

LA TRANSFORMACIÓN DEL PAISAJE URBANO DE SAN NICOLÁS DE LOS ARROYOS HACIA FINALES DE SIGLO XIX

Rosana L. Obregón

Resumen

La transformación del paisaje urbano de la ciudad de San Nicolás a finales de siglo XIX, coincide con la inserción de esta ciudad dentro del esquema económico agroexportador del país. El volumen de obras de infraestructura y arquitectura realizadas en las tres décadas que comprenden al periodo de 1880 a 1910, fue una consecuencia de la importancia adquirida por la ciudad dentro del ámbito provincial y al espíritu progresista de la sociedad, principalmente de sus dirigentes, que predeterminó la fisonomía a futuro de la ciudad.

Palabras claves: *San Nicolás, paisaje urbano, siglo XIX*

EL CONTEXTO

El siglo XIX se caracterizó por una reestructuración de la economía mundial generada y manejada por los países centrales, que le asignaba un rol productivo a cada sector de la periferia. Dentro de este esquema mundial, la República Argentina cumplió un papel principalmente agroexportador en el que el puerto de Buenos Aires fue la principal boca de salida de los bienes producidos en distintos puntos del territorio. (Romero, 1996:248)

El esquema de centros principales y subcentros que servían a un sistema productivo general que regía el orden mundial, también se aplicó al territorio nacional. Buenos Aires y en menor medida, Rosario, eran los puntos focales de todo el territorio, en los que confluía el mayor número de líneas férreas con el objeto de transportar los productos para exportación; a su vez eran los mayores receptores de la inmigración principalmente de origen europeo. En esta reorganización territorial, muchas ciudades quedaron excluidas del sistema productivo antes mencionado, motivo por el cual vieron retrasado su desarrollo. Otras, lograron insertarse dentro del nuevo esquema agroexportador sin ser necesariamente puertos. El caso de Tucumán con el crecimiento de la industria azucarera es un ejemplo de capital interior que se incorporó al modelo con un gran florecimiento económico.

Las ciudades puerto fueron las más predispuestas a los cambios y prontamente transformaron substancialmente su fisonomía, como consecuencia de las nuevas actividades generadas por los cambios en los sistemas productivos y las alteraciones sociales que esta transformación acarrearba. La región más beneficiada dentro de este esquema económico fue la que comprendió a las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos que además recibieron el mayor aporte inmigratorio del país.

El inmigrante llegaba con una clara aspiración de superar el estrato social de origen, motivo por lo cual se contraponía con los intereses de los habitantes locales, más reticentes a los cambios. La conformación social y económica general del país quedó determinada a partir de esta situación, ya que el resto de las provincias fuera de este circuito, quedaron más arraigadas a la tradición española, mientras que los sectores dirigentes se asociaban a ideas más progresistas y trataban de distanciarse del pasado colonial (Romero, 1976:247-318).

Dentro de este sistema de centros y subcentros, la ciudad de San Nicolás quedó inserta dentro del esquema agroexportador, básicamente a causa de que el puerto, desde 1852, tenía sus muelles habilitados para la exportación e importación de productos; siendo uno de los puntos a los que confluía la producción agrícola del norte de la provincia de Buenos Aires.

Es interesante realizar un estudio comparativo con la ciudad de Rosario distante 70 km. al norte, que a partir de mediados de siglo XIX comenzó un vertiginoso crecimiento debido a la designación como puerto de la Confederación Argentina y a los beneficios derivados de la aplicación de los derechos diferenciales a las mercancías que ingresaban al puerto. Si se observan los datos censales (Fig.1) se comprobará el incremento poblacional en pocas décadas de la ciudad de Rosario, que pasó de ser una pequeña villa a convertirse en la segunda ciudad de la república, no sólo por número de habitantes sino también como centro económico.

La provincia de Buenos Aires enfrentaba hacia 1880 el desafío de la construcción no sólo de la nueva capital sino también de las nuevas ciudades en el amplio territorio provincial, de acuerdo a la política de colonias agrícolas que la ley

de inmigración y colonización vigente proponía. Estas ciudades de nueva fundación respondían a criterios decimonónicos de planificación urbana. Las de fundación anterior, generalmente de origen colonial, se encontraban en una situación de expansión de su cuadrícula original, y de renovación edilicia en cuanto a los nuevos programas surgidos y de acuerdo a los criterios estéticos de la época.

La ciudad de San Nicolás a finales de siglo, era la ciudad mas importante de la campaña bonaerense, debido principalmente a la importancia económica de su puerto. Hacia 1889, ocupaba el tercer lugar, después de Buenos Aires y Rosario (Lazzaro, 1992:41).

	Rosario	San Nicolás	
1815	763	2562	s/d
1851	3,000		s/d
1854		6920	censo provincial
1869	50,914	5985	censo nacional
1881		10,679	censo provincial
1895	91,669	18,706	censo nacional
1906	150,686		s/d
1914	222,592	21,630	censo nacional

Figura 1: Cuadro comparativo de censos

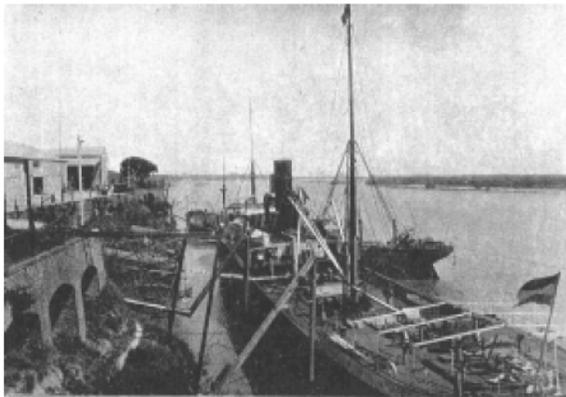


Figura 2: Embarcaderos del puerto de ultramar (hoy parque San Martín)

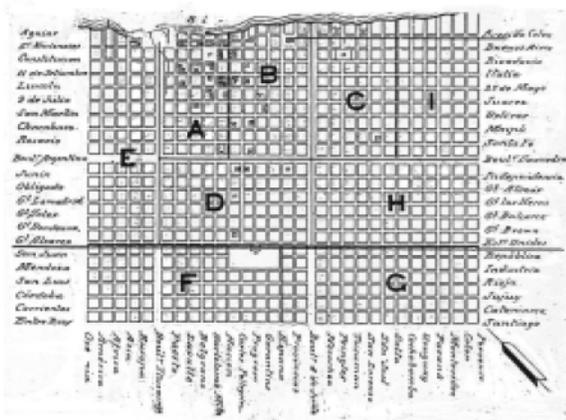


Figura 3: Plano Adjunto en las Memorias Municipales 1892- Se observan trayectos de líneas férreas y estaciones

EL FERROCARRIL Y EL PUERTO

Desde los inicios de su poblamiento, el partido de San Nicolás, fue un lugar propicio para el asentamiento humano por las bondades de su suelo y la provisión de agua de los arroyos que surcaban su territorio. En 1853, se estableció la aduana y se liberaron los muelles para la exportación e importación de productos, por lo que favoreció la radicación de industrias y el intercambio comercial de mercancías (Fig.2) Con este motivo se formó una sociedad entre los empresarios locales para la administración portuaria. Estas empresas se radicaron sobre la barranca del río por fuera de la cuadrícula fundacional (Fig.3). En este sector concluían los ramales del ferrocarril del Oeste en el año 1884 (Fig.4), que cumplían el recorrido desde la estación capitalina de Once, pasando por Luján, Arrecifes, Pergamino y llegaban al puerto de San Nicolás. En este trayecto se crearon algunos poblados intermedios, este es el caso de Conesa, Gral. Rojo y



Figura 4: Estación del Ferrocarril del Oeste



Figura 5: Estación del Ferrocarril Central Argentino



Figura 6: Puerto de San Nicolás -Inaugurado en el año 1906- Proyecto del Ing. Ariodante Ghisolfi

Campos Salles en el partido de San Nicolás. En las cercanías a estos pueblos se formaron colonias de inmigrantes, básicamente dedicadas a las tareas agrícolas. En 1886 se inauguró la estación de ferrocarril del Central Argentino, que unía en sólo nueve horas y media el trayecto Buenos Aires-Rosario (Fig.5) Esta empresa compró el ferrocarril del Oeste en el año 1900.

La función del puerto era netamente exportadora. El requerimiento del mayor calado de los barcos a vapor exigía la construcción de nuevos muelles para hacer frente a la mayor demanda de exportaciones. Desde 1880 el Departamento de Ingenieros estudió la realización de los nuevos muelles, pero las obras no se concluyeron por la falta de presupuesto. En 1890, la sociedad formada para la administración del puerto quebró como consecuencia de la crisis general del país. La Sociedad Puerto fue comprada por una sociedad anónima. En 1903 el Congreso Nacional renovó la concesión del puerto por setenta años a dicha sociedad. En 1904 comenzaron las obras del Puerto Nuevo, y la construcción la llevó a cabo la Compañía del Río de La Plata sobre la base del proyecto del ingeniero italiano Ariodante Ghisolfi (proyecto premiado en la exposición de tecnología de Milán en 1911). Las obras se completaron en 1906 (Fig.6), con la desvinculación de Ghisolfi en razón de anomalías por parte de la empresa constructora. Nunca se concluyeron las instalaciones complementarias para el desarrollo del puerto, manteniéndose las precarias canaletas que le servían a las compañías extranjeras para la exportación de granos. Esta sociedad monopolizó todo el sector del puerto, impidiendo el asentamiento de nuevas industrias y/o empresas comerciales. En las primeras décadas del siglo XX, ello significó un estancamiento que impidió el desarrollo económico del partido.

LOS TRANSPORTES Y LA INFRAESTRUCTURA

Los transportes y la infraestructura de servicios contribuyeron a la transformación del paisaje urbano en la ciudad del siglo XIX, no sólo por las posibilidades que brindaba de mejora de la calidad de vida, sino por la impronta sobre la fisonomía general de la ciudad que estas tecnologías implicaban.

En 1886 la firma Salaverry y Vila solicitó el permiso a la municipalidad para realizar una demostración pública del alumbrado eléctrico. Obtenido el permiso, se realizó la demostración en calle de La Nación por espacio de cinco días. El servicio quedó inaugurado a fines de 1887 (Registro Oficial, 1887: 926). En el diario de la Na-

ción de ese mismo año, apareció esta nota... “La luz eléctrica en San Nicolás. El 8 de diciembre próximo será inaugurado en la ciudad de San Nicolás de Los Arroyos el servicio de alumbrado eléctrico público y privado. Después de la ciudad de La Plata, la de San Nicolás es la segunda que se inaugura en la República este verdadero adelanto”... (Chervo, 1992:111). Una vez instalada la primera usina, que funcionaba a gas, se presentaron distintas propuestas para la instalación de otras (Fig.7) El servicio, con mayor o menor éxito, fue extendiéndose a toda la ciudad.

En 1887, la firma Perkins y Barranco de la ciudad de Rosario, presentó la propuesta de la instalación de una planta de bombeo para abastecimiento de agua corriente para todo el casco céntrico, la que fue aprobada inmediatamente. La ciudad, como muchas en esos años, había sufrido epidemias de cólera, por lo que la provisión de agua corriente se convirtió en servicio fundamental para el saneamiento urbano. Estas tareas se complementaron con el año 1906 con las obras de desagüe del bulevar Ituzaingó (Fig.8) -hoy Avenida Alberdi-. Este bulevar fue trazado sobre lo que se denominaba la zanja de Doña Melchora, una zona de bañados en la que el río entraba sobre la barranca, que provocaba muchos inconvenientes sanitarios, al situarse muy próxima al centro urbano.

La comprensión, por parte de las autoridades municipales, de la carencia de un plan sanitario, llevó a una política sanitaria que contemplaba el control de los mataderos municipales y de los

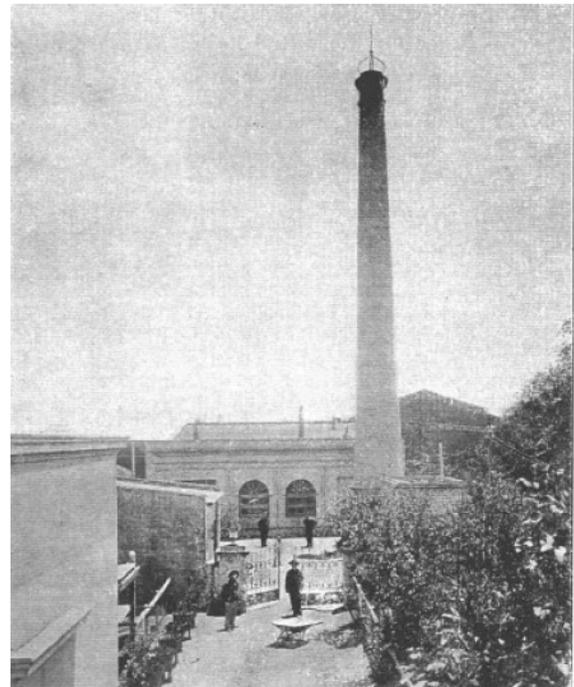


Figura 7: Usina Eléctrica Municipal

productos alimenticios en general. En la primer intendencia de Morteo (1906), se creó la obligatoriedad de la libreta sanitaria para empleados, así como se implementó el control bromatológico de los alimentos producidos en el partido, motivo por el cual se creó la asistencia pública.

Dentro de las obras llevadas a cabo para mejorar las condiciones sanitarias de la población, se realizaron trabajos de ampliación del Hospital, se creó el Lazareto Municipal y se remodeló el Cementerio.

Las obras de infraestructura urbana, se extendieron en primer medida por el sector céntrico, sobre las calles principales en dirección del puerto de Ultramar (sobre la calle Colón) y la estación del Central Argentino, hacia el otro extremo de la ciudad.

EL TRAZADO Y EL PAISAJE URBANO

En el momento del tendido de la red de infraestructura, la ciudad se encontraba en plena expansión, desbordando el trazado original de 9 x 9 manzanas. El proyecto de ensanche fue aprobado en el año 1878, de acuerdo a la ley de ejidos de 1870. La cuadrícula original quedó circunscrita a un anillo de tres bulevares y la costa del río (llamado el primer ejido).

Para la última década del siglo XIX, según las descripciones del Intendente Huidobro, en las primeras memorias Municipales, en el capítulo donde se refiere al número de calles en servicio del casco urbano se explicita que *... "donde hay necesidad de población no hay calles cerradas y en los suburbios las que están cerradas no impiden el tránsito"...* (Memorias, 1893:49) (Fig.9)

El ensanche del ejido obligaba a expropiar una gran superficie de tierras a expropiar (casi 6000 hectáreas), lo que dificultaba la realización del mismo. Es en el año 1883 cuando se promul-



Figura 8: Construcción de los desagües del Bulevar Ituzaingó (hoy Avenida Alberdi)

gó la ley de expropiaciones, motivo por el cual se retrasó toda gestión al respecto. La crisis del '90 tuvo su efecto negativo sobre la venta de terrenos, sumándose las dificultades para resolver los conflictos provocados por los intereses de los propietarios al demarcar las propiedades (vale recordar que el pueblo fue fundado en tierras privadas, motivo por el cual prácticamente no existieron tierras fiscales).

Este proyecto de ensanche si bien contó con el trazado de bulevares (avenidas anchas) no contempló la creación de nuevas plazas o parques. El intendente Huidobro expresa en las Memorias Municipales, la necesidad de espacios públicos... *"No debe haber ciudades sin plazas, ni plazas sin arboles"...* (Memorias Municipales, 1893:35), proclamando un claro alegato higienista basado en los trabajos de Rawson (lo cita particularmente), y más adelante aclara la falencia de plazas en la ciudad. Si bien no resolvió el problema, dejó mencionada la posibilidad de crear otras nuevas, una frente al cementerio y una frente al Colegio San Nicolás (Don Bosco) alejado del radio céntrico.

El intendente en tres oportunidades Serafín Morteo (1905-1906, 1909-1910, 1910-1911) fue quien a través de su ordenanza de embellecimiento de parajes y paseos públicos, sintetizó claramente la idea de ciudad que pretendía, teniendo la ocasión de gestionar y de llevar adelante personalmente estas obras.

En 1905, apenas asumió sus funciones como intendente, Morteo envió al Concejo Deliberante la ordenanza en que expresa claramente la determinación de mejorar el aspecto de la ciudad *... "dado los adelantos de nuestra comuna, es una necesidad reclamada, el embellecimiento de parajes de higiene y recreo para la población"* (Digesto Municipal, 1907:143) y propuso además un arreglo y adorno del bulevar Argentino

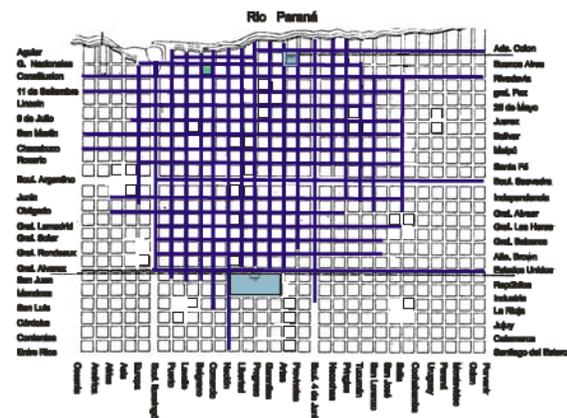


Figura 9: Plano de calles en servicio -año 1892- Intendencia de C. Ruiz Huidobro

Saavedra (Fig. 10) siguiendo los lineamientos con los que se realizaban obras similares en Rosario y Capital Federal. El Consejo Deliberante autorizó a la Intendencia, además, a proceder *“al embellecimiento de las calles y plazas del municipio, en la forma que estimen mas conveniente”* (Digesto Municipal, 1907:144). Se realizó la remodelación de la plaza Constitución (Fig. 11) (hoy plaza Mitre), el tratamiento paisajístico de los bulevares, se reforestó la ciudad con más de 2000 plátanos (Fig. 12) (Fig. 13) y variadas especies, se refaccionó el cementerio y se diseñó y forestó la plaza 14 de Abril frente al acceso al mismo. Se inauguró el edificio de la Municipalidad y se comenzó el de Tribunales.

A los tres meses de enviar esta ordenanza, presentó el proyecto para la realización de un Teatro Municipal, argumentando las *“necesidades reclamadas por el adelanto social y material de esta ciudad* (Digesto Municipal, 1907:146). Personalmente llevó adelante la supervisión de las obras y de las finanzas de la construcción del teatro, integrando y presidiendo la Asociación de Amigos para la construcción del mismo que se inauguró en el año 1908.

Morteo comenzó a trabajar dentro del municipio como concejal en 1891, y participó principalmente en las comisiones de hacienda y las de

obras públicas. Cuando asumió su primer mandato, se encargó de continuar las obras comenzadas por el anterior Intendente y proponer otras nuevas. No sólo realizó una obra pública muy importante durante sus gestiones, sino que no descuidó los aspectos sanitarios, educativos y culturales; también participó en distintas asociaciones con fines de ayuda benéfica.

En un período aproximadamente de tres décadas desde 1880 a 1910, la ciudad transformó su fisonomía edilicia de acuerdo al lenguaje dominante de la época. Se construyeron la Asociación Francesa, Italiana, Española, el Club Social, el club Regatas, el Banco Nación, el Provincia, el Español del Río de La Plata, el Hipotecario, el Asilo y Hospital San Felipe, los colegio San Nicolás, el Normal, el Nacional, y las escuelas primarias, asociaciones de beneficencia, hoteles, estaciones de ferrocarril, comercios de gran envergadura, usina, etc. En pocos años transformó su fisonomía casi definitiva, imprimiéndole un carácter que le dio una identidad y que aún hoy en día puede todavía observarse.

CONCLUSIONES

El urbanismo del siglo XIX planteó transformaciones, con la incorporación de capitales públicos y privados, que se tradujeron materialmen-



Figura 10: Bulevar Argentino-Saavedra (hoy Avenida Savio-Moreno)



Figura 12: Calle Mitre esquina Constitución (hoy Sarmiento)



Figura 11: Plaza de La Constitución (hoy Plaza Mitre)



Figura 13: Calle arbolada – Catedral

te con la construcción de nuevos edificios acordes a las necesidades que planteaba la sociedad en constante transformación, la adecuación de espacios urbanos para la localización de las estaciones de ferrocarril, tranvías, industrias, etc.

Entre los años 1880 a 1910, la ciudad vió transformarse su fisonomía de acuerdo a las tendencias de la época y a la importancia que ostentaba al iniciar el '80.

Todas las transformaciones edilicias como las innovaciones tecnológicas para la dotación de infraestructura y transporte, se "acomodaron" al trazado colonial y se extendieron de acuerdo al plan de ensanche propuesto y desarrollado durante estos años. En este proceso, se produjeron algunos desfases respecto el típico esquema de las instituciones frente a la plaza. El mejor ejemplo lo refleja el Palacio Municipal que se construyó a dos cuadras de la Plaza principal.

El período tratado coincide con la labor de Serafín Carlos Morteo que, junto con un grupo de hombres comprometidos con las corrientes de pensamiento de la época, contribuyeron en gran medida a esta transformación, que no sólo contempló lo constructivo sino que dejó profundas huellas en la comunidad, por sus aportes a la educación, a la cultura en general y a las obras de beneficencia.

De acuerdo a las obras realizadas, que se vinculan a los adelantos tecnológicos que proponían las ciencias urbanas en las últimas tres décadas del siglo, es posible deducir que existía en estos dirigentes un ideario de modernidad que, con diferentes aciertos, fue conformando una imagen de ciudad progresista. Ello se realizó en un todo de acuerdo con la importancia política y económica que tradicionalmente alentó la sociedad nicoleña del siglo XIX.

BIBLIOGRAFÍA

- Barba, Fernando, 1969: Catálogo de los Documentos del Archivo II. Índice de mapas, planos y fotografías 1885-1910. La Plata, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires
- Canesa, Giuseppe, 1906: *San Nicolás de Los Arroyos All' Esposizione di Milano 1906*. Buenos Aires, Sociedad Italiana de San Nicolás.
- Censo General, 1881: Provincia de Buenos Aires, Buenos Aires
- Chervo, G. Santiago, 1977: *Serafín Carlos Morteo. Un hombre público ejemplar*. Serie IV. N° 5 Archivo y Museo Histórico de La Ciudad de San Nicolás.
- Chervo, G. Santiago, 1978 a: *Radiografía de San Nicolás de los Arroyos. Tomo 1 Del viejo San Nicolás*. Ed. Municipalidad de San Nicolás. Archivo y Museo Histórico de La Ciudad.
- Chervo, G. Santiago, 1978 b: *Radiografía de San Nicolás de los Arroyos. Tomo 2 El Municipio de San Nicolás*. Ed. Municipalidad de San Nicolás. Archivo y Museo Histórico de La Ciudad.
- Chervo, G. Santiago, 1992: *Crónicas de San Nicolás de Los Arroyos (1608-1988)*. Archivo y Museo Histórico de La Ciudad de San Nicolás.
- De La Torre, José, 1937: *Historia edilicia de San Nicolás (1854-1910)* Asociación de Residentes Nicoleños de Capital Federal.
- De La Torre, José, 1947: *Historia de San Nicolás de los Arroyos*. Ed. Editorial Rosario
- Digesto Municipal, 1907: *Intendencia de Serafín C. Morteo*. Correspondiente al ejercicio de 1905-1906, Buenos Aires
- Memoria Municipal, 1893: *Memoria presentada al Honorable Consejo Deliberante por el Intendente Municipal Casiano Ruiz Huidobro*. Corresponde al ejercicio de 1892, Buenos Aires
- Registro Estadístico del Estado de Buenos Aires, 1854-1855: Buenos Aires

- Registro Oficial provincia de Buenos Aires, 1887: *Aprobación del estatuto de La Sociedad Anónima de Iluminación Eléctrica*, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, pag. 926

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- De Marco, ÁNGEL et al., 1988: *Rosario. Política, cultura, economía, sociedad. Desde los orígenes hasta 1916*. Avellaneda, Fundación Banco de Boston.
- Hütte, Manual del Ingeniero, 1938: Edición 2°, tomo III pag. 872-888, Barcelona, Editor Gustavo Gili.
- Iglesias, Rafael, 1985: *El progresismo como enemigo de la historia propia: el caso de la generación del 80*. En: revista **SUMMA n° 215/216**, Buenos Aires.
- Lazzaro, Silvia, 1992: *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino (1880-1914)*. Vol. 1, Buenos Aires. Centro Editor de América Latina.
- Liernur, J. Y Silvestri, S., 1993: *El torbellino de la electrificación*. En: **El umbral de la metrópolis**, Buenos Aires, ED. Sudamericana.
- Nicolini, Alberto, 1998: *Teoría histórica de la ciudad argentina*. En: **Maestría en gestión del Patrimonio Arquitectónico**, Mar del Plata, UNMdP.
- Ossana, E. Y Areces, N., 1984: *Historia de ciudades: Rosario 1*. (Dirigido por José Luis Romero) Historia Testimonial argentina Vol 23, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.
- Roig, Arturo, 1988: *La Argentina de los años 1880-1914: Un panorama social y cultural*. En revista **SUMMA N° 250**. Buenos Aires.
- Romero, José Luis, 1976: *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Buenos Aires, Siglo XXI, pag. 247-318.
- Romero, José Luis, 1996: *Breve historia de la Argentina*. Buenos Aires, Fondo de Cultura económica.

