceptado: 30 de noviembre de 2017.

■ ■ ■ El presente trabajo propone una lectura sobre los primeros proyectos para delinear Rosario. Desarrolla el proceso que va desde el intento de Oroño para delimitar lo existente en 1852 hasta el proyecto de delineación de la ciudad de 1873. El poblado carecía de fundación y, por ende, de una traza original. Las diferentes propuestas instalaron el debate sobre cómo debía ser la ciudad, hasta dónde debía llegar y qué hacer con sus bordes.

La lectura de planos y escritos nos permite interpretar diversos proyectos. Todos proponen una ciudad regular, extendida, que contrasta con lo limitado del área edificada de la ciudad. Sin embargo, algunos apuestan a definir una metrópoli abierta a la pampa y otros plantean una ciudad cerrada, una unidad urbano rural. En el marco de esos debates, la delineación de la ciudad, y su consecuente delimitación, fue medular para la postulación de Rosario como capital de la nación.

PALABRAS CLAVE: bordes, Rosario, ciudad, metrópoli, Nicolás Grondona, Siglo XIX, delineación.

■ ■ ■ This paper examines the first attempts to delineate the city plan of Rosario. It presents the process that goes from the first design made by Oroño to delineate the urban areas that existed in 1852, until the 1873 delineation project. The city lacked a founding act, and therefore an original layout. Different delineation proposals debates arose regarding how the city should be, where it should end and what should be done about its boundaries.

The study of the city plans and other written documents allows us to interpret those different projects. They all proposed a regular pattern as well as a larger extended city, which contrasted with the current, rather small built area. A few, however, encouraged an open-ended metropolis, while others recommended a closed city in order to form an urban rural unit. In this contested context, the city delineation that configured its limits was also a key point of the finally failed Rosario's candidacy as capital city of the Nation.

KEYWORDS: borders, Rosario, city, metropolis, Nicolás Grondona, 19th Century, delineation.

* Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Universidad Nacional de Rosario (FAPyD, UNR).

El presente trabajo forma parte de las indagaciones realizadas sobre Rosario en la tesis doctoral de la autora "Espacios de poder para la Confederación Argentina. La capital, el puerto y el lugar del soberano. 1854-1859", Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata (FAU-UNLP), dirigida por Fernando Aliata. Retoma trabajos realizados hace casi veinte años resignificados a la luz de las recientes producciones elaboradas en el marco del proyecto de investigación "Proyectos de Ciudad y territorio, Rosario 1852-1875", Carrera del Investigador Científico, Universidad Nacional de Rosario (CIC-UNR), dirigido por Waldo Ansaldi y codirigido por Beatriz Chazarreta.

Introducción

El presente trabajo propone una lectura sobre los primeros proyectos para delinear Rosario entre 1852 y 1873. El poblado carecía de fundación y, por ende, de una traza. Las diferentes propuestas de delineación instalaron el debate sobre cómo debía ser la ciudad, hasta dónde debía llegar y qué hacer con sus bordes.

El artículo se inicia desarrollando el estado de conformación inicial de Rosario como una aldea irregular a finales del siglo XVIII. Continúa con los intentos para regularizarla, desde el discurso de Oroño de 1852 –quien plantea tempranamente circunvalar lo edificado– hasta el plano de Grondona de 1858 –quien lo propone como una imagen para una metrópoli ilimitada en la pampa. *A posteriori*, se centra en el debate sobre la delineación desarrollado en el ámbito del Municipio y en la prensa entre 1864 y 1868, donde fue central para ordenar la metrópoli definir áreas mediante la utilización de bulevares como límites.

Finalmente, desarrolla cómo la cuestión de la delineación y su delimitación fue medular para la postulación de la ciudad como capital de la nación, a la vez que en la lucha por la autonomía municipal en relación con la provincia de Santa Fe. El plano de Grondona de 1871, abierto a la pampa, contrasta con el plano de delineación de 1873, donde la ciudad es delimitada como unidad urbano rural.

El trabajo demuestra cómo la delineación como problema, y en especial la definición de sus bordes en este proceso que se desarrolla en veinte años, nos permite leer los debates que plantean una ciudad cerrada o una metrópoli en el desierto. Los planos y discursos dan cuenta de esas posturas, contrastadas con una ciudad que no superaba en todo este tiempo los 50.000 habitantes.

La aldea irregular

Rosario, a diferencia de la mayoría de las ciudades argentinas, no fue fundada. No contó con una traza previamente dibujada ni demarcada en el territorio, donde se planteara la definición de calles y manzanas ni del espacio público y privado. No tuvo una forma urbana *a priori*, ni límites, ni un ejido considerado tierra común. Al decir de sus propios habitantes, fue armada en “terrenos de propiedad particular”.

Diversos autores han propuesto hipótesis sobre cómo surgió Rosario a mediados del siglo XVIII (Álvarez, 1943; Montes, 1969 y 1982; Mongfeld, 1982; Locatelli, 1974; Martínez de San Vicente, 1985). La aldea se inició en un recodo del camino. Las dos primeras calles eran los mismos caminos a Buenos Aires y a Santa Fe. Santiago Montenegro, un poblador instalado en 1724, poseía una lonja de terreno y comenzó a fraccionar su propiedad y a delinear las primeras cuadras (Montes, 1969). Mediante la estrategia de la donación de tierra para una plaza y una capilla, comenzó a dar forma a los espacios públicos y a convertir tierra rural en urbana.

El poblado inicial se organizó con una incipiente trama que comenzaba a extenderse hacia la pampa y se articulaba con los caminos de vinculación territorial. La posición de este poblado en un área relativamente fuera de control por parte del gobierno español favorecía el contrabando. Las escasas descripciones de Rosario la definen como un rancharío disperso y sin ordenamiento que se diluye, sin límites, en las pampas.

En la carta del río Paraná del Capitán Sullivan, de 1847, Rosario aparece ordenada como una trama de cinco por tres manzanas. Hasta ese año, una lonja al norte de la incipiente urbanización permaneció desocupada, con excepción de algunos ranchos próximos a la Bajada Grande, la única que vinculaba la aldea “de arriba” con la playa que estaba limitada por altas barrancas. En 1850 el agrimensor público Raymundo Prat, radicado y con actuación en Buenos Aires, realizó el *Plano de mensura y división* de esa lonja y dio forma a una zona urbana dividida en cuadros de 150 varas siguiendo el trazado de las calles existentes. Esta “urbanización” igualaba en superficie a la del poblado efectivo en ese momento (Mongfeld, 1982). De este modo, se organizaba la aldea en terrenos de propiedad particular, definiendo cuadros que intentaban ser regulares.

Ese germen de ordenamiento inicial irá definiendo las calles y el espacio de las manzanas. Sin embargo, sin una autoridad local que controlara la línea de edificación, la orientación, la unidad de medida y el punto de arranque con el cual debían hacerse las mensuras, la aldea se caracterizaba por un tejido irregular que se diluía en la pampa.

De la aldea a la ciudad regular, 1852-1858. Una metrópoli en la pampa

Existen muy pocas imágenes sobre Rosario anteriores a la década de 1860.¹ Por ello, resulta dificultoso definir la forma de la ciudad. Por el plano de mensura de Prat, vemos que cada manzana es, o bien de uno, o bien de pocos propietarios, lo que implica un probable tejido disperso. La aldea fue declarada ciudad en 1852 y, ante la escisión de Buenos Aires de la Confederación Argentina, Rosario se consolidó como el puerto de las provincias.

El *Plano de la Ciudad del Rosario de Santa Fe en el año 1853* (Figura 1) define el territorio de Rosario más allá del manzanero, remarca la entrada a esta por cada uno de los caminos, sitúa el Campo Santo en las afueras de la ciudad² y la Capilla del Saladillo al sur. Señala la laguna de Sánchez al oeste y otra laguna algo más al sudoeste que limitan la ciudad. Este plano da cuenta de la importancia del armado de la ciudad en torno al río (la figura de un gran barco en el puerto), y los caminos que entran y salen de la ciudad marcan su rol regional.

Si cruzamos los pocos datos existentes sobre Rosario, podemos afirmar que hacia 1854 la edificación se hallaba contenida en una traza recostada sobre el Paraná que no excedía las calles Mendoza y Progreso (hoy Mitre). En junio de 1854, Nicasio Oroño escribía a su amigo Urquiza que había presentado al gobernador de la provincia Domingo Crespo un *Proyecto de reforma administrativa, política y judicial para el Rosario*. La nota no había sido contestada. Oroño se dirigió entonces directamente al presidente de la Confederación Argentina. Ante todo, pretendía la creación de una Municipalidad que controlase la aldea. Entre sus funciones, proponía el “ornato y aseo de la población, la delineación y demarcación de calles y plazas e inspección de sus edificios públicos y de particulares...”. Escribió Oroño:

Es preciso no dejar crecer esta ciudad como va, sin regla ni dirección alguna. Sin pérdida de tiempo debe circunvalarse lo que ya está edificado por una calle de 20 varas y formar para afuera calle de igual anchura o de 18 varas al menos.

En la parte o recinto circunvalado, es decir en lo que ya está edificado, debe prescribirse inexorablemente que todo edificio que se haga se introduzca dos varas. No importa la pequeña imperfección o irregularidad que por ahora resulte de esta medida,

pues desaparecerá a la vuelta de pocos años: los que por ahora se repuntan como buenos edificios, han de desaparecer muy luego para dar lugar a muchos mejores. Al formar una ciudad donde abunda el terreno, es preciso pensar en el porvenir, dejando plazas y calles espaciosas. Al principio nada cuesta esto. Después cuesta muy caro, y los gobiernos tienen que gastar millones para dar deshago a las poblaciones establecidas con estrechez, por imprevisión (Cit. Areces y Ossana, 1984, p. 58 y sig.)

El diagnóstico y el proyecto eran claros. La apuesta al cambio era el valor determinante. La imperfección inmediata, la irregularidad, podía tolerarse en busca de la “ciudad regular”. La transformación física era el motor de la transformación.

El plano publicado por Grondona cuatro años después (Figura 2), en 1858, da cuenta de una lectura de Rosario a futuro. Como ya hemos trabajado (Dócola, 1995, 1996 y 2012; Chazarreta, Stábile y Dócola, 1995), y lo han hecho otros autores (Megías, 2012; Basso y Español, 2010; Cicutti, 2016), este plano describe a Rosario como ciudad puerto de la Confederación Argentina. La sugerente lectura de Megías que analiza las alegorías de la patria y la ciudad que forman parte de la imagen publicada plantea una relación directa entre “las provincias” con su puerto, saltando directamente la mediación provincial. Con relación a la pregunta efectuada por Megías sobre quién podría ser el comitente del plano, consideramos que es el mismo Grondona quien con su confección apunta a dos objetivos. Por un lado, él, junto a su hermano Marcelo, se estaba iniciando en el negocio de los mapas con la publicación del plano de Buenos Aires de 1856 y ahora con el de Rosario (Dócola, 2012). Por otra parte, en ese mismo momento Nicolás Grondona, en su carácter de “idóneo preocupado por la mejora y adelantamiento de la ciudad” es propuesto para ocupar un cargo en la ciudad. Al mismo tiempo, “a raíz del notorio desorden observado en la construcción de los edificios de la ciudad”, el Jefe Político del Departamento decide “elear al Gobierno Provincial una propuesta para crear una Comisión de Catastro y Obras Públicas, junto con la sanción de un proyecto de reglamento que normalice las funciones de dicha institución”.³ Hasta tanto esto se resuelva, el Jefe Político de Rosario decide facultar al Jefe de Policía para que nombre a Grondona “en comisión para la delineación y nivelación de los edificios y calles de la ciudad y para la confección y redacción de un Reglamento Provisorio que sirva de norma al orden arquitectónico de las construcciones ulteriores de los edificios”.⁴

De este modo, Grondona realizó un plano para ser litografiado y vendido en el mercado, que a la vez sirvió de elemento para demostrar sus competencias y ofrecerse como técnico para desempeñarse en la ciudad. Grondona hace el plano a su costa, como mejor modo de propagandizarse. Su plano es una imagen a futuro en la cual se sitúan, rodeando la traza, los edificios más importantes, aquellos que la muestran como una ciudad moderna, una ciudad puerto comunicada con las provincias. Dibuja en primer lugar el puerto, pero también las mensajerías, el mercado, la plaza y el teatro.

Grondona definió una ciudad sin bordes, una grilla indiferenciada que se extendía más allá de lo construido, abierta a la pampa. En ella todo era posible. Frente a la imagen de ciudad circunvalada de Oroño, la ciudad de Grondona invita a ser ocupada una y otra vez, superan aquella aldea que había sido un simple recodo en el camino.

En coincidencia con Oroño, los diferentes lectores y narradores de la ciudad interpretaban una ciudad en cambio permanente (Dócola, 2017). En la década de 1850, frente al diagnóstico de que Rosario “crecía sin regla ni dirección alguna”, desde el gobierno local se



Figura 1: Anónimo. *Plano de la Ciudad del Rosario de Santa Fe en el año 1853*. Fotografía en tamaño reducido. Fuente: Centro de Documentación Visual (CDV), Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Universidad Nacional de Rosario (FAPyD-UNR).



Figura 2: Grondona (1858). *Ciudad del Rosario de Santa Fe*. Fuente: Museo Histórico Provincial Julio Marc, Rosario.

buscó imponer ciertas reglas, definir el norte válido, el punto de arranque de las mediciones e intentar consensuar la unidad de medida, ya que hasta ahora se usaban diferentes varas. Los objetivos eran simples: preparar un tablero que pudiera extenderse hacia la pampa y evitar los conflictos entre vecinos. Estas reglas permitieron que cada anónimo constructor y sus reconocidos comitentes –quienes estaban conformando una élite de “notables dirigentes” (Megías, 1996)– fueran dando forma a una ciudad transformable, de arquitecturas sustituibles, apostando a lo efímero como valor. La generación del tablero regular permitía la inevitable sustitución de la arquitectura que se consideraba provisoria. La aldea irregular daba lugar a la ciudad efímera, como salto inevitable a la metrópoli. Espacio de cruce de flujos de información, de mercaderías, de capital, de gente de las más variadas procedencias, de arquitecturas transitorias: un “no lugar”.

Más allá de la idea del bulevar, hasta 1860, a diferencia de Montevideo o Buenos Aires, las ideas ilustradas de transformación de las ciudades europeas no llegaron a Rosario. En la década de 1850 no había ni técnicos capacitados ni comitentes ilustrados que pensarán plazas o calles porticadas, que intentaran proyectar una ciudad moderna a la manera de la París haussmaniana que se estaba proyectando o de la Barcelona que se estaba repensando en ese mismo momento, ni siquiera de la Milán de la Restauración. Aquí no había ni murallas que derribar ni callejuelas que sistematizar porque no había construcciones abigarradas de larga data; tampoco había motines que controlar ni recorridos simbólicos que organizar. Cierta modesta modernidad pasaba solo por generar espacios higiénicos como los mercados, diseccionar las lagunas de los suburbios y regularizar y nivelar las calles. En el puerto, el mayor reto era definir una ciudad separando las actividades y vinculando los espacios para organizar el tránsito de mercaderías. Mientras en 1830 el prefecto Rambuteau expresaba que en París había que hacer circular “el aire y los hombres”, aquí debían circular las materias primas y los productos manufacturados entre el puerto y las provincias. Y en vehiculizar esto radicaba todo el esfuerzo.

Oroño, ya en 1854, anhelaba calles de circunvalación, casi en el mismo momento en que Haussmann era nombrado prefecto de París. Oroño pretendía construir un límite a la parte edificada, una especie de muralla derribada, y desde allí delinear un ensanche. Esta idea no halló el consenso sino hasta veinte años más tarde, pero volvió a instalarse el debate en la década de 1860. Aun cuando el proyecto político de La Confederación se clausuró con la batalla de Pavón en 1861, el proyecto de Rosario como puerto de las provincias continuó; en 1863 Mitre inauguró las obras del soñado ferrocarril a Córdoba, y el área en las inmediaciones de la estación empezó a poblarse. En ese momento comenzará a debatirse, ahora en el ámbito de la institución municipal, cómo delinear y delimitar la ciudad.

El proyecto de delineación en debate. Límites para ordenar la metrópoli, 1864-1868

En 1860 se instala finalmente la Municipalidad en el Rosario. La ley contempla la creación de tres comisiones. Una de ellas, la de Obras Públicas, se encargaba del empedrado, la nivelación y el desagüe de las calles –problemas centrales diagnosticados en la década de 1850–, entre otras funciones. En 1864, el concejal Aarón Castellanos presentó el *Proyecto de Ordenanza sobre anchura de calles, bajadas y caminos*, que se trató en el ámbito municipal y en la prensa.⁵

El proyecto, en líneas generales, proponía construir una ciudad como apuesta colectiva, que intentara supeditar la “ciudad de los propietarios” a “la ciudad de los vecinos” (Dócola, 1994) y utilizara para ello la delineación. La propuesta retoma la idea de Oroño de diez años antes, de limitar la ciudad por una gran calle, bulevar o alameda con vereda a cada lado, y plantar árboles de cuarenta varas de ancho que circunvalen el área consolidada, a la altura de las calles Progreso (hoy Mitre) y Mendoza. En el encuentro de estas “puede hacerse una plaza” y trazarse otro bulevar a una legua. Estos bulevares definen áreas específicas. Para la primera establece ampliar las calles y define que cada casa que se renueve deberá retrotraerse a la nueva línea de edificación donde, además, se propone la eliminación de la casa “pajiza”. El proyecto genera resistencias de una parte de los concejales, quienes argumentan que la ciudad fue formada en “terrenos de propiedad particular” e invalidan incluso la delineación realizada por Pratt porque “fue solicitada por un privado”. Lo consideran “inviabile”, ya que afectaría las propiedades de los vecinos.

Por otra parte, el proyecto plantea “vías públicas” que parten de puntos específicos del bulevar y se extienden en el territorio hasta sitios como el molino del Saladillo, el puente del Ludueña, el puente de Mendanha, que rectifican los caminos del plano de 1853.

Hay acuerdo sobre la propuesta de aumentar el ancho de las calles del anillo por fuera del primer bulevar, ya que en el decir de uno de los concejales “estas calles exteriores serían parte de la ciudad que aún carece de delineación”. En ella se prohíbe hacer zanjeo o formar quintas sin autorización de la municipalidad. De ese modo, se pretende comenzar a regular el borde de la ciudad construida, instalando la idea de camino vecinal. El proyecto propone convertir la laguna, que limitaba el crecimiento de la ciudad, en un paseo.

Otra parte del proyecto, la que se propone abrir “las bajadas”, consigue consenso. El límite de la barranca de 14 m, hasta ahora infranqueable salvo en la Bajada Grande, fue salvado, y la ciudad regular devino en puerto. El estudio del declive permitía la mejor vinculación para el fluir de las mercancías de paso por la metrópoli.

En 1866 la estación del ferrocarril se instaló hacia el norte de la ciudad, en la curvatura del río. Muy pronto, los rematadores⁶ comenzaron el loteo de la zona inmediata, en la zona propagandizada como “la más moderna de la ciudad”.

El proyecto de delineación se aprobó, pero no se llevó adelante integralmente, solo se discutieron y se tomaron decisiones sobre temas específicos como la delineación, la apertura de las bajadas y la apertura de calles en las inmediaciones de la nueva estación del ferrocarril y algunas en la zona de quintas que permitían vincular propiedades con el área consolidada.

La cuestión de los bulevares fue retomada más adelante y se volvió a promulgar una ordenanza para construir una primera ronda, ahora diez cuadras más afuera que las propuestas cuatro años antes. En su unión, una gran plaza marcaba la intersección de los bulevares.

En 1862 Rosario comienza a ser nombrada como posible capital de la nación. En julio de 1867 la provincia de Santa Fe demuestra su disponibilidad para federalizar a Rosario. En 1868, Nicasio Oroño, ahora senador nacional, gestiona la efectiva consolidación del proyecto. La ordenanza de 1868 de apertura de los bulevares puede interpretarse como el intento de “dar forma urbana a un centro económico que se prepara para ser capital de la república” (Chazarreta, Stábile, Puig; 1999).

La delimitación para la ciudad capital. 1871

Como planteábamos, Rosario carecía de un plano oficial. El de Grondona, de 1858, era un plano producido por un privado para el reciente mercado nacional de planos. Aún en 1866 se seguía usando. Cuando el fotógrafo G. H. Alfeld produce su *Álbum de vistas del Rosario* (circa 1860), adjunta una imagen simplificada de este al final de las fotografías.⁷ Las imágenes del álbum corresponden a edificios y espacios de la ciudad cuya localización nos demuestra que el edificado se concentraba en el área delimitada por las calles Progreso y Mendoza, dentro de los límites de aquello que en el proyecto de ordenanza de 1864 se consideraba la ciudad consolidada. Con la incorporación del plano indiferenciado, Alfeld extiende sus imágenes de la ciudad a diez cuadras más hacia el este y el sur. La incorporación de la fotografía del recientemente construido puente del ferrocarril sobre el río Carcarañá, a diez leguas al oeste de Rosario, muestran que el dominio de la metrópoli se extiende en el territorio más allá, incluso, del límite natural que este río había impuesto al transporte de las cargas.

Grondona produce un nuevo plano de Rosario en 1871 (Figura 3).⁸ Cambia el modo de representarla, girando el plano y dibujando el río abajo. De ese modo, instala la idea de una ciudad como un triángulo cuya hipotenusa es el río y sus catetos son los bulevares proyectados y aún no demarcados.

Además de incorporar los dos bulevares proyectados, y de delinear una gran plaza en el cruce de ambos más otras plazas en la intersección de cada bulevar con el río, extiende la trama hasta una segunda línea de bulevares desde donde comienzan lotes de mayores dimensiones, diseñados como suburbanos. En el cruce de los bulevares y vértice superior del triángulo plantea una nueva gran plaza. La franja de supermanzanas abiertas más allá sugiere un área extensible sin límites definidos. Señala el trazado del ferrocarril atravesando la delimitación hasta tomar su posición en la recientemente construida estación. No indica los caminos regionales, sino que vincula directamente el puerto con el territorio por el ferrocarril.

Esta delimitación genera una imagen de ciudad ordenada que supera la grilla que todo lo permite. Recordemos que, solo cinco años antes, lo edificado llegaba apenas a cinco cuadras de la plaza. El plano utilizado por Alfeld extendía la ocupación de la ciudad hasta diez cuadras más hacia el oeste y hacia el sur. Este plano extiende la ciudad imaginada once cuadras más aún, cuando todavía la ocupación se concentraba en el área consolidada dentro de las calles Orden (hoy Roca) y Montevideo.⁹ La laguna, que aún era un pantano, es borrada del plano para dar lugar al anhelo de la plaza Urquiza del proyecto de Castellanos de 1864.

Grondona firma el plano de Rosario en marzo de 1871 y es nombrado Ingeniero Municipal de la ciudad en la sesión del 21 de abril de ese año, por lo cual dicho plano fue realizado de modo privado. Grondona, mediante este plano de la ciudad, de algún modo se ofrece al Municipio, como lo había hecho en 1858, como el profesional que puede dar forma a esta ciudad moderna, plena de plazas y bulevares, capaz de generar una imagen de ciudad renovada y extendida. Entretanto, la ciudad continuaba intentando convertirse en capital de la nación.

En septiembre de 1871, en el debate sobre la cuestión capital se incorpora una nueva competidora. Por ley se dictamina generar una nueva capital cercana, Villa María,¹⁰ idea que también es vetada por Sarmiento. En sus considerandos, defiende la idea de instalar la capital en ciudades existentes frente a la idea de una “aldea” como capital. Es interesante que el

nuevo plano de Rosario de 1871 otorgue esa forma al todavía pequeño poblado. Con ese plano, Grondona aporta un instrumento más para que los congresales fundamenten por qué Rosario debía ser la capital de la Nación.¹¹

De la metrópoli a la ciudad cerrada. La delineación de 1873

En 1873, finalmente los municipales debatieron y aprobaron la *Ordenanza de Delineación*.¹² Por ella, se dividía a la ciudad en cuatro sectores: bajo, ciudad, extramuros y suburbios, separados por bulevares. Se limitó la ciudad entre el arroyo Saladillo al sur y el Ludueña al norte (los límites de la ley de creación del Municipio), y se cerró con una calle que las conectaba hacia el oeste. Se establece que la ciudad es una unidad urbano rural, ya que el último sector se diseña con lotes quinteros. Se define que la ciudad tendrá un sistema jerárquico de calles y plazas, y que en el sector suburbios se crearán tres aldeas conectadas a la ciudad central. La ordenanza fija que el plano lo realizará el Ingeniero Municipal. Como vimos, Nicolás Grondona se desempeñó como Ingeniero Municipal de la ciudad de Rosario desde 1871 (Dócola, 1996). Con el plano de ese año, Grondona ya definía algunas cuestiones en la imagen que la Ordenanza de 1873 dio forma en palabras.¹³

¿En qué se diferenciaban los planos de Grondona de 1871 y 1873? En el primero, Rosario sigue pensándose abierta, la idea de la metrópoli extendiéndose en la pampa. Luego de la segunda ronda de bulevares, las manzanas se amplían en una dimensión que conserva el ancho de la traza expandida del área central y se dibujan cortadas. No plantea aldeas ni límite alguno. La cuadrícula baja la barranca. En cambio, en el plano de delineación de 1873, la ciudad se cierra y genera nuevas centralidades: las tres aldeas suburbanas. A un plano abierto y extensible se le contrasta un plano cerrado, fijo. Los conceptos están mucho más claramente mostrados en el aparente plano borrador¹⁴ del proyecto de 1873 (Figura 4).

Es probable que Grondona conociera París, se sabe que había intentado representar a la República en la Exposición Universal de 1867¹⁵, en los años en que Haussmann ponía en escena su novedoso plan urbano. Quizás hubiera recorrido sus recientemente inaugurados bulevares, hubiera gozado de esa nueva experiencia urbana. En el plano de Buenos Aires de 1856, Grondona ya se había detenido en dibujar algunos espacios urbanos: la plaza, el parque, la alameda. Ya había proyectado las colonias suburbanas de Nueva Italia y Nueva España, cercanas a Rosario (Dócola, 2012). Define lotes quinteros, pero también una traza con plazas y calles de diferentes jerarquías. Tal vez tuviera información sobre las transformaciones urbanas de Barcelona. Lo cierto es que maneja ideas urbanas contemporáneas y diseña una ciudad moderna. Para él esto implica una estructura jerárquica de calles y plazas que se expande desde el puerto.

Lo singular de esta operación es que apuesta a dar un cierre definitivo, a poner una muralla final que convierte a Rosario en una ciudad cerrada. En el dibujo, peralta el bulvar, la última muralla, y define un ámbito de dominio de la ciudad. Congela su forma y la contrapone a aquella ciudad que había dibujado en 1858, abierta a la pampa, esa metrópoli de pura transformación y que también la había presentado de ese modo solo dos años antes con su plano de 1871. Proyecta una ciudad cerrada con un tablero jerárquico fijo que contrasta con el damero anodino del plano del 58. En los planos de 1873, limita y genera nuevas centralidades en los pueblos suburbanos.

Figura 3: Plano Ciudad del Rosario.
Firmado por N. Grondona. Marzo 1871. Fuente: Museo Histórico Provincial Julio Marc, Rosario.



Figura 4: Plano de la ciudad del Rosario. Original atribuido a Nicolás Grondona, fechado en 1878. Fuente: Mapoteca Archivo General de la Nación.

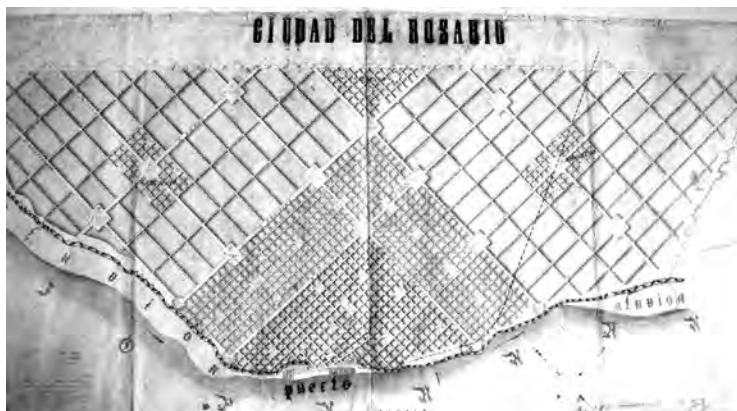


Figura 5: Litografía de Rosario, de Eduardo Fleuty, 1878. Fuente: Museo Histórico Provincial Julio Marc, Rosario.



Nicolás Grondona era agrimensor de la Nación desde 1856, e Ingeniero Municipal desde 1871. Hasta donde sabemos, nunca había sido habilitado como agrimensor de la provincia. Si lo había logrado su hermano Marcelo, con quien tuvo su Oficina Grondona Hermanos hasta 1871; él era quien realizaba las mensuras encargadas y las presentaba al Departamento Topográfico provincial. Una vez disuelta la sociedad, Nicolás no podía firmar mensuras en el ámbito de la provincia. En 1872 se desató un conflicto entre este y el agrimensor Caballero del Departamento Topográfico, a partir de la mensura de un lote urbano realizado por parte de Nicolás.¹⁶ Caballero no reconocía las acciones de mensura de Grondona por no estar habilitado en la Provincia, incluso alertaba en el periódico a los vecinos sobre la falta de validez de dichas operaciones. Grondona se defendió con dos argumentos: por un lado, sostuvo que él era “el primer agrimensor público que ha tenido la Nación” y por la otra, se amparó en la autonomía Municipal, ya que se consideraba “único responsable ante el Consejo de la delimitación, nivelación, catastro, y ordenanzas municipales de predios urbanos en el Municipio” y “el único con derecho de informar sobre ubicación, deslinde y extensión y de practicar las mensuras...” sin que el Departamento Topográfico provincial interviniera. Este conflicto desarrollado en sede judicial, extendido a la opinión pública, enfrentaba a algo más que a dos técnicos. El Proyecto de Delineación sancionado definía los límites del Municipio. La operación de Grondona que daba forma al límite contundente del *Bulevar de las 14 Provincias* no solo limitaba la forma del Municipio, sino también protegía sus intervenciones de las injerencias del Departamento Topográfico de la Provincia, y afirmaba las bases políticas de la deseada autonomía municipal planteada ya por Oroño. El Ingeniero Municipal fijó en el plano la imagen de la muralla defensiva que demarcaba una frontera de incumbencias del municipio frente a la provincia y sus técnicos.

Por otra parte, los debates en torno a cuál debería ser la capital de la Nación no habían concluido, y demarcar un límite del territorio posible a federalizar era crucial. De ese modo, en su plano de 1873 Grondona generó un cierre que habilitaba a la ciudad como territorio federal.

La litografía a vuelo de pájaro de Eduardo Fleuty, de 1878 (Figura 5), nos muestra a una Rosario con un alto grado de verosimilitud. La ciudad limitada de la Ordenanza y de los planos de 1873 existía allí, en las palabras y en las imágenes. En los debates por la cuestión capital, Rosario no volvió a ser postulada desde 1879, y con ello se cerró la batalla entre ser ciudad o metrópoli. Rosario, la metrópoli sin límite, se extendió en la pampa.

NOTAS

1 Unas pocas acuarelas, algunas trazas existentes en mapas territoriales, un par de planos de ciudad y algunas descripciones de viajeros (Dócola, 2017). Esto cambia entre 1866 y 1868, cuando la ciudad se fotografía casi completa (Dócola, 1995 b).

2 El cementerio fue trasladado en 1856 hacia el oeste, hasta ese momento estaba en el terreno que luego será la estación del ferrocarril.

3 Nota del Gefe de Policia (sic) del Departamento Topográfico al Ingeniero y Agrimensor Nacional y Provincial Don Nicolás Grondona. Gefatura (sic) Política del Rosario, 1858 A. Documentos Varios Confederación Argentina (1852-1866), N.º 9. 09/09/1858. Fuente: Museo Histórico Provincial Julio Marc, Rosario.

4 Ídem

- 5** "Proyecto del Sr. D. Aarón Castellanos". Perkins (s/f, pp. 184). Artículo sin fecha y sin firma, Hemeroteca Biblioteca Argentina Juan Álvarez, Rosario. El proyecto está publicado acompañado de la transcripción del debate municipal del 29 de octubre de 1864. El Dictamen de Comisión aconseja una ordenanza que se divide en cinco capítulos: de las bajadas, de las calles, vías públicas, edificios y plazas.
- 6** "Remates". *El Ferrocarril*, Rosario, 14 de enero de 1866. Se rematan varios lotes de terrenos en las inmediaciones de la estación del Ferrocarril. En Perkins s/f, *Álbum de Recortes*. Fuente: Hemeroteca Biblioteca Argentina Juan Álvarez, Rosario.
- 7** Fuente: Museo Histórico Provincial Julio Marc, Rosario (dos ejemplares).
- 8** Grondona está en Rosario en una primera etapa entre 1858 y 1867. Luego se radica en Europa hasta que regresa en 1871.
- 9** El trabajo de relevamiento de las ventas publicadas en el periódico *La Capital* durante 1875 nos permitió avanzar en esa afirmación. Fuente: Biblioteca del Consejo de Mujeres, Rosario.
- 10** Ley del 19 de setiembre de 1871. Propone generar una *nueva ciudad* "cercana" a Villa Nueva. Sarmiento en su veto fundamenta en extenso y enfáticamente su negativa a una capital en las pampas, lejos de un puerto y alejada de Buenos Aires (Ruiz Moreno, 1980; Shmidt, 2012).
- 11** Fernando Aliata (2006) ha trabajado los primeros proyectos sobre la capital en el período rivadaviano. Claudia Shmidt ha trabajado los debates por la cuestión capital y los proyectos para convertir a Buenos Aires en Capital de la nación en articulación con los debates internacionales. Desarrolla las concepciones de muralla, bulvar y ensanche en los planteos urbanos del siglo XIX (Shmidt, 2005 y 2012).
- 12** Honorable Concejo Deliberante. Expedientes Terminados 1864-1874, foja 213. Delineación de la Ciudad.15/02/1873. Proyecto presentado por Juan Coll. Ordenanza Sancionada el 13/06/1873.
- 13** Nos preguntamos por qué la ordenanza manda delinear el plano si el plano ya estaba delineado por Grondona. Podemos diferenciar dos concepciones del término delinear. En el primer caso, en el plano de 1871 Grondona proyecta, delinea una ciudad, da forma. En el texto de la Ordenanza delinear es sinónimo de dibujar. Aunque la ordenanza modifica el plano de 1871.
- 14** *Rosario*, Archivo General de la nación. Mapoteca. Archivado con fecha 1878 y atribuido a Grondona. Parece ser un borrador del finalmente impreso. La fecha es dudosa ya que Grondona muere en 1877.
- 15** Ivern desarrolla el proyecto de Grondona de representar a la República en la Exposición Universal de París de 1867, aunque no hay dato cierto de que haya estado allí (Ivern, 1969, pp. 109-113).
- 16** Ivern detalla el caso (1969, p. 143). El relevamiento de loteos realizado para 1875, publicado en el periódico *La Capital*, así como el cruce con otras fuentes nos permiten realizar esa afirmación.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aliata, F. (2006). *La ciudad regular. Arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario, 1821-1835*. Buenos Aires, Argentina: Prometeo.
- Álvarez, J. [1943] (1981). *Historia de Rosario*. Santa Fe, Argentina: Imprenta de la Universidad Nacional del Litoral.
- Areces, N. y Ossana, E. (1984). Selección y prólogo. En *Rosario (I)*. Buenos Aires, Argentina: Centro Editor de América Latina.
- Basso A., Español, J.(2010). "Los planos de Nicolás Grondona. Realidad y prefiguración". En Cicutti, B., Ponzini, B., Asorey, G., Basso, A., Garrofe, M., y Español, J. (2010), "Representaciones cartográficas y transformaciones del territorio". En *III Biental del coloquio de transformaciones territoriales*. Buenos Aires, Argentina: Comité Académico de Desarrollo Regional de la Asociación de Universidades del Grupo Montevideo. Recuperado de: <http://www.augm-cadr.org.ar/archivos/8va-biental/MV.20.pdf>
- Chazarreta, B., Stábile M. y Docola, S. A. (1996). Los hacedores de la diversidad. Rosario, 1842-1916. *Revista A&P Continuidad*, pp. 11-12.
- Chazarreta, B., Stábile, M. y Puig, M. (1999). "Designaciones, designios, identidades... Un bulvar con historias. Rosario 1868-1904". En *Actas VII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Neuquén, Argentina: Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del Comahue (FH-UNCo).
- Cicutti, B., Ponzini, B. y otros (2016). *Un Atlas para Rosario. Asociaciones de la memoria*. Rosario, Argentina: UNR Editora, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Universidad en Rosario (FAPyD UNR) / Instituto de Historia de la Arquitectura (IDEHA) / Ediciones A&P. Recuperado de: <http://rephip.unr.edu.ar/handle/2133/3520>
- Dócola, S. (1995). "De la aldea a la ciudad moderna. Rosario, 1866. Lugar de debate". En *Cuadernos del CIESAL N.º 2 y 3*, pp. 59-77.
- ----- (1995 b). "La fotografía como instrumento de proyecto. Fotografía y ciudad. Alfeld y Rosario en 1866". En *Comité Ejecutivo permanente para los Congresos de Historia de la Fotografía. Memoria del 3º Congreso*. Buenos Aires, Argentina, pp. 155-160.
- ----- (1996). "La delineación como instrumento para proyectar una ciudad portuaria de y en el mundo moderno. El

