



**EL PROGRESO COMO ENSOÑACIÓN SOCIAL. ESPACIALIDADES DE LA MODERNIDAD EN ROSARIO,
ARGENTINA.**

PAULA VERA*

(CONICET/ Universidad Nacional de Quilmes, Argentina);

paulavera.arg@gmail.com

RESUMEN

En este artículo se trabaja sobre las significaciones sociales que incidieron en la construcción de las espacialidades en la ciudad de Rosario desde 1852 hasta los primeros años del siglo XX, haciendo especial hincapié en la idea de progreso como deseo y sueño colectivo que opera con fuerza simbólica en las materialidades de la ciudad moderna. Esto se observa en los discursos oficiales de los archivos del Concejo Deliberante y otras publicaciones municipales, los discursos periodísticos de la época y cierto discurso historiográfico que contribuyó a formalizar un relato de Rosario como hija de su propio esfuerzo. Se analiza la apropiación y la resignificación de lo que significó ser modernos en el caso de Rosario indagando puntualmente los sentidos que fueron adquiriendo determinados espacios públicos en sus procesos de construcción, la nominación de las calles y los proyectos urbanísticos que imitaban a París como ciudad modelo de la Modernidad.

Palabras clave: progreso- imaginarios sociales- espacialidad-Rosario

* Becaria de posgrado CONICET. Licenciada en Comunicación Social por la UNR. Doctoranda mención en Ciencias Sociales y Humanas en la Universidad Nacional de Quilmes.

ABSTRACT**THE PROGRESS AS SOCIAL FANTASY. SPATIALITIES OF MODERNITY IN ROSARIO, ARGENTINA**

This article works on the social meanings that influenced in the construction of the spatialities in the Rosario's city from 1852 until the early twentieth century, with particular emphasis on the idea of progress as desire and collective dream that operates strongly symbolic in the materiality of the modern city. This is seen in the official discourse of the files of the City Council and other local publications, the journalistic speeches of the epoch and some historiographical discourse that helped to formalize a story of Rosario as daughter of his own efforts. We analyze the appropriation and redefinition of what it meant to be modern in Rosario for timely investigating senses were acquiring certain public spaces in their construction processes, the nomination of the streets and urban projects imitating Paris as a city model Modernity.

Key words: progress-social imaginaries- spatiality- Rosario

Introducción: Hacia el ser moderno

La Modernidad comprende un conjunto de discursos, prácticas, artefactos e instituciones que colmaron de sentido las significaciones y representaciones del imaginario social, habilitando determinadas formas de construir las ciudades, las tecnologías y las actividades humanas. Entre las significaciones imaginarias que conformaron el entramado de la Modernidad se encuentran la racionalidad técnica, la mecanización, la linealidad, la velocidad, el orden y la valorización del futuro en términos de progreso ligado al aspecto económico. Es en este entramado de significaciones donde las ciudades, los relojes, los ferrocarriles, los automóviles, las carreteras y autopistas, los rascacielos, los parques, los puertos y las fábricas, materializan esas significaciones convirtiéndose, en muchos casos, en símbolos de esas modernidades.

Principalmente desde el siglo XIX se instituye, como significación imaginaria, el progreso como objetivo primordial para las sociedades que aspiraban a ser modernas. Si bien como sostiene Nisbet,¹ el progreso no es una idea nueva ni propia de la Modernidad, lo que ocurre desde el siglo XVIII es que la idea

¹ Nisbet, Robert; *Historia de la idea de progreso*; Gedisa; Barcelona;1981



de progreso se liga a la técnica transformándose en la doctrina cardinal de la sociedad occidental,² que confió en que si el mundo seguía siempre en esa dirección sería más humano, cómodo y pacífico. Asimismo, el progreso implicó la emancipación, la liberación de las condiciones de necesidad y escasez impulsando el modelo de producción y desarrollo capitalista³. Para ello se recurrió a diversos artefactos tecnológicos, instituciones científicas, exposiciones universales, materialidades y formas de construcción del hábitat, medios de transporte y comunicación. En definitiva, el entramado de significaciones imaginarias de la Modernidad conformó un campo de deseos colectivos y promesas de progreso en relación a las tecnologías y a la gran cantidad de inventos que desde el siglo XVIII crecían con gran velocidad alimentando, a su vez, las ilusiones tecnológicas y científicas modernas. “Con el desarrollo rápido de las máquinas, (...) las leyes del progreso parecían demostrarse por sí mismas”⁴. Algunas representaciones fueron determinantes en este proceso de institucionalización de imaginarios: la ciencia, la técnica y la ciudad se erigieron como sólidas representaciones de la Modernidad y el progreso social. Sin embargo, se podría asegurar que la imagen que encarnaba de manera más completa estas creencias era la máquina. Las representaciones discursivas e iconográficas, materiales, maquínicas y mecánicas de la Modernidad generaron un efecto narcotizante estimulando la esperanza colectiva, apoyado en la posibilidad concreta de construir un mundo mejor. A ese efecto se lo denomina ensoñación, en el sentido que Cabrera lo hace al definirlo como “un estado mental y existencial en el cual el mundo de fantasías y ficciones de los individuos y de la sociedad se entremezcla con el mundo de la realidad cotidiana interpersonal y social.”⁵ Esto guarda estrecha relación con los imaginarios sociales que generan efectos de verdad y promueven las acciones de los hombres.

Algunos factores que tornearon los sentidos sobre la idea de progreso fueron, sin dudas, la industria en creciente desarrollo desde iniciada la Revolución Industrial en Inglaterra que junto al auge del comercio internacional y la aparición de nuevos productos modificó “la distribución espacial de la producción y el empleo”⁶. En este sentido, Latinoamérica encuentra las condiciones propicias para integrarse al sistema mundial de comercio y también hacerse eco de algunos rasgos modernizadores necesarios para poder comercializar sus productos. En consecuencia, se mejoraron y desarrollaron infraestructuras como redes

² Mumford, Lewis; *Técnica y civilización*; T. I; Ed. Emecé; Buenos Aires; 1945.

³ Dávalos, Pablo; “Reflexiones sobre el sumak kawsay (el buen vivir) y las teorías del desarrollo”; en *Revista ALAI, América Latina en Movimiento*; 2008.

⁴ Mumford, Lewis; *Técnica y civilización*; Ob. Cit.; p. 335.

⁵ Cabrera, Daniel; *Comunicación y cultura como ensoñación social*; Fragua; Madrid; 2011; p. 204.

⁶ Weinberg, Gregorio; *La ciencia y la idea de progreso en América Latina, 1860-1930*; Fondo de Cultura Económica; Buenos Aires; 1998; p. 52.



ferroviarias, caminos y puertos. Así, de manera poco homogénea, se fue configurando el territorio de la región, representado en las redes centralizadoras que desembocaban en los puertos internacionales. Por eso, los rasgos comunes más sobresalientes que se pueden apreciar en las grandes ciudades de América Latina a fines del siglo XIX son el puerto y la consecuente actividad comercial, la vitalidad otorgada por la movilidad constante de gente, la presencia de inmigrantes y el aire cosmopolita que estos factores imprimieron en las culturas urbanas. Para progresar, sin embargo, hacían falta varias cosas además del desarrollo de infraestructura. Dentro del campo de significaciones que refuerzan la idea de progreso moderno se encuentran el orden, la libertad, la disciplina y la civilización. La libertad sólo podía ser alcanzada en una sociedad civilizada y para ello se requería orden y disciplina. “La aplicación de las ideas positivistas al nuevo medio permite proponer como fin y también como objetivo al progreso”.⁷ El positivismo encarnó la perspectiva científica que ligaba ciencia, técnica, orden y progreso lo cual se tradujo en el incremento de la elaboración de estadísticas y censos, el empleo de instrumentos técnicos para el desarrollo de redes tecnológicas y también para la planificación del territorio. Además, la ensoñación del progreso motivó la inclusión de muchas tecnologías urbanas.

Es decir, las significaciones imaginarias instituidas por la matriz moderna permiten observar ciertos sentidos y representaciones dominantes. Sin embargo, las formas de apropiarse de esas significaciones no fueron homogéneas, como así tampoco los deseos y las prácticas que condujeron los procesos de construcción en cada sociedad. Por esa razón, en el presente trabajo, se analizará la apropiación y la resignificación del campo de sentidos de lo que significó –y significa– ser modernos en el caso de Rosario analizando puntualmente los sentidos que fueron adquiriendo ciertos espacios en sus procesos de construcción.

Formas de ser modernos en Rosario

En 1910, con motivo del cincuentenario de la Municipalidad de Rosario, se realiza la publicación oficial “Rosario, su origen, sus progresos” donde se relatan ciertos acontecimientos fundantes para la

⁷ *Ibidem*; p. 55.



ciudad.⁸ Entre los hechos que componen este relato histórico se destaca el saludo histórico de Sarmiento, quien llegó a la ciudad en 1851 dejando la primera imprenta que tuvo la ciudad y el primer impreso fechado el 1 de enero de 1852, donde afirma que:

“El Rosario está destinado por su posición topográfica, a ser uno de los más poderosos centros comerciales de la República Argentina y sería una de las más puras glorias que codiciaría, acelerar el día de su engrandecimiento y prosperidad.”

La alusión a la geografía y las características topográficas como factor determinante del progreso inevitable de la ciudad que ya es resaltado, tempranamente, por Sarmiento, luego será sostenido por el discurso oficial de la ciudad, incluso hasta la actualidad.

Además, existen ciertas significaciones recurrentes que se vinculan con la idea de que significa ser moderno para la cultura urbana rosarina: progreso, trabajo, y orden.

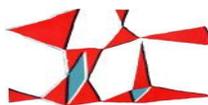
“El trabajo es honor y dignidad [...] el alma del progreso es el trabajo ¡El hombre es digno de llamarse hombre si ama el taller y odia la mólce! [...] En la palanca de fuerzas que robusta y unidas van a celebrar las glorias del futuro y del progreso la inmortal conquista.”⁹

Estas afirmaciones aparecen en el diario *La Capital* en protesta al aumento de los impuestos municipales de alumbrado limpieza y barrido que se presentan como un atentado contra el hombre de trabajo que frecuentemente es inquilino. Para el autor de la nota, que los hombres gracias a los cuales progresa la ciudad vean cada vez menos favorecida su situación, resulta injusto. En referencia al mejoramiento de la vida de la gente de trabajo también se demanda la construcción de ciertos espacios recreativos e incluso instalaciones de piletas de natación¹⁰ que hagan soportable el calor de los veranos.

⁸ Estos acontecimientos también aparecerán expresados de la misma forma en numerosas publicaciones posteriores como: García Ángel (1925) *La Gaceta Rosarina 1725- 4 de octubre- 1925 Homenaje al segundo centenario de Rosario*; Astesano, Eduardo B. (1946) *Origen y Desarrollo Comercial de Rosario*; Álvarez, Juan (1998 [1943]) *Historia de Rosario (1689- 1939)*.

⁹ *La Capital* 1/1/1910.

¹⁰ *La Capital* 10/1/1916.



“Cada día se impone más la imprescindible necesidad de un stadium en la ciudad, necesidad tanto más sentida en **una ciudad de trabajo y de progreso como la nuestra** que sirve de ejemplo a la república.¹¹”

A principios del siglo XX se refuerza la importancia de la ciencia –positivista– para el progreso y el orden de una ciudad que deseaba ser y mostrarse como una metrópolis moderna. Si el crecimiento de la población y las actividades habían superado las expectativas estadísticas de crecimiento, era necesario, a su vez, dar cuenta de ese progreso al resto del país. Incluso, en el ámbito internacional. Entonces, los censos se fueron consolidando, con el aval propio que brinda todo instrumento técnico y científico, como artefactos culturales contenedores de esos deseos.¹² Roldán estudia las condiciones de producción de los censos y constata que en ellos prevalecía el “costado promocional por encima de sus pretensiones de reproducción objetivista de una realidad urbana y demográfica”¹³. Se deduce entonces que estos instrumentos estuvieron destinados, principalmente, a promover a la ciudad en el exterior a través de embajadas y exposiciones universales; dando una pauta, continúa Roldán, del incipiente marketing urbano que acompañó el desarrollo de las metrópolis modernas de principios de siglo. El censo entonces liga, sutilmente, el orden, la ciencia y el progreso.

Sin embargo, no sólo el instrumento censal se encargó de inventariar los indicios de modernidad de la ciudad y las inmejorables condiciones que ofrecía para el progreso de los hombres, sino que se hizo de una manera que marcó la identidad urbana de Rosario como creadora de sí misma. Roldán sostiene que “la gran cantidad de implicados en el proceso de recolección de datos y sus nombres estampados (...) a lo largo de una quincena de páginas, daba la impresión de que la ciudad, sin la intervención de oficinas municipales ni de burocracias, se había censado a sí misma.” Rosario, hija de su propio esfuerzo¹⁴ había sido también la encargada de recolectar los datos que ponían de manifiesto los aspectos más sobresalientes de su progreso. En 1910, año del centenario de la Argentina, se decide realizar un nuevo censo para actualizar las

¹¹ ET HCD diciembre 1911; f. 193.

¹² Roldán, Diego; “Inventarios del deseo. Los censos municipales de Rosario, Argentina (1889-1910)”; en *Revista História* (São Paulo), V.32, N°. 1, jan/jun; 2013; p. 327-353.

¹³ *Ibidem*; p. 330.

¹⁴ Esta idea forma parte de lo que Glück denomina como el elemento central en las representaciones del mito de origen de Rosario. La frase se encuentra en varios discursos e incluso en el libro de Juan Álvarez (1998 [1943]) *Historia de Rosario (1689-1939)* y se relaciona con el período de fines de siglo XIX y principios del XX cuando la ciudad se consolidaba como enlace portuario y buscaba consolidar su imagen de ciudad independiente del poder estatal.



estadísticas obtenidas. Desde el diario local se recomienda al vecindario colaborar, como han hecho en oportunidades anteriores, porque éste debía “ser el **reflejo de nuestro progreso** y significativo suficiente de nuestra cultura”¹⁵. Años más tarde, las ideas respecto a las funciones culturales de los censos no habían variado y en 1924 se afirmaba que la necesidad de realizar un nuevo censo descansaba en que “la ciudad deberá exhibirse ante el mundo y alcanzar el elogio de sus merecimientos.”¹⁶

Las significaciones derivadas de la Modernidad –orden, ciencia y progreso– también se vieron reflejadas en la necesidad de ordenar y planificar la ciudad que, como metrópolis moderna, ya contaba con los inconvenientes propios de su status. En 1929 se comenzó a debatir sobre la necesidad de desarrollar un Plan Regulador para Rosario, con la convicción de que “sin el plan Regulador, no es posible **encausar el progreso** ni dar las normas directrices necesarias para la expansión de la ciudad, indispensables para una urbe de las características del Rosario”¹⁷. Este Plan Regulador fue el primero de esta magnitud en la ciudad y terminó por reglamentarse en 1935. Sus autores¹⁸ realizaron un estudio de los problemas¹⁹ que atravesaba la ciudad a causa de su crecimiento. Estos problemas concernían tanto a los aspectos urbanos como a sus redes técnicas urbanas. Entre ellos se destacan: la división de la ciudad en barrios; trazado de avenidas y calles; extensión y ubicación de plazas, parques y paseos; división de los terrenos extensos; ubicación más conveniente de los edificios públicos y extensión de los terrenos necesarios para los mismos; edificación en altura, máximos y mínimos, orientación asolamiento, patios; disposiciones para resolver el problema estético de la ciudad; ubicación de monumentos públicos, destino de los mismos; servicios sanitarios generales y alcantarillados; acceso a los ferrocarriles, ubicación más favorable de las estaciones, el puerto y el problema del tráfico y de los transportes interurbanos. Entre las propuestas realizadas en el Plan que no lograron concretarse se destaca una red de subterráneos diseñada para aliviar el tránsito en la zona céntrica y agilizar las comunicaciones en la ciudad.

En relación con el imaginario tecnológico se observa un predominio de la demanda y el desarrollo de redes de tecnologías públicas urbanas que estaban orientadas a acompañar y engrandecer el progreso que ya parecía haberse radicado en la ciudad. En primer término se estableció la necesidad de construir la

¹⁵ *La Capital* 9/4/1910.

¹⁶ ET HCD abril 1924; f. 91.

¹⁷ ET HCD Plan Regulador de la Ciudad; octubre 1929; f. 3.

¹⁸ Los autores del Plan Regulador Rosario 1935 fueron: Guido, Ángel; Della Paolera, Carlos María; Farengo, Adolfo.

¹⁹ ET HCD junio 1929; f. 30.



red de cloacas, agua y desagüe que mejoraría significativamente la vida de la gente disminuyendo los índices de mortalidad. Una vez “habilitadas las cloacas al servicio público este municipio ha dado un **paso de progreso** que se traducirá en la disminución del promedio de la mortalidad objetivo principal de la higiene”²⁰. Por otra parte, en cuanto a las redes técnicas urbanas, también se destaca el reclamo de transporte público ya que el mal servicio de tranvías “constituye un verdadero anacronismo edilicio en **una ciudad que nos sorprende diariamente con su grandioso crecimiento y con que tantos progresos** ha realizado en otros servicios públicos”²¹. La transformación de la ciudad en una metrópolis moderna dependía en gran medida del desarrollo de sus redes de tecnologías urbanas, las cuales mejorarían la calidad de vida de la gente y, a su vez, harían presentes los avances de la época en la esfera pública de la ciudad. De allí que estos reclamos sean constantes y los argumentos apunten directamente a la idea de progreso, que es el medio para poder ser modernos.

En síntesis, la disciplina y el progreso en Rosario fueron encauzadas en el trabajo. La libertad en una sociedad sin ataduras tradicionales, una ciudad que se iba haciendo a sí misma implicaba cierto desorden que, a pesar de intentar ser combatido, también simbolizaba la vorágine de los cambios de la ciudad moderna. Por último, es necesario destacar que la idea de progreso en Rosario es siempre creciente y se relaciona con el destino inexorable, futuro próximo de consolidarse como una gran ciudad y representar el progreso de la república²². Estas ideas se manifiestan con insistencia en las sesiones del Honorable Concejo Deliberante y en las notas periodísticas sobre la ciudad, como en sus publicaciones oficiales. Sin embargo, parafraseando a Berman,²³ ser modernos implica también contradicciones, algunas de ellas se irán develando en los próximos apartados.

Una metrópolis moderna: los deseos de Rosario

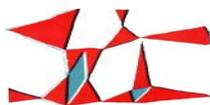
La ciudad moderna como producto de complejos y múltiples fenómenos que nace en el seno de un proceso de expansión del capitalismo necesitó derribar las murallas medievales para favorecer la circulación y la instalación de nuevos espacios productivos y habitacionales. Es decir, barrios y fábricas para que los

²⁰ ET HCD noviembre 1900; f. 415.

²¹ ET HCD marzo 1905; f. 13.

²² ET HCD mayo 1925; tomo 2; mayo 1925; f. 650.

²³ Berman, Marshall; *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*; Siglo XXI; Buenos Aires; 2011.



trabajadores poblaran las ciudades a través de las migraciones rurales. Asimismo, los desarrollos científicos y tecnológicos que hicieron posible la industrialización forjaron una relación cada vez más estrecha entre las ciudades y las tecnologías. Vapores, chimeneas y nuevas máquinas se fueron haciendo lugar en el paisaje urbano moderno. “Este mundo imaginario fue experimentado como real por muchos sectores urbanos gracias al **deseo** de materializar los símbolos de progreso que la mercancía ofrece: prestigio, riqueza, salud, belleza, confort y felicidad”²⁴. La ciudad, entonces, se fue consolidando como el espacio en el cual se hallaban las oportunidades de progreso, la vida cosmopolita, los nuevos transportes, los nuevos medios de comunicación y los espectáculos. La ciencia, el arte y la técnica fueron armando el escenario apropiado para que la vida rural se considerara rústica y fuera menospreciada por amplios sectores de la sociedad que aspiraban a formar parte de la cultura urbana. En Latinoamérica los ecos de los procesos modernizadores europeos repercutieron de manera caótica pero definitiva. Como afirma Gorelik,²⁵ en la ciudad latinoamericana la modernidad no fue el resultado de un proceso de modernización, sino el ethos cultural de la época que se aplicó en las ciudades para llegar a la modernización. En este sentido, Romero caracteriza el proceso de modernización de ciertas ciudades latinoamericanas que “estimuladas por la libertad de comercio (...) iniciaron un proceso de acentuado desarrollo en los últimos tiempos de la Colonia. No todas, ciertamente, sino en particular los puertos, las capitales y aquellas que por su posición o su riqueza quedaron incluidas en los principales circuitos comerciales.”²⁶ Con la vorágine experimentada por las ciudades más activas de la región, la ciudad metropolitana se va consolidando como espacio del progreso.

En el contexto señalado, Rosario es un caso paradigmático del interior de Argentina. Su dinámica – contradictoria– de modernización puede constatarse analizando ciertos aspectos sociales, económicos y culturales que versan sobre su deseo de ser una metrópolis moderna. A partir de su declaración como ciudad en 1852 –después de al menos treinta años de pelear por este estatuto–, mismo año en que su puerto es habilitado para el comercio internacional, esta ciudad sin tradición colonial, afianza su expansión demográfica provocada por la llegada de inmigrantes tanto europeos como de otras provincias argentinas;

²⁴ Castro Gómez, Santiago; *Tejidos oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)*; Ed. Pontificia; Universidad Javeriana; Bogotá; 2009; p. 16.

²⁵ Gorelik, Adrián; “Imaginarios urbanos e imaginación urbana. Para un recorrido por los lugares comunes de los estudios culturales urbanos”; en *Bifurcaciones*; N° 1; 2004.

²⁶ Romero, José Luis; *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*; Siglo XXI; Buenos Aires; 2010; p. 230.



y, a su vez, el auge de su actividad comercial la fueron consolidando como una ciudad-puerto, burguesa, comercial y con aspiraciones cosmopolitas. Así se instala con mayor fuerza aún lo que Mikielevich²⁷ denominó afán progresista. La idea de progreso liga y refuerza la identidad urbana de Rosario. La habilitación de su puerto para el comercio exterior genera una intensificación en la disputa con Buenos Aires por ser capital administrativa y política del país. De esta manera se anticipa, también, a un proceso que en otras ciudades latinoamericanas se verá con mayor claridad a partir de 1880, en el cual se experimentan profundos cambios en diversos aspectos, lo que conduce a la modernización de las ciudades, fervientes creyentes en la idea de progreso de la que se hizo eco, en primera instancia, la incipiente burguesía mercantil.

Megías²⁸ sostiene que el proceso de modernización de Rosario fue rápido y convulsivo, dentro de una sociedad que durante la primera mitad del siglo XIX no contó con estructuras de clases ni jerarquías sociales consolidadas. La mayoría de los habitantes se dedicaban al comercio y de allí su interés por las políticas que garantizaran la liberalización económica y el avance del capitalismo. Hacia 1854 surgen varias instituciones de importancia para el ordenamiento social y comercial de la época como fueron el Tribunal de Comercio y la Jefatura Política. En ese año también se crea la primera publicación periódica *La Confederación*, a la cual le suceden numerosos diarios y revistas. Entre los elementos que permiten dar cuenta del proceso de modernización de la ciudad, las cifras del vertiginoso crecimiento demográfico son contundentes. Entre 1851 y 1895 la población se multiplicó más de treinta veces, pasando de 3.000 a 90.000 habitantes, como describe Megías al cruzar los datos de los registros municipales y los censos provinciales y nacionales de la época. Asimismo, se constata que en el período que va de 1858 a 1895 la población extranjera pasó del 22% al 46%; compuesta, principalmente, por inmigrantes italianos y españoles; y un 11% eran argentinos nacidos en otras provincias.²⁹ Esta composición social y su evolución (cuadro I) sin dudas contribuyeron a construir dentro de la identidad urbana rosarina una mirada orientada hacia el futuro, ligada a una visión de diversidad étnica y a una idea de progreso ligada al esfuerzo de trabajo. Se debe tener en cuenta que quienes abandonaron el viejo mundo entre fines del siglo XIX y

²⁷ Wladimir Mikielevich (1904-1999) fue un rosarino que fundó y escribió en numerosas revistas de historia de la ciudad. Se puede afirmar que junto a Gabriel Carrasco (1854- 1908) y Juan Álvarez (1878- 1954) conformaron el relato historiográfico "oficial" de la ciudad siendo, de este modo, actores clave en la formulación de la identidad rosarina empleando el discurso científico de la historia como herramienta de construcción de la imagen, el pasado y las proyecciones de Rosario.

²⁸ Megías, Alicia (coord.); *Los desafíos de la modernización: Rosario 1890-1930*; UNR Editora; Rosario; 2010.

²⁹ *Ídem*.



principios del XX para venir a hacer la América, dejaban atrás su tierra en busca de un porvenir, que se presentaba hacia adelante, hacia donde el barco iba anticipando la llegada a tierra. Ese futuro mejor significaba progreso y con este objetivo se forjó también la cultura del trabajo. La movilidad geográfica se justificaba con las aspiraciones de movilidad social, proceso que según Romero se vivió en las ciudades y las zonas más ricas de los diversos países de Latinoamérica.³⁰

Cuadro I: Población de Rosario (1858-1914)

Año	Fuente	Total Población	% nativos	% extranjeros
1858	Censo Nacional	9.785	77.6	22.4
1869	Censo Nacional	23.169	74.7	25.3
1887	Censo Provincial	50.914	58.9	41.1
1895	Censo Nacional	91.699	54	46
1900	Censo Municipal	112.461	58.5	41.5
1906	Censo Municipal	150.686	58.7	41.3
1910	Censo Municipal	175.072	55.9	44.1
1914	Censo Municipal	245.199	57.4	42.6

Fuente: Elaboración propia en base a Falcón, Ricardo y Stanley, Myriam; *Historia de Rosario*; Homo Sapiens; Rosario; 2001.

En esa época Rosario representaba una ciudad de oportunidades alentada por el movimiento que el puerto imprimía en su vida cotidiana. La burguesía mercantil fue la clase social que mayor impulso le dio al proceso de modernización local, lo cual coincide con lo que explica Romero acerca de que “fue en las capitales y en los puertos donde hallaron su escenario propio las nuevas burguesías”.³¹ Esto permite comprender, al menos en parte, que el progreso, el futuro, la optimización del uso del tiempo, la competencia por ser capital –ya sea de la provincia o de la nación– y la convicción de que Rosario es hija de su propio esfuerzo, sean significaciones presentes en la identidad local. También se puede observar que

³⁰ Romero, José Luis; *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*; Ob. Cit.

³¹ *Ídem.*; p. 284.



existe otra representación discursiva que refuerza las aspiraciones modernas y da cuenta de la importancia del crecimiento demográfico. Consolidarse como la segunda ciudad de la República, sólo precedida por Buenos Aires es una manifestación de los progresos de la ciudad y también un campo de disputas importante que justifica numerosas demandas al ejecutivo local. Desde las obras públicas necesarias para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, hasta la construcción de espacios recreativos e, incluso, la organización de los festejos del centenario de la independencia nacional.

Es importante destacar, además, otro factor que fue determinante en la construcción de la ilusión de Rosario como una metrópolis moderna. Desde mediados del siglo XIX se inicia un acentuado proceso de tecnificación y urbanización que la fortalecen en varios aspectos como una ciudad moderna.³² En cuanto al proceso de tecnificación, Romero explica que la forma casi instantánea en que Latinoamérica adoptaba las innovaciones tecnológicas de Europa generaba que “la sociedad que se renovaba acogía rápidamente todas las conquistas del progreso y se apresuraba a modernizar sus ciudades proveyéndolas de todos los adelantos”.³³ Es posible observar cómo esta sensación o deseo de progreso se reforzaba en torno a determinadas tecnologías, estableciendo un vínculo que se cargaba de sentido excediendo las cuestiones meramente técnicas. Esto, por ejemplo, se materializa en las obras sanitarias que proveyeron agua corriente y desagües cloacales –en Rosario a partir de 1887, luego de la epidemia de cólera–; el empedrado de calles iniciado en 1864; la iluminación pública –en 1855 en Rosario se usaba el aceite, en 1867 se pasa a gas y a partir de 1891 se reemplaza por la electricidad–; el tranvía a caballo y luego el eléctrico –Rosario, 1872 y 1906 respectivamente–; y el teléfono –Rosario, 1883.

El hecho de que, como se sostuvo anteriormente, Rosario en esta época tenga casi la mitad de la población inmigrante, es un factor no menor al momento de abordar las incorporaciones de tecnologías urbanas ya que, como afirman Buch y Solivérez, “muchas de las tecnologías fueron traídas por los inmigrantes, principales portadores de los saberes tecnológicos antiguos y modernos”³⁴. Este aspecto se

³² Álvarez, Juan *Historia de Rosario (1689- 1939)*; UNR Editora, Rosario; 1998. Bonaudo, Marta (coord.) *Imaginario y prácticas de un orden burgués, Rosario, 1850-1930: Los actores entre las palabras y las cosas*; Prohistoria; Rosario; 2005. Megías, Alicia (coord.) *Los desafíos de la modernización*; Ob. Cit.

³³ Romero, José Luis; *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*; Ob. Cit.

³⁴ Buch, Tomás y Solivérez, Carlos; *De los quipus a los satélites. Historia de la tecnología en la Argentina*; Universidad Nacional de Quilmes Editorial; Bernal; 2011; p. 24.



puede analizar particularmente en las tecnologías de transporte que no sólo contaron con inversiones extranjeras sino también con desarrolladores locales extranjeros.

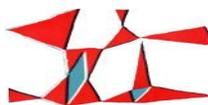
Espacialidades del ser moderno

Con los valores modernos se estableció un entramado de significaciones en torno a lo espacial donde se construyeron espacios de la movilidad: estaciones de ferrocarriles, vías de transporte y comunicación; espacios de trabajo: puerto y fábricas; espacios de intercambio: mercados, ferias y comercios; espacios disciplinares³⁵: escuela, cárceles y hospitales y espacios culturales: exposiciones, teatros, museos. Todos ellos vinculados por las ideas de movilidad, puntualidad, disciplina, orden y progreso.

En Rosario los primeros espacios en consolidarse dentro de la urbe moderna fueron los espacios de trabajo, movilidad e intercambio. Puerto, ferrocarril, fábricas y comercios conformaron la base de crecimiento de la ciudad y un pilar en su identidad urbana. En 1852 el puerto es habilitado para el comercio internacional y entre 1879 y 1900 las toneladas comercializadas a través del puerto de Rosario prácticamente se sextuplicaron. A la actividad portuaria se suma la comercial que marca rasgos fuertes en la cultura local. En 1869, el 61% de las actividades económicas se desarrollaban en el sector terciario.³⁶ Entre 1870 y 1890 se fue consolidando la red ferroviaria que facilitaba la comercialización de la producción agrícola y Rosario, con su puerto internacional, se erigió como el segundo nudo ferroviario del país.

³⁵ Estas espacialidades son particularmente estudiadas por Michel Foucault a lo largo de su obra.

³⁶ Falcón, Ricardo y Stanley, Myriam; *Historia de Rosario*; Homo Sapiens; Rosario; 2001.



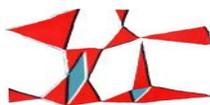
Cuadro II: Evolución de las actividades industriales en Rosario entre 1900 y 1906

Clase de Industria	Censo 1900	Censo 1906	Diferencia
Alimentación	111	152	+ 41
Construcciones	82	202	+ 120
Vestido y tocador	240	483	+ 234
Madera, muebles y anexos	37	99	+ 62
Metales y anexos	374	434	+ 60
Artísticos y adornos	22	37	+ 15
Artes gráficas, papel y anexos	17	58	+ 41
Tejidos, cueros y pieles	24	62	+ 38
Productos químicos, art. Sanitarios y anexos	9	30	+ 21
Empresas industrias varias	27	52	+ 25
Total	943	1.609	+666

Pons, Adriana y Rosalyn Ruiz, "Tras el velo del comercio la materia prima se transforma. Una aproximación al perfil industrial-manufacturero de Rosario (1873-1914)"; en Marta Bonaudo (dir.) *Imaginario y prácticas de un orden burgués: Rosario, 1850-1930. Los actores entre las palabras y las cosas*; Prohistoria Ediciones; T.1; Rosario; 2005; pp. 15-45

En el tercer censo municipal de 1910 se vuelve a realizar un relevamiento pero en ese caso se unificaron las categorías comercio e industria –contabilizándose un total de 5.609– razón por la cual no se puede comparar el crecimiento de modo diferencial. En el plano cultural, desde mediados de siglo XIX se crearon numerosas asociaciones de ayuda mutua, generalmente organizadas por las colectividades – Sociedad Española de Socorros Mutuos, 1858; Sociedad Unión y Benevolencia, 1861; Sociedad Francesa de Socorros Mutuos, 1862. Asimismo, en la década de 1870 se fundan numerosos clubes sociales y deportivos. Por otra parte, es oportuno rescatar el auge que tuvieron los teatros, espectáculos, proyecciones cinematográficas, entre otras manifestaciones artísticas a principios del siglo XX. La vida cultural se vivía como reflejo de las capitales: "En todas las ciudades más importantes del mundo, el **teatro** es considerado como uno de los más eficaces medios para difundir la enseñanza en las masas populares, y de alta cultura

70



para los espíritus superiores, con las manifestaciones de arte que en cada espectáculo se producen, especialmente en aquellas en que la música es la base de la obra que se pone en escena."³⁷ También los espacios de la cultura significaron la aspiración de una burguesía mercantil con alto poder adquisitivo y escasa formación cultural que requería un tipo de progreso que completara el progreso material alcanzado. Así se demuestra en una solicitud de fondos para culminar las obras de un gran teatro moderno:

"Esta ciudad carece en realidad de un local de esa índole **que esté a la altura del grado de progreso que ha alcanzado en sus manifestaciones comerciales e industriales**, y, ya que la iniciativa popular no ha tenido todo el éxito deseado es deber de las autoridades encargadas **de fomentar la cultura y adelanto de este pueblo**, contribuir en la forma en que se solicita la sociedad mencionada a dotarla de un centro de recreo y educación artística"³⁸

La reiteración en la demanda de fomentar actividades y espacios artísticos como los teatros que representaban el lujo y la cultura³⁹, se vinculaba con la aspiración a crear un estilo de vida cosmopolita, que en ocasiones hasta se consideraba como característica de la sociedad rosarina:

"Se ha notado en distintas oportunidades que esta ciudad cuyos progresos materiales y desarrollo de la población la señalan como una de los casos extraordinarios dentro del desenvolvimiento de las ciudades americanas –que ya en general escapan a las leyes que se han observado como presidiendo la formación de las poblaciones urbanas–, se ha montado, decía, **aquellos progresos y actividad general ofrecen un vivo contraste con la ausencia de toda manifestación artística**, tanto más esta última cuanto que es el **cosmopolitismo** una de las características de nuestra sociabilidad."⁴⁰

En este contexto, también surgen los coleccionistas⁴¹ de arte privados y luego, de manera más paulatina y dispersa, los museos de arte de la ciudad⁴².

³⁷ ET HCD septiembre 1900; f. 1.

³⁸ ET HCD noviembre 1903; f. 273; solicitud de la Sociedad Gran Politeama.

³⁹ Fernández, Sandra; *La revista EL Círculo o el arte de papel Una experiencia editorial en la Argentina del Centenario*; Editum; Murcia; 2010.

⁴⁰ ET HCD junio 1906; f. 314.

⁴¹ Entre ellos se destacan Juan Bautista Castagnino (1884-1925); Julio Marc (1884-1965) y la familia Estévez.

⁴² El Museo Municipal de Bellas Artes de la ciudad fue inaugurado el 15 de enero de 1920. Montini, Pablo et al; *El coleccionismo de arte en Rosario: colecciones, mercado y exhibiciones 1880-1970*; Fundación Espigas; Rosario; 2009.



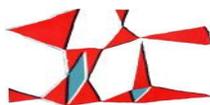
Sumados a los espacios de movilidad, intercambio, trabajo y cultura, las transformaciones tecnológicas también comenzaron a cambiar la fisonomía de las ciudades y los deseos de las sociedades urbanas se pusieron de manifiesto en el proceso de urbanización y la construcción del espacio urbano moderno. Si bien desde fines del siglo XIX en Rosario se emprenden grandes iniciativas edilicias y de espacios públicos monumentales, el fantasma de la ciudad poco valorada del interior⁴³, aún se plasmaba en las casas bajas y las calles angostas que la elite local no podía terminar de desterrar. De todos modos, los esfuerzos de las nuevas burguesías mercantiles de la ciudad se materializaron cuando se comenzaron a construir palacetes y casonas en altura sobre Bv. Oroño (1887) –originalmente llamado Bv. Santafesino– que sirvió, además, como paseo para carruajes primero y para automóviles más tarde (1906).

En síntesis, se puede afirmar que Rosario es una de las ciudades latinoamericanas que atravesaron intensos procesos de modernización debido principalmente a tener un puerto que le dio gran impulso internacional, tanto en el ámbito económico como demográfico. Asimismo se puede verificar que el proceso de tecnificación que se ligaba a la noción de progreso en las ciudades de la región a finales del siglo XIX, también fue característico de esta ciudad. Si bien se mencionaron ciertas tecnologías urbanas –los desagües cloacales, la iluminación pública, el tranvía y el teléfono–, en los siguientes apartados se profundizará en el análisis de ciertas tecnologías que funciona en sí misma como símbolo de la época moderna.

Rosario: enclave espacial de las tensiones modernas

A pesar de que la ciudad se fue construyendo en concordancia a su deseo de ser moderna y cumpliendo con las premisas que pautaban los aspectos urbanísticos y los avances tecnológicos; el aspecto urbano de Rosario puso de manifiesto otra característica de la Modernidad: sus contradicciones. El paisaje urbano era caótico y eso permitía visualizar las tensiones del progreso. En el centro convivían los símbolos modernos como los teatros lujosos y la arquitectura inspirada en el estilo francés, con los símbolos de lo que debía combatirse como los conventillos y los rancheríos que, a principios del siglo XX, todavía tenían

⁴³ Pese a los esfuerzos de Rosario por mostrarse como segunda ciudad de la República, no lograba posicionarse competitivamente como para acceder a ciertos estatutos políticos que le interesaban. Entre los años 1867-1873, siendo puerto de la Confederación, intentó disputarle políticamente a Buenos Aires ser la capital del país y lo propio hizo intentando ser declarada capital de la Provincia de Santa Fe e incluso ha tenido algunos proyectos para declarar su autonomía. Todos proyectos trunco que agudizan la frustración y la creencia de no ser valorada por el resto del país.



presencia en la zona céntrica, lo que inquietaba a las elites que deseaban fervientemente la modernidad de Rosario y la comparaban con Buenos Aires y París.

Imagen I: Edificio de Aduana y rancheríos lindantes, 1866



Fuente: Museo Histórico Provincial “Dr. Julio Marc”

Los conventillos manifestaban las tensiones del progreso de la ciudad moderna que, por un lado, ofrecía posibilidades de trabajo a las masas de inmigrantes que arribaban a ella y, por otro lado, no satisfacía las necesidades básicas de habitabilidad ni servicios urbanos. En 1884 existían 246 conventillos en la ciudad y en 1900 ya eran 959⁴⁴; diez años después éstos ascendían a 2006, es decir que aproximadamente 50.000 personas habitaban en conventillos, o sea, la cuarta parte de la población total. Por esta misma razón, cada desarrollo se experimentaba como un indicador de progreso para la ciudad, porque había condiciones que permitían comparar los beneficios y las comodidades que generaba la inclusión de ciertas tecnologías. Las sucesivas epidemias de cólera y viruela que habían golpeado a la población⁴⁵, impulsaron la implementación del servicio de agua corriente entre 1886 y 1887. Y, que en 1888, se comenzara la instalación de redes cloacales en la zona céntrica de la ciudad. La higiene, como

⁴⁴ ET HCD diciembre 1900; f. 500.

⁴⁵ 1867-68: 420 muertos; 1886-87: 1.156 muertos; 1894-95: 452 muertos.



problemática vigente, se había instalado con fuerza y la clave para mejorar las condiciones de vida era promover los parques, las plazas y los baños, tanto en conventillos⁴⁶ como en espacios públicos⁴⁷.

Ya en la década de 1920, pese a la disminución de la cantidad de conventillos a 326, la higiene seguía siendo un problema asociado, principalmente, a las clases trabajadoras. Esto, podía apreciarse en las altas tasas de mortalidad, principalmente infantil.

“Las estadísticas de la mortalidad infantil y del incremento de la tuberculosis, son dos pruebas alarmantes de las consecuencias inmediatas del conventillo (...) Y es así, como en habitación sin aire y sin luz, los gérmenes y las peores enfermedades se engendran y desarrollan.”⁴⁸

El aspecto urbano de la ciudad no lograba formar una imagen unificada que se condijera con el progreso ni la modernidad metropolitana que detentaban numerosos relatos, propios y ajenos, que daban cuenta de la ciudad. En el diario local se protestaba con insistencia sobre este tema, la miseria de las calles, la suciedad y la falta de edificios modernos ponían en riesgo la posibilidad de ser la segunda ciudad del país.

“El detalle numérico de la cantidad de habitantes, no basta para convencer a nadie que efectivamente nuestra ciudad le sigue en importancia a Buenos Aires, descontando, como es lógico, el cálculo proporcional de la población. Centro de actividad extraordinaria y de sólida capacidad económica, ha sido siempre el Rosario un ejemplo de progreso vertiginoso experimentado en una transformación no ocurrida en igual forma en ninguna otra parte del país”⁴⁹

Fuera del radio céntrico los problemas urbanos ligados al crecimiento de la ciudad se manifestaban en la falta de servicios públicos básicos y en las pésimas condiciones higiénicas, como lo retrata una nota del Diario La Capital⁵⁰:

“En la periferia el Rosario está rodeado de barrios sucios, los cuales, a su vez, suelen encontrarse circundados por basureros, formados por los desperdicios depositados por los mismos carros

⁴⁶ ET HCD marzo 1900; f. 109.

⁴⁷ “Los Baños Públicos. Instalación necesaria. La municipalidad de Rosario bregando por la defensa de la salud y de la higiene, debiera llevar a cabo el proyecto de instalar baños públicos gratuitos para obreros.” *La Capital* 6/1/1916.

⁴⁸ *La Capital* 7/8/1920.

⁴⁹ *La Capital* 28/08/1920

⁵⁰ *La Capital* 12/09/1920.



municipales que realizan el seudo trabajo de limpieza del centro de la ciudad o por la simple desidia comunal, que permite el amontonamiento involuntario, pero no menos perjudicial, en las calles públicas y a la vera de las viviendas, de esos desperdicios”.

De todas maneras, la ciudad seguía creciendo y se mantenía posicionada detrás de Buenos Aires. Las clases más acomodadas iban construyendo los palacetes en Bv. Oroño que permitían a la ciudad generar postales de sus progresos. Al mismo tiempo, entre las décadas de 1920 y 1930 se construyeron edificios en altura que reflejaban el avance técnico y estético de la época, como se puede observar en la imagen II.

Imagen II: Imagen de “Rosario Moderno”



Fuente: Museo Histórico Provincial “Dr. Julio Marc”

Esta imagen fue publicada en el Censo Histórico, Social, Comercial e Industrial de Rosario, en el 2° Centenario de su fundación, en 1925 y muestra edificios en altura como símbolo de la Modernidad y la pujanza de la ciudad. En el proceso de apropiación simbólica de la Modernidad en Rosario se puede observar que los imaginarios tecnológicos de las redes urbanas ligadas a la higiene y la salubridad protagonizaron debates urbanos a lo largo de muchas décadas. Asimismo, como se verá más adelante, gran parte del ordenamiento urbano estuvo condicionada por la expansión de los medios de transporte que generaban posibilidades de movilidad y conectividad entre los distintos barrios



Modernidad en las calles rosarinas

Mumford explica que entre los siglos XIV y XVII, en Europa occidental el espacio comienza a ser percibido más como un sistema de magnitudes que de valores. Esta transformación en la concepción del espacio se apoyó y, a la vez, permitió la emergencia de las leyes de perspectiva a partir de la cual se analizaron las relaciones de los objetos con y en el espacio. En sintonía con esta nueva concepción del espacio, también se modificaron las ideas sobre el tiempo. La pauta que conectaba ambas categorías y que tomó fuerza a lo largo de los siglos siguientes fue el movimiento. Moverse se transformó en un valor en sí mismo y a ello contribuían los medios de transporte que iban pasando de la tracción a sangre a la tracción mecánica. Los nuevos medios de transporte y las necesidades de circulación de bienes, personas y también, del aire puro que se contraponía al aire viciado de enfermedades, exigían el acondicionamiento de los caminos. En este sentido, las calles constituyen un tipo de espacio público que materializa las posibilidades de circulación, conexión y desplazamiento. Por esta razón, si bien las calles no son una construcción propia de la ciudad moderna, en ella adquieren mayor relevancia al tratarse de un espacio que pone en relación la técnica, la ciencia, la higiene, la salubridad, las comunicaciones, el comercio y los rasgos de cosmopolitismo a los que aspiraban las ciudades que deseaban subirse al tren del progreso. Además de las calles, en el interior de las ciudades fueron cobrando cada vez más importancia los bulevares y las avenidas anchas que rápidamente se establecieron como símbolos de la Modernidad. En “La ciudad en la historia”, Mumford afirma que la geometrización del espacio en general, y el urbano en particular, estuvo influenciado por el movimiento de vehículos de ruedas y perseguía como objetivo facilitar el tráfico y transporte de mercancías “al mismo tiempo que servía como expresión del sentido de vida predominante” Este proceso se evidenció en Europa en el siglo XVI “cuando se generalizó el uso de carros y carretas dentro de las ciudades”, entonces la avenida se erigió como símbolo del progreso urbano.⁵¹

En Latinoamérica el proceso de urbanización fue diferente. Principalmente, en las ciudades de tradición hispánica, se procedió a ocupar el territorio a través de la fundación de ciudades. Las nuevas ciudades de la región eran creadas a partir del trazado en damero que dotaba de sentido a la calle como medio de organización y distribución social, a diferencia de lo que acontecía en ciudades como París, donde

⁵¹ Mumford, Lewis; *La ciudad en la historia*; Ed. Pepitas de calabaza; Barcelona; 2012.



la calle era el espacio residual de la propiedad privada, como explica Sennet⁵². El trazado en damero geometriza el espacio de manera reticular estableciendo una plaza central que actuaba como núcleo urbano alrededor del que se ubicaban las principales instituciones –la iglesia, el fuerte, la sede de gobierno– y se distribuían las manzanas cuadradas. Este modo de urbanización trascendió los siglos de fundación de ciudades, el siglo XVI fundamentalmente, y se convirtió en el trazado hegemónico para la morfología de las ciudades. Este fenómeno se debe a que una cierta perspectiva del espacio ya se había instalado culturalmente en la región –en Argentina particularmente– facilitando el orden y, por ende, el progreso urbano. Éste es el caso de Rosario que, a pesar de no haber sido fundada, reprodujo este esquema para la organización de su territorio.

La racionalización y el ordenamiento incipiente de la ciudad se expresaron en la elaboración de ciertos artefactos culturales que acompañaron y reforzaron este proceso urbano. Cicutti sostiene que las representaciones sociales en tanto artefactos culturales, “son tomadas como indicios que develan un universo significativo respecto de las acciones proyectuales e intervenciones urbanas (...) Es posible efectuar un reconocimiento de las transformaciones materiales de la ciudad y el territorio como productoras de significado, y a su vez, como el producto mismo de ese proceso cultural”.⁵³ En este sentido los planos –y los mapas– son representaciones sociales factibles de ser analizadas desde la perspectiva de los imaginarios sociales. Por un lado, al tratarse de construcciones sociales permiten dar cuenta de las significaciones sobre el espacio y, por otro, contribuyen a iluminar los sentidos sobre la ciudad que se van construyendo a partir de lo que se muestra, se omite, se resalta o se inventa. Algo similar ocurre con la nominación de las calles que, como se verá a continuación, son un elemento significativo para indagar aspectos de identidad urbana.

En 1853, un año después de que Rosario fuese declarada ciudad, Timoteo Guillón, arquitecto estadounidense, realizó el primer plano de la ciudad de Rosario. Ese mismo año, el juez de policía Estanislao Zeballos, establece la primera nomenclatura oficial de las calles. De esta manera, con la declaratoria de Rosario como ciudad, se empiezan a materializar diversas significaciones que permiten dar cuenta de una matriz imaginaria dominante en la época. Por un lado, el conjunto de artefactos técnico-científicos, y por

⁵² Sennet, Richard; *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*; Alianza Editorial; España; 1997.

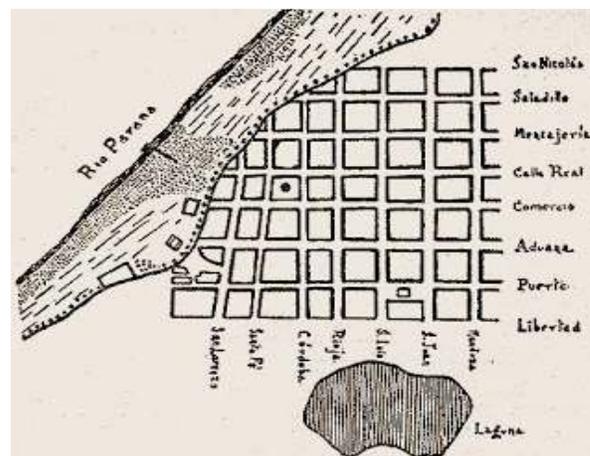
⁵³ Cicutti, Bibiana “Notas sobre el discurso cartográfico: planos de Rosario en el siglo XIX”; en Lois, Carla (et.al.) (coord); *Imágenes y lenguajes cartográficos en las representaciones del espacio y del tiempo*; I Simposio Iberoamericano de Historia de la Cartografía; Eudeba, Buenos Aires; 2006; p. 1.



otro lado artefactos simbólicos-identitarios todos ellos destinados a construir una imagen de ciudad moderna del interior, que se equiparaba y establecía relaciones de competencia y admiración con Buenos Aires o París.

Entre los artefactos técnico-científicos, el plano se destaca por tratarse del medio gráfico y técnico de ordenamiento y visualización de un territorio como así también de las imaginerías que sobre él se establecen. En 1854 Guillón realiza un plano de la ciudad de Rosario 1854 (Imagen III), aunque no es considerado el primer plano oficial. En el que se pueden ver siete manzanas de norte a sur, por seis de este a oeste. La laguna Sánchez es ubicada por fuera de la traza urbana y se señala la manzana de la plaza central con un punto. Como se expresa en el plano, la morfología a partir de la cual fue creciendo la ciudad se basa claramente en el trazado de damero que, sin embargo, se originó formalmente recién hacia 1847. Esto se debió al encargo privado que realizara el vecino Domingo Correa al agrimensor Prat con el objetivo de deslindar los terrenos familiares. De este modo, el agrimensor realizó las primeras mensuras y divisorias de terrenos originando el damero inicial “cuyas divisorias paralelas a la calle Córdoba, hoy nuestras calles, formaban un ángulo de $13^{\circ} 25' 30''$ con las líneas de las lonjas de acuerdo al rumbo de $88^{\circ} 7' 30''$ ”⁵⁴.

Imagen III: Plano de la ciudad elaborado por Guillón



Fuente: Archivo Museo de la Ciudad

⁵⁴ Bergnia De Córdoba Lutges, Amanda; “Primera nomenclatura de las calles de Rosario”; en *Revista de historia de Rosario*; N° 1, Año 1; 1963.



A diferencia de éste, el primer plano oficial de la Ciudad de Rosario, elaborado por Nicolás Grondona⁵⁵ (Imagen IV) y publicado en 1858, “comprende doscientas veinticuatro manzanas, muchas más de las que pudo haber edificadas para esa fecha. A cinco personas por familia y diez casas por cuadra lineal, todos los habitantes habrían cabido holgadamente en cincuenta manzanas” (Álvarez, 1998 [1943]). Esta hipótesis se sustenta en la información arrojada por el censo nacional de 1858 según el cual Rosario contaba con 9.785 habitantes. Asimismo, contrastando la información del plano de 1858 con el de 1854, si bien el crecimiento de Rosario fue sostenido hacia finales del siglo XIX, resulta prácticamente imposible pasar de 42 a 250 manzanas en cuatro años.

Imagen IV: Plano oficial de la ciudad elaborado por Nicolás Grondona



Fuente: Archivo Museo de la Ciudad

La comparación entre estos planos permite dar cuenta de la subjetividad implicada en los procesos de construcción social de diversos objetos, discursos o documentos como en este caso. De aquí se desprende que los mapas o planos puedan ser considerados artefactos culturales donde se expresan, subrepticamente y no tanto, los deseos colectivos. En el caso del plano de Grondona se evidencian las aspiraciones de grandeza en la invención de manzanas inexistentes. Es decir, un plano que no reflejaba el

⁵⁵ El ingeniero Nicolás Grondona realizó, en 1856, el plano administrativo de la ciudad de Buenos Aires a donde registró 400 cuadras.



verdadero tamaño de la ciudad sino el tamaño proyectado, deseado. El ritmo de crecimiento, el movimiento otorgado por el puerto y el incipiente cosmopolitismo conformaban un marco adecuado para alimentar los sueños colectivos de formar parte de una gran ciudad.

Entre los artefactos simbólicos-identitarios el que interesa destacar es la nomenclatura de las calles. Sobre este tema se ha publicado un artículo en la “Revista de Historia de Rosario”⁵⁶ en que se exponen los documentos referidos a estas nominaciones⁵⁷. En abril de 1853, Estanislao Zeballos, Juez de policía de la ciudad eleva una nota al Delegado de Gobernador acompañada por “el plano de la delineación de las calles de esta Ciudad, con los nombres que se les han asignado. El cual se ha obtenido del Sr Don Timoteo Guillón, que con tanto gusto y generosidad se ha prestado en presentar este obsequio, en beneficio de esta población”⁵⁸. En el artículo mencionado se afirma que, pese a la búsqueda exhaustiva de dicho plano, no se ha podido hallar. Sin embargo, podemos al menos sospechar que la Imagen V presentada anteriormente puede ser el plano con que se acompañó la nota. Si bien esto no puede afirmarse, el autor es el mismo –Timoteo Guillón – y es probable que el documento gráfico se diera a conocer luego de ser aprobada la petición de Zeballos de colocar tablas de madera con el nombre de las calles rosarinas. Allí es posible constatar la primera lista de nombres que se puede organizar en cuatro categorías: a) nombres de provincias: Santa Fe, San Luis, San Juan, Córdoba, Rioja, Mendoza, Buenos Aires; b) localidades cercanas: San Nicolás, San Lorenzo y Saladillo; c) lugares y/o actividades económicas: Aduana –actual Maipú–, Comercio –actual Laprida–, Mensajerías –actual Juan Manuel de Rosas–, Puerto –actual San Martín– y por último, d) dispositivos emocionales, es decir valores y deseos: Libertad –actual Sarmiento.

En 1855 Don Nicasio Oroño, Jefe Político de Rosario eleva un proyecto para realizar nuevas delineaciones territoriales y ampliar el casco urbano central continuando con las mensuras realizadas anteriormente. De este modo, la ciudad va creciendo con cierto orden, al menos en el área central, como se muestra en las imágenes. Esto implicó la creación de nuevas calles que ya en el plano oficial de Grondona aparecían con sus respectivos nombres. Las nuevas calles se nombraron siguiendo las categorías

⁵⁷ La autora aclara que la documentación original sobre la nomenclatura de las calles fue hallada en el Archivo de la Provincia de Santa Fe y dado a que es inédita en Rosario, la reproduce de manera textual a fin de facilitar la posterior consulta de la fuente.

⁵⁸ Nota transcripta del original en Bergnia De Córdoba Lutges, Amanda; “Primera nomenclatura de las calles de Rosario”; Ob. Cit.; p. 35.



establecidas anteriormente para su clasificación –provincias argentinas, localidades cercanas, lugares o actividades económicas y valores.

En tal sentido, se consideran para el análisis los sustantivos abstractos⁵⁹ ya que ellos son, sin dudas, un indicio de cómo la ciudad se pensaba a sí misma. Estos sustantivos son comprendidos como dispositivos emocionales que permiten detectar ciertos valores y deseos. Entre ellos se destacan los siguientes términos: Libertad –actual Sarmiento –, Progreso – actual Mitre– y Buen Orden –actual España–. Tres términos, como ya se mencionó, caros a la matriz imaginaria de la Modernidad. Orden y libertad son consideradas las pautas necesarias e indispensables para progresar. El progreso en la modernidad es el leitmotiv de muchos individuos y sociedades⁶⁰ ya que se dirige hacia el futuro que se presenta como inevitablemente mejor. Es, entonces, posible argüir que el imaginario sobre la ciudad moderna o lo que significaba ser moderno formaba parte de la identidad urbana a punto tal que los nombres de sus calles reflejaban este deseo.

Asimismo, las calles denominadas por lugares y/o actividades económicas, es decir, Aduana, Comercio, Mensajerías, Puerto reflejan los espacios valorados por una sociedad conformada fundamentalmente como una burguesía mercantil que, a través del comercio portuario internacional, había podido incrementar la actividad comercial. Esto requirió la regulación de una aduana y, así, se reforzaron más aún el intercambio y las comunicaciones con las ciudades más importantes del país en ese momento que se desarrollaba a través de las mensajerías. Estos sustantivos representaban los valores de la burguesía mercantil y, a su vez, los espacios que eran la base material y simbólica de la ciudad.

Tanto la primera mensura y delineamiento de los caminos oficiales, como el primer plano y la primera nomenclatura de calles realizadas a mediados del siglo XIX, permite dar cuenta de que el proceso de racionalización o tecnificación de la ciudad fue tardío y se precipitó con la declaratoria de Rosario como ciudad. Asimismo, el proceso de modernización devenido de la actividad portuaria internacional, las inmigraciones y el consecuente crecimiento demográfico, entre otros procesos, hicieron decantar las

⁵⁹ Para analizar las nominaciones de ciertas calles se ha establecido como parámetro metodológico el estudio de los nombres conformados por sustantivos por las razones expuestas. Se evitó el análisis de nombres propios de personalidades y lugares ya que luego de una primera aproximación a los mismos, éstos no arrojaban particularidades significativas.

⁶⁰ Como se ha mencionado anteriormente, estas afirmaciones están ancladas en lo que se considera el imaginario dominante o hegemónico, lo cual no significa, bajo ningún punto de vista que sea único. Al contrario, hay numerosos discursos que desde la expansión de la Modernidad discuten y critican los efectos nocivos de los avances tecnológicos, económicos, políticos y culturales devenidos con la Modernidad.



necesidades de construcción, tanto material como simbólica, de la ciudad a lo que los artefactos analizados contribuyeron de manera contundente.

En el espejo de París

Las nominaciones espaciales no son los únicos indicios significativos sobre la identidad urbana. Existen diversas estrategias de identificación a partir de las cuales las culturas urbanas van construyendo valoraciones sobre otras ciudades con las cuales se pone en relación desde distintos tipos de vínculo.

En este caso, se indagará acerca de qué tipo de identificación construyó Rosario con París, una de las ciudades-símbolos de la Modernidad en el siglo XIX. Existen dos aspectos que se vinculan con el imaginario sobre París que se construía en Rosario. Por un lado, aquellos aspectos relacionados con higienismo y la salubridad y, por el otro, aunque en relación al primero, las formas urbanísticas, principalmente los bulevares y las diagonales. Se podría, entonces, sintetizar ese imaginario con una imagen de París ligada al urbanismo higienista como representación de los progresos urbanos de la Modernidad. En esta imagen, como se expondrá a continuación, se trenzan continuamente, las diagonales, los bulevares y la higiene, como íconos del espacio público moderno.

La problemática del higienismo aparece en los discursos oficiales debido a que el crecimiento caótico y precipitado de la ciudad había generado entornos habitados que no respetaban las normas mínimas de salubridad, constituyendo graves focos de infección. Tal era la preocupación que en 1899 se crearon 20 Comisiones Seccionales “para la inspección de la higiene pública, obligando a los vecinos a la observancia y cumplimiento de las ordenanzas y disposiciones vigentes sobre la materia”⁶¹. Sobre este tema existieron numerosos debates a lo largo de varias décadas y vinculados a diversos aspectos como el transporte, los servicios públicos, la vivienda, la densidad de población y los espacios públicos entre otros⁶². En esas instancias son frecuentes los discursos que erigen a París como ejemplo concreto a imitar:

“La mortalidad en Londres era hasta el año 1770, en que sus higienistas empezaron a preocuparse de tan elevado problema, de 1 por cada 20 habitantes. En 1874 alcanzaron a obtener 1 por cada 41,

⁶¹ ET HCD 10/2/1899; f. 128.

⁶² Aquí no se profundizará en todos ellos ya que excede los objetivos planteados en este apartado, sino que el análisis se concentrará en las vinculaciones que permitan indagar las significaciones sobre París.



y hoy la estadística, dada la populosidad de tan gran capital, la coloca en primera línea entre las ciudades higiénicas. "París, hasta 1855, tenía una mortalidad de 1 por cada 3 habitantes y en 1874 era de 1 por cuarenta. Hoy es de uno por cada 44. El Rosario da una mortalidad de uno cada 39 habitantes. El saneamiento obtenido en aquellas dos grandes capitales importa la salvación de más de 100.000 habitantes por año en cada una de ellas y ¿cuánto no importa para el progreso de la ciencia, industrias y comercio esta victoria obtenida?"⁶³

La retórica del higienismo, a su vez, sirve como soporte argumental para dos grandes proyectos de Rosario: la construcción de un gran parque y la apertura de calles diagonales.

En ese sentido, en 1900 se presenta el proyecto para construir un gran parque público: el Parque de la Independencia. Los argumentos que acompañaban esta propuesta sostenían la necesidad de circulación de aire para la disminución de la mortalidad. Así, se vinculaban estrechamente, en un mismo espacio urbano, la estética (diseño del paisaje), el higienismo y la circulación (de aire y de personas); es decir, el ideal burgués de la belleza y la utilidad. La inclusión de los datos de Londres y de París, para culminar con el caso del Central Park de Nueva York, funcionaron como ejemplo y modelo⁶⁴ a seguir para la construcción del gran parque de Rosario. Como sostiene Roldán, "árboles, jardines, bosques, lagos, juegos infantiles, centros de recreación, pérgolas y fuentes convergieron en una respuesta estética e higiénica a los males de la vida urbana"⁶⁵.

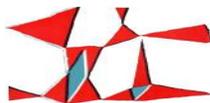
Sin embargo, más allá de los argumentos sobre la mejora en la calidad de vida por disminución de la mortalidad gracias a los espacios públicos verdes, se proponía este espacio también como una necesidad respecto a la impresión urbanística que daba Rosario tanto a sus habitantes como a los viajeros que en sus relatos muchas veces ponía en duda la auténtica modernidad de Rosario.

"La ciudad del Rosario carece de ornato, paseos y diversiones. Su aspecto exterior no es de una impresión simpática para el viajero que la visita por su hermosísimo río y aun el que viene a

⁶³ ET HCD 24/06/1900; f. 287-288.

⁶⁴ ET HCD 24/06/1900; f. 287.

⁶⁵ Roldán, Diego; *La invención de las masas. Ciudad, corporalidades y culturas. Rosario, 1910-1945*; Universidad Nacional de La Plata; Buenos Aires; 2012; p. 84.



habitarla, recibe la decepción de que está absorbida su vida tan solo por el comercio y la producción.”⁶⁶

Evidentemente, la cultura urbana de Rosario siempre estuvo pendiente de la mirada de los otros y las críticas recibidas por parte de los viajeros calaban en la construcción de la propia imagen de la ciudad. Su vitalidad, signada por la actividad comercial, no lograba redundar en el crecimiento significativo de espacios culturales y recreativos, aspectos que también eran considerados indispensables para toda urbe que quisiera ser considerada moderna.⁶⁷ De este modo, el proyecto presentado para construir el Parque de la Independencia buscaba satisfacer múltiples necesidades.

“plantaciones que purifiquen la atmósfera donde se efectúen **exposiciones periódicas** de la producción ganadera, agrícola y fabril de la provincia, se fomente los **ejercicios atléticos e hípicas** que han sido aceptados **como una manifestación de progreso** y que causan la diversión **de las sociedades modernas.**”⁶⁸

Espacio recreativo, espacio higiénico, espacio de exposición y espacio deportivo. Todos convergían en el gran parque que, de esa manera, lograría materializar la Modernidad a través de distintos aspectos. Finalmente, en 1902 se inaugura el Parque de la Independencia que cuenta con 120 hectáreas, un lago artificial y una montañita donde, antiguamente, funcionaba un bar. El encargado del diseño fue el Ing. Héctor Thedy, secretario de obras públicas de aquel momento. Sin embargo, a pesar de que no se halla encontrado documentación que lo certifique, se ha popularizado la idea de que, en realidad, el diseñador fue el paisajista francés Charles Thays, el mismo que diseñara los grandes parques de Buenos Aires, Mendoza, Salta y Tucumán, entre otros. Esta confusión, o este equívoco, sin duda pone de manifiesto, una vez más, los deseos de la ciudad de formar parte de la vanguardia estética arquitectónica de la época.

Imaginación y deseos, retórica y argumentaciones científicas, todas estas discursividades convergieron en el discurso oficial que celebraba la creación de este gran espacio verde y multifuncional. Un verdadero artefacto cultural y tecnológico del imaginario moderno donde la perspectiva mecanicista hacía

⁶⁶ ET HCD 24/06/1900; f. 290.

⁶⁷ Videla, Oscar; “Ambiente urbano e idea de la ciudad. Las imágenes de los viajeros en Rosario a mediados del siglo XIX”; en *Papeles de trabajo*; Año 2, N°1; CESOR; Facultad de Humanidades y Artes; Rosario; 1999.

⁶⁸ ET HCD 24/06/1900; f. 292.



su aparición en la diagramación y la funcionalidad de cada sector del parque. Allí, el lago, la montaña, los senderos, las avenidas que lo atravesaban, los árboles, las fuentes y el rosal, eran los engranajes de esta maquinaria verde, saludable y divertida.

Por otro lado, el gran ícono del modelo de la París de Haussmann, era, sin dudas, los bulevares y las calles diagonales. Las ciudades americanas con aspiraciones civilizatorias y cultas que perseguían el modelo europeo intentaron imitar los bulevares diagonales a los que acompañaron con argumentos revestidos de esteticismo y utilitarismo. Como describe Berman, “los bulevares del París de Haussmann (...) son los instrumentos de una burguesía dinámica y un Estado activo, decidido a modernizar rápidamente, a desarrollar las fuerzas productivas y las relaciones sociales, a acelerar la circulación de mercancías, dinero y seres humanos”⁶⁹

En Rosario existieron diversos proyectos que ponderaban las diagonales y, si bien el más famoso –la Avenida Central– data de 1910, el primero se encuentra en los expedientes terminados del Honorable Concejo Deliberante del 10 de junio de 1902 donde se elevan al Concejo proyectos de ordenanza para la realización de dos avenidas diagonales⁷⁰. En este documento es posible encontrar las significaciones descritas hasta el momento dando cuenta de la matriz de significaciones dominantes de la época en torno a la forma de ordenar y urbanizar las ciudades.

“En cuanto a la obra en sí además de los beneficios generales que aporta a la **higiene** y demás ventajas que la construcción de amplias calles ofrecen a las ciudades y que son por todos conocidos, viene a llenar en el Rosario, una necesidad de otro orden. Nuestra ciudad se ajusta en el trazado de calles al sistema artificial de cortarlas en ángulo recto con intervalos regulares, lo que además de una uniformidad en el conjunto que repugna a la **estética**, alarga considerablemente las distancia entre los centros de **movimiento comercial** en un 33% según los cálculos. Hay pues que favorecer la construcción de calles que sigan la **dirección del tráfico** y a este fin responde el trazado de la primera **avenida diagonal** que **facilita la comunicación** entre el Norte y el Sud de la ciudad.”⁷¹

⁶⁹ Berman, Marshall; *Todo lo sólido*; Ob. Cit.; p. 236.

⁷⁰ “se autoriza la apertura de una Avenida que partiendo de la intersección de las Avenidas Castellanos y Salta termina en el punto e cruzamiento de los Bv. Argentino y Santafecino con una longitud de 3.050 metros y un ancho de 30 metros en toda su extensión.” ET HCD 10/6/1902; f. 198.

⁷¹ ET HCD 10/6/1902; f. 198-199.



Una vez más, la higiene se presenta como un beneficio fundamental, pero ahora, a su vez, se destaca la necesidad de acortar las distancias y facilitar la circulación entre los distintos puntos de la ciudad, principalmente en beneficio de la actividad comercial. Además se verifican expresiones claramente peyorativas respecto el trazado en damero al que se descalifica como artificial, uniforme y repugnante respecto de la estética. Es evidente que lo que se consideraba bello se identificaba a las diagonales parisinas que, además, permitían agilizar la circulación y el movimiento que requería toda ciudad moderna.

Esta obra se proyectó durante la intendencia de Luis Lamas (1898-1904). En la Memoria Municipal presentada al Honorable Concejo Deliberante por el Intendente Luis Lamas, se informa que: “Las avenidas diagonales proyectadas en 26/6/1902 fueron trazadas y ejecutada al menos una: su nombre Francisco Godoy y parte de la intersección de la calle La Plata y Pasco, prolongándose hasta el Sud-Oeste en 8.040 m. hasta el límite del municipio.” La avenida realizada se denominó Francisco Godoy en honor a quien se quiso instalar como fundador de la ciudad⁷².

Algunos años después se presenta el proyecto de la “Avenida Central” desarrollado por primera vez por la Urbanizadora "La Rosarina" en noviembre de 1910. La avenida se prolongaría desde la Avenida Belgrano hasta el Parque Independencia. Este es uno de los proyectos que, a pesar de no haberse concretado, expresa las aspiraciones urbanas y los deseos de reflejarse en el espejo de París. El Dr. Daniel Infante⁷³ inspirado en Haussmann, sostiene que la avenida “por construirse, como en las **modernas urbes, en dirección diagonal, no sólo contribuirá a embellecer la ciudad y a acortar las distancias**, sino que además, dará vida a nuevos barrios, valorizando grandemente la propiedad, y ensanchando el radio central de la población”⁷⁴.

⁷² En realidad, Rosario no tuvo fundación. Álvarez (1998) detalla una serie de acontecimientos a partir de los cuales desde el estado municipal se intentó reforzar la idea de que Don Francisco Godoy había fundado la ciudad en 1725 y se propuso que la ciudad festejase su día la fecha de nacimiento de Godoy. En este contexto político y cultural se nombra Francisco Godoy a la primera Avenida diagonal de Rosario. En 1993 pasó a denominarse Juan Domingo Perón (ordenanza 5709/1993).

⁷³ En los ET HCD de 19/8/1912 f. 241- 250 es posible encontrar un intercambio de correspondencias donde se deja sentado un entredicho entre Daniel Infante y José Leal, un vecino de la ciudad que le había comprado terrenos con los que tuvo una serie de inconvenientes. El conflicto pone en evidencia que D. Infante es dueño de la Inmobiliaria La Rosarina, propietaria y urbanizadora del barrio Mendoza, en ese entonces considerado un suburbio de la ciudad. Esto permite comprender las críticas que recibiera el proyecto en los ET HCD 13/7/1914 donde se sostiene que: “*En la avenida, que no fue proyectada por esa municipalidad, se descubre el propósito de hacerla realizable a base de especulación, bastaría para demostrarlo el hecho de que en la Capital Federal se considera necesario 20 metros de fondo para la edificación y aquí se declaran indispensables 40 metros.*” (f. 520) La urbanizadora La Rosarina, mantenía estrechos vínculos con el Dr. Infante quien tenía intereses comerciales evidentes en la concreción de este proyecto urbanizador.

⁷⁴ *La Capital* 05/11/1910.



Imagen V: Boceto del proyecto “Avenida Central” de D. Infante



Fuente: Álvarez, Juan; *Historia de Rosario (1689- 1939)*; 1998 [1943].

Los 122 metros de ancho se distribuirían del siguiente modo: 42 metros estarían destinados a la vía pública y 40 metros a ambos lados para la edificación. Como se observa en la Imagen VI, en la parte central se proyectaban dos vías para el tranway, y otras para los automóviles. Los edificios de altura que se exhiben en el boceto poseen locales comerciales en la planta baja, emulando los bulevares parisinos. El progreso de la ciudad se manifestaría, entonces, en esta ancha avenida diagonal siendo “orgullo legítimo de Rosario por cuyo progreso moral y material todos debemos interesarnos”⁷⁵.

Por último, nos detendremos en el Plan de embellecimiento general de la ciudad que vendría a sumarse al Parque Independencia y a las diagonales como estandartes de la Modernidad de Rosario. Este plan que se le encargó al francés M. Bouvard constituye un artefacto tecnológico y simbólico más que permite dar cuenta de un proceso de construcción de Rosario la imagen y semejanza de la gran ciudad moderna: el París de Haussmann. En ese sentido, haber elegido a un ingeniero y arquitecto francés para embellecer la ciudad es, sin dudas, una pauta significativa. En 1909 se eleva una nota a Bouvard consultando si “estaría dispuesto a proyectar -y en condiciones- un plan general para la futura **delineación y aprovechamiento de las bellezas naturales de la ciudad.**”⁷⁶ Bouvard responde con una carta en francés

⁷⁵ ET HCD 13/7/1914; f. 507.

⁷⁶ ET HCD 4/10/1909; f.308.



aceptando la propuesta y se van sucediendo nuevos intercambios. El 10 de marzo de 1911 el ingeniero envía el plano del conjunto y vista de la ciudad dentro de los límites de su perímetro y un plano con detalles de las disposiciones especiales a la parte de la ciudad a lo largo del puerto y del río Paraná, afirmando que luego de varias visitas al terreno y un examen minucioso de los lugares se han “tomado en cuenta todo lo posible las observaciones recogidas por personas que se han interesado **en la prosperidad y grandeza del Rosario**”⁷⁷. Bouvard continúa argumentando la relevancia de su trabajo exponiendo que en las grandes ciudades y capitales del mundo están o han planificado el porvenir de las ciudades mediante herramientas urbanísticas siendo esto “indispensable para las ciudades que están **llamadas a un desarrollo extraordinariamente rápido entre las cuales está colocada Rosario de Santa Fe por su rápido desarrollo**”.⁷⁸

Nuevamente un proyecto de urbanización para Rosario critica con dureza la grilla que ha dado forma a la urbe, como a la mayoría de las nuevas ciudades americanas, por considerar que genera muchos problemas a las comunicaciones, al tráfico y a la circulación, además de desfavorecer el embellecimiento de la ciudad y el lucimiento de los edificios por tratarse de una traza monótona, entonces:

“El mejor método para el desarrollo de **una gran ciudad como lo será Rosario**, es necesario hacer algo mejor; **dejar y mantener espacios libres y jardines variar el carácter de las calles** según su naturaleza, absteniéndose de las costumbres de quererlas todas iguales e invariablemente en línea recta sobre todo paralelas; por consiguiente es necesario darle mayor valor a las partes de la ciudad que sean interesantes: sean viejas o nuevas”⁷⁹.

Bouvard culmina su exposición sosteniendo que el método para asegurar el desarrollo de la ciudad dependía de la forma urbana, sus bellezas naturales, la estética edilicia y paisajística, la planificación y el ordenamiento. Es decir, a través de la intervención técnica- científica del urbanismo la ciudad podía convertirse también en un artefacto técnico que respondiera exitosamente a la maquinaria moderna.

“En una palabra me he preocupado de **asegurar el desarrollo de la Ciudad** mejorando sus condiciones lo mismo por lo que refiere a la **estética** haciendo de ella una ciudad agradable para los

⁷⁷ ET HCD marzo 1911; f. 349-352.

⁷⁸ ET HCD marzo 1911; f. 349-352.

⁷⁹ ET HCD marzo 1911; f. 349-352.



visitantes (...) y haber granizado el **hermoseamiento y arreglo para el porvenir de nuestra hermosa ciudad de cuyo adelanto y prosperidad no hay que dudar.**"

Es relevante destacar que los dispositivos discursivos que emplea Bouvard se acomodan a los sentidos que forman parte del propio discurso que la ciudad viene construyendo desde mediados de siglo XIX. Por un lado, se destacan sus bellezas naturales, las que, sin lugar a dudas, proveería riquezas y posibilidades gracias a la actividad portuaria y, nuevamente, se presenta la prosperidad y grandeza de Rosario como un destino inevitable al que sólo hay que acompañar para acelerar.

Sin embargo, pese a los proyectos e intervenciones monumentales, las tensiones y las diferencias de sociales no lograban zanjarse, sino que, incluso, se profundizaban poniendo de manifiesta las contradicciones que acompañaban los discursos de progreso de la Modernidad. Como explica Roldán acerca del proceso político de construcción del Parque de la Independencia, allí los argumentos higienistas incluían a los sectores populares que servían para justificar el magnífico proyecto que, en definitiva, sería apropiado por las elites y las "familias decentes".⁸⁰ Incluso en el trabajo que realizaron los presos al hacer el gran pozo que luego se convertiría en el "Laguito" y la "Montañita" –armada con la tierra extraída para hacer el lago –, se observa la presencia de los sectores populares, invisibles y ocultos de la ciudad moderna tanto en la construcción simbólica como material de los espacios de las elites. Lo mismo ocurrió con las argumentaciones relativas a la localización del parque que "mostró cómo el término equidistancia se asimilaba a igualdad y el espacio urbano al espacio social" (Roldán, 2012: 87). En cuanto a los bulevares y avenidas, la distinción de clases se hizo visible principalmente a través de las tecnologías de transporte empleadas para circular. Como describió Mumford, "con el desarrollo de la ancha avenida adquiere forma en la ciudad misma la disociación entre las clases superiores e inferiores. Los ricos van en coche o a caballo; los pobres, a pie"⁸¹ (2012: 619). En tanto las clases altas utilizan las vías de la avenida, las clases populares van por fuera, "se llega a establecer una franja especial para el peatón corriente: la acera"⁸². Al respecto, una nota del diario La Capital expone la problemática pero desde el punto de vista de la falta que hacen avenidas, justamente para mostrar el lujo:

⁸⁰ Roldán, Diego; *La invención de las masas*; Ob. Cit.

⁸¹ Mumford, Lewis; *La ciudad en la historia*; Ob. Cit.; p. 619.

⁸² Ídem.



“Ciertamente Rosario progresa, pero sin norma, sin preocupaciones estéticas; sus líneas de edificación, inobedientes a toda ordenanza, son desiguales, deslucidas, inarmónicas y su monótono trazado de ajedrez, de calles angostas, se reagrava con **la falta de avenidas centrales donde se condense el lujo, la elegancia y el esplendor urbanos** con amplias perspectivas que ornamenten y descongestionen el corazón de la urbe.”⁸³

En síntesis, Rosario se mira en el espejo de París estableciendo una estrategia de imitación. En ese intento recurre a expertos arquitectos e ingenieros franceses que promuevan las formas de urbanización haussmanniana para replicar en esta ciudad emergente los parques y plazas cargados de paisajes ornamentales, grandes avenidas y bulevares diagonales que conduzcan, inexorablemente, al incremento de la circulación y la comunicación. Todos los íconos de la París del siglo XIX constituidos como símbolos dentro del imaginario espacial de la Modernidad que remitían, unívocamente, al progreso, al orden, la higiene, a la planificación y optimización y embellecimiento del espacio. El progreso material se consolida a lo ancho –también a lo alto – y en dirección diagonal, éstos son los sentidos hegemónicos que revisten el imaginario espacial de la Modernidad que es posible analizar en los proyectos y desarrollos de artefactos tecnológicos que vehiculizan el progreso urbano como parques, avenidas y bulevares. París, en suma, es el reflejo vivo del tipo de sociedad a la que se aspira.

Recibido: 3 de junio de 2013
Aprobado: 12 de agosto de 2013
Versión final: 15 de octubre de 2013

⁸³ *La Capital* 11/10/1927.

