

## **Entre cartografías e imaginarios: reflexiones en torno a los planos del frente fluvial de Rosario (siglos XIX a XXI)**

### **Between cartographies and imaginaries: reflections on the plans of the riverfront of Rosario (XIX to XXI centuries)**

**Cecilia Inés Galimberti**

Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales,  
Universidad Nacional de Rosario,  
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Argentina)  
cecilia.galimberti@conicet.gov.ar  
<https://orcid.org/0000-0001-9030-0143>

#### **Resumen**

El presente artículo se propone indagar sobre los imaginarios y representaciones de la ribera del Paraná de Rosario, Argentina, en torno a las producciones cartográficas del urbanismo y el planeamiento desde los orígenes de la ciudad, a mediados del siglo XIX, hasta la actualidad. El análisis crítico de los diversos mapas y planos de Rosario posibilita repensar el territorio, abriendo nuevas maneras de observar y reformular lo existente. A través de una metodología de tipo crítica-interpretativa, enmarcada en el marco epistemológico amplio de los estudios culturales, se plantea identificar las diversas ideas, propuestas y proyectos en torno a la costa rosarina en distintos momentos históricos, desde el siglo XIX al siglo XXI, reconociendo las permanencias y rupturas de sus imaginarios con relación a las transformaciones que son efectivamente materializadas. En este sentido, el estudio abordado posibilita incorporar nuevas líneas de debate y conocimiento, resultando un aporte a las interpretaciones de las transformaciones del frente costero rosarino, articulando pasado, presente y futuro.

#### **Palabras Clave**

Representaciones; imaginarios; estudios culturales; cartografías; ribera; Rosario.

#### **Abstract**

This article aims to investigate the imaginaries and representations of the Paraná riverfront of Rosario, Argentina, around the cartographic productions of urbanism and planning from the origins of the city, in the middle of the nineteenth century, until the present day. The critical analysis of the various maps and plans of Rosario makes it possible to rethink the territory, opening multiple imaginaries and new ways of observing and reformulating the existing. Through a methodology of a critical-interpretative type, framed within the epistemological framework of cultural studies, it is proposed to identify the various ideas, proposals and projects around the coast of Rosario at different historical periods, s. XIX to XXI, recognizing permanencies and ruptures of their imaginaries in relation to the transformations that are materialized. In this sense, the study addressed makes it possible to incorporate new lines of debate and knowledge, resulting in a contribution to the interpretations of transformations of the Rosario's waterfront, articulating past, present and future. heterogeneous role that indigenous secrecy practices play in the processes of heritagization.

#### **Keywords**

Representations; imaginaries; cultural studies; cartographies; waterfront; Rosario.

## **Introducción**

Las ciudades ribereñas desde sus orígenes presentan una dialéctica particular con el agua que tiende a ser responsable de su identidad, influyendo tanto en su morfología como en la historia de sus habitantes. Dado que no solo tiende a ser motor de crecimiento económico y productivo, a partir de las posibilidades que generan las grandes instalaciones portuarias e industriales que se alojan en las costas, sino que también está íntimamente vinculado a la matriz cultural urbana (Galimberti, 2015a). La ciudad de Rosario, en Argentina, en gran parte tiene su origen, desarrollo y transformación en torno a su frente fluvial. Desde sus primeras transformaciones, la costa es motivo de imaginarios y representaciones diversas, muchas veces contrapuestas entre sí.

En este sentido, se considera como objeto de interés prioritario las representaciones urbanas, consideradas tanto prácticas como discursividades, haciendo foco en la producción cartográfica del urbanismo y el planeamiento urbano. A través de dicha producción se posibilita medir y describir el mundo, pero sobre todo lo crea y lo construye, permitiendo revelar y conocer su potencial oculto. Es así, que las cartografías que condensan proyectos de intervención en la ciudad colaboran en la configuración y reconfiguración de las identidades sociales. Siguiendo a Corner (1999), mediante las cartografías, los urbanistas y planificadores no solo ven determinadas posibilidades en la complejidad y contradicción de lo ya existente, sino que viabiliza actualizar su potencial. Por lo cual, el mapa condensa múltiples abordajes simultáneos que posibilita la construcción de territorialidades, comprendiendo así a las cartografías como matrices de prácticas de transformación de lo social que, desde una modalidad eminentemente técnica, permiten identificar marcas de subjetividad que se vinculan con determinadas percepciones de la ciudad y su geografía.

La observación de cada una de las piezas cartográficas nos informa sobre aspectos que exceden la lectura del propio documento, dado que asisten al plano de lo simbólico en correspondencia a las constelaciones teóricas y los deseos de una determinada idea de ciudad, de percepción y apropiación. Entonces, la producción cartográfica, lejos de implicar una estrategia meramente técnica, impone significados y se carga con todos los valores de la cultura: ideológicos, políticos y estéticos (Cicutti & Ponzini, 2016). Pensar la ciudad, proyectarla, dibujarla, es también imaginarla. La construcción de imágenes sobre ella es un medio de comprensión, de hacer inteligible aquello que, posiblemente, sea un objeto imposible de abordar en su totalidad; pero, especialmente, es un modo de construirla. Entonces, indagar en esas construcciones discursivas posibilita interpretar como las ciudades se construyen y los territorios se transforman (Rausch, 2011). Abordamos la noción de representación desde la perspectiva constructorista de Stuart Hall (1997, p.447) como “una parte esencial del proceso mediante el cual se produce sentido y se intercambia entre los miembros de una cultura”. Las representaciones forman parte así de la construcción de la realidad,

## **Entre cartografías e imaginarios: reflexiones en torno a los planos del frente fluvial de Rosario (siglos XIX a XXI)**

dado que, como explica Roger Chartier (1992), las realidades se construyen de manera diferente en el tiempo y el espacio, por lo cual, deben explorarse desde un sentido amplio.

Es decir, la representación no es un reflejo de la realidad, sino que ésta junto a los imaginarios permiten organizar el mundo a partir de la construcción de modelos que operan simbólicamente mediante discursos lingüísticos y visuales (Lacarrière, 2007). De este modo, las representaciones de los procesos urbanos se experimentan al mismo tiempo tanto como algo objetivo como algo soñado, construyendo una visión del mundo a partir de los recortes que producen. Los imaginarios forman parte de la ciudad y, por lo tanto, de su manera de habitarla, de moverse en ella, de percibirla y de proyectarla (Basso, 2017).

Asimismo, como señala Castoriadis (1993), estas representaciones construyen identidad cultural e instituyen la sociedad. La institución histórico-social es aquello en y por lo cual se manifiesta y es lo imaginario social. En este sentido, la arquitectura se manifiesta como un espacio privilegiado en el sistema de referencias de la cultura en tanto modelo sólido de la construcción de lo real (Solá Morales, 1995). Entonces, la ciudad “es una proyección de los imaginarios sociales sobre el espacio. Su organización espacial le otorga un lugar privilegiado al poder explotar la carga simbólica de las formas” (Baczko, 1999, p.31). Los imaginarios remiten así a aspectos donde lo real y lo objetivo son poco significativos. Reconoce, en cambio, con mayor fuerza, el carácter imaginado, aquel donde se desarrolla un proceso de reconstrucción incesante del objeto (Castoriadis, 1993; Baczko, 1999). Siguiendo a Néstor García Canclini (1997, pp.89-93):

*“los imaginarios han nutrido toda la historia de lo urbano ... constituido con leyendas, historias, mitos, imágenes, pinturas, películas que hablan de la ciudad, ha formado un imaginario múltiple, que no todos compartimos del mismo modo, del que seleccionamos fragmentos de relatos, y los combinamos en nuestro grupo, en nuestra propia persona, para armar una visión que nos deje poco más tranquilos y ubicados en la ciudad. Para estabilizar nuestras experiencias urbanas en constante transición”.*

El presente artículo se propone, entonces, abordar críticamente los imaginarios y representaciones en torno a las cartografías de Rosario con relación a su frente fluvial; cotejando las ideas y proyectos vinculados a la ribera rosarina y sus transformaciones efectivamente materializadas en ocho momentos históricos entre 1852 y 2021 (Figura 1). La metodología empleada, predominantemente cualitativa, indaga críticamente una selección de cartografías encargadas por la Municipalidad de Rosario<sup>1</sup>, tanto vinculadas a planificar la transformación de costa, como también

---

<sup>1</sup> El primer momento seleccionado (década de 1850), abarca el primer registro cartográfico de la ciudad correspondiente a 1853 (atribuido a Timoteo Guillón) y el plano encargado por la Municipalidad a Grondona, de 1858, que condensa un posible desarrollo futuro próximo de Rosario. El segundo momento corresponde a la propuesta para puerto y ensanche de la ciudad, realizada por los agrimensores Werner y puso, en 1890 (no materializada) y los planos realizados por Hersent del puerto que se inicia en 1905. El tercer momento coteja el estado de situación de la ciudad en 1927

## Cecilia Inés Galimberti

para registrar el estado de situación de la ciudad real. Para lo cual, se han consultado diversas fuentes documentales cartográficas como los archivos del Museo de la Ciudad; la Secretaría de Planeamiento y la Dirección de Cartografía de la Municipalidad de Rosario; Archivo Montes de la Biblioteca de Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario (FAPyD-UNR) y el Centro de Documentación Visual de la FAPyD-UNR; haciendo especial énfasis en los planos de urbanismo y planeamiento urbano-territorial, que condensan los anhelos de transformación morfológica de la ciudad. Para lo cual, se utilizan técnicas de observación documental, que suponen la exploración de diversos archivos, la organización de la información y el análisis interpretativo de las fuentes primarias desde una lectura orientada. Asimismo, se indaga sobre quién encarga y quién realiza los planos seleccionados en cada momento identificado, para qué y por qué se realizan.

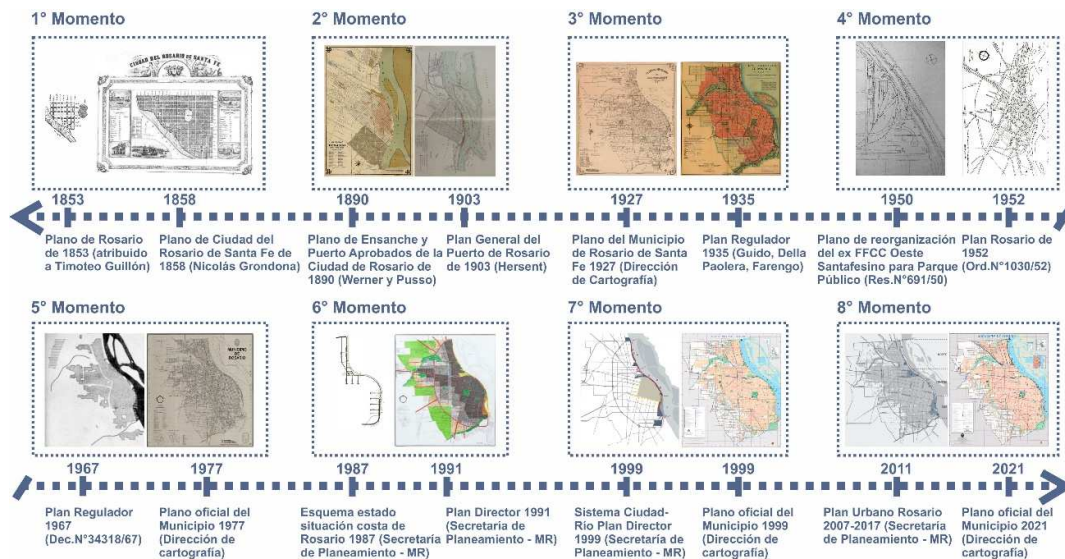


Figura 1. Ocho momentos de análisis de las cartografías de la costa rosarina entre 1852-2021. Fuente: Elaboración propia.

En este sentido y siguiendo a Marin (1978), se consideran estos documentos visuales no como fuentes ilustrativas de segundo orden, sino otro modo de producción de significados, dado que, por lo expuesto, no solo representan la

(plano oficial de la Municipalidad de Rosario) y la propuesta presentada en 1935 del Primer Plan Regulador de Rosario (encargado por parte de la Municipalidad a Della Paolera, Guido y Farengo). El cuarto momento se coteja la propuesta encargada por parte de la Municipalidad a Alberto Montes para el Plan Rosario en 1952 y un plano correspondiente a las obras efectivamente realizadas planteadas por dicho plan: la transformación del ex predio ferroviario FF.CC Oeste Santafesino en el actual parque Urquiza. El quinto momento aborda la propuesta del Plan Regulador de Rosario de 1967 realizado por la Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria de Rosario y el plano oficial del Municipio de Rosario de 1977. Los tres últimos momentos corresponden al período democrático definitivo 1987-1991; 1999 y 2008-2021 a través de los cuales se cotejan planos realizados por la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario (enmarcados en sus respectivos Planes Urbanos) y cartografías que condensan el estado de situación real de la ciudad.

## **Entre cartografías e imaginarios: reflexiones en torno a los planos del frente fluvial de Rosario (siglos XIX a XXI)**

realidad, sino que son agentes productivos de su configuración. Lo que interesa entonces es su carácter indicial que excede la lectura documental y asiste al plano de lo simbólico (Burke, 2001). La presencia del sujeto productor o del sujeto receptor establece un plano de enunciación cuyos rastros podemos leer en la materialidad propia de la pieza. Dicho estudio se enmarca en el marco epistemológico amplio e interdisciplinario de los estudios culturales. Dado que, como explica Aparicio (2018, p.115), entendemos a:

*“los Estudios Culturales como un campo de estudio e intervención que busca diagnosticar mejor el presente ... a comprenderlo de una manera compleja sin reducirlo a los textualismos, a la dialéctica, al presentismo metodológico, a la determinación unilineal, ni a las correspondencias entre la conciencia y las condiciones sociales de existencia ... entenderlo complejamente para avizorar tanto las potencialidades como las mismas moradas afectivas donde habitan los sujetos, perdurando en medio de tiempos tan tumultuosos como los del presente”.*

A través de dicho enfoque se posibilita producir “un nuevo archivo -donde lo cultural y lo político resultan determinantes- y reclaman una reflexión y autocríticas continuas por parte de sus “practicantes”, frente a sus propios procesos de investigación y escritura” (Ríos, 2002, p.248). En tal sentido, la orientación más relevante de los estudios culturales radica en investigar la manera en la cual los elementos del discurso están asociados unos con otros y así presentar una imagen de nuestro mundo cultural (Altamirano, 2008). Como anticipábamos, estos estudios se distinguen porque se nutren en una variedad de perspectivas teóricas y por sus características multi-interdisciplinarias se abordan distintos métodos pertinentes a nuestro tema (Sautu, 2003).

Si bien el río Paraná y sus márgenes han sido explorados desde múltiples enfoques y a través de abordajes y lecturas diversas, gran parte de éstas se realizan desde otras miradas (principalmente desde la historia, el urbanismo o el paisaje). Siguiendo a Favelukes (2012), abordar las cartografías del pasado contribuye a iluminar nuevos aspectos de los procesos urbanos, poder visitar historias conocidas desde otras perspectivas, a fin de profundizar nuestra comprensión de las complejas relaciones entre ver, conocer, gobernar y transformar la ciudad. Es decir, posibilita abrir nuevas preguntas, formular nuevos anhelos, imaginar nuevos procesos. El análisis crítico de las cartografías oficiales del urbanismo y el planeamiento urbano (y las transformaciones materializadas), constituye un aporte a nuevas interpretaciones de los procesos de cambio y permanencias vinculadas a la identidad de la ciudad en relación con su frente fluvial.

### **Hacia la construcción de una ciudad desde el progreso**

*- Primer momento: declaratoria de la Ciudad de Rosario (década 1850)*

Si bien Rosario surge como un pequeño caserío junto al caudaloso río Paraná, no es hasta mediados del siglo XIX que su historia se transforma en torno a su curso de

## Cecilia Inés Galimberti

agua. Es a partir de la derrota de Juan Manuel de Rosas frente a Justo José de Urquiza en la Batalla de Caseros que cambia el destino de este territorio; y es éste quien en 1852 solicita erigir a Rosario como ciudad y la declara Puerto y Aduana de la Confederación Argentina. Asimismo, ese mismo año, se firma un decreto unilateral que plantea la libre navegación de los ríos Paraná y Uruguay, permitiendo así que todo buque mercante (cualquiera sea su nacionalidad, procedencia y tonelaje) pueda operar en sus costas. Esto se consolida con la sanción, en 1856, de la Ley de Derechos Diferenciales para la importación y, en 1858, la Ley de Derechos Diferenciales para la exportación, las cuales también influyen notablemente en el desarrollo portuario y comercial de la ciudad (Galimberti, 2015b). De manera que, con estas medidas (liberación de los ríos, creación de la aduana y leyes de tarifas diferenciales que favorecen a Rosario) la ciudad y su región comienzan un período de creciente desarrollo, cambiando así plenamente su estructura económica.

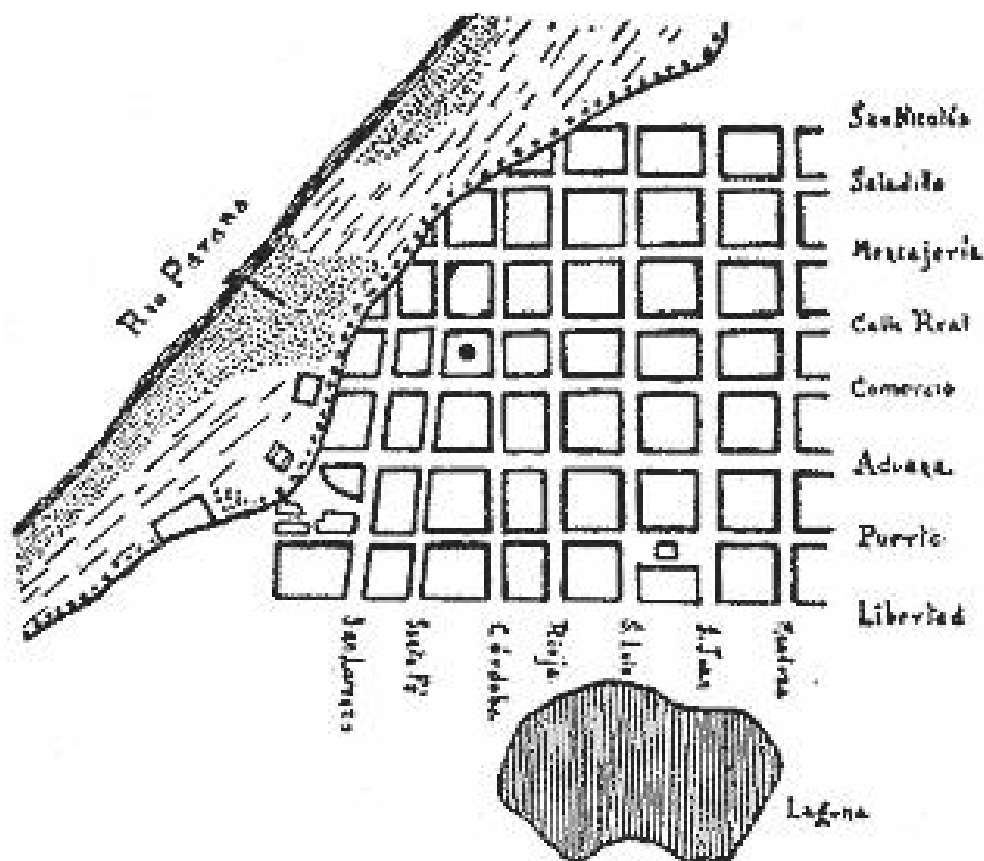


Figura 2. Plano de Rosario de 1853 (atribuido a Timoteo Guillón). Fuente: Archivo Museo de la Ciudad de Rosario.

Rosario, que en su primer registro gráfico de la ciudad (atribuido a Timoteo Guillón) (Figura 2), presenta siete por siete manzanas junto al río Paraná, cambia completamente su morfología en el primer plano impreso realizado por el ingeniero

## Entre cartografías e imaginarios: reflexiones en torno a los planos del frente fluvial de Rosario (siglos XIX a XXI)

genovés Nicolás Grondona en 1858 por encargo de la Municipalidad de Rosario<sup>2</sup> (Figura 3). En la cartografía de Grondona se condensa el imaginario del desarrollo y el progreso de la urbe de rápido crecimiento. Lejos de inmortalizar el caos y la transición de cambio acelerado, como explica Megías (2012, p.258), este plano “representa un orden inexistente o, dicho de otro modo, representa algo que no es, que no está”. Rosario, en 1858, registra aproximadamente 50 manzanas, sin embargo, en el mencionado plano se presentan 224 (además de realizar un recorte gráfico que implica su extensión en el territorio). Podemos identificar como, a través de la práctica cartográfica, se quiere registrar una ciudad en pujante desarrollo y crecimiento vertiginoso; íntimamente vinculada con el incremento de instalaciones portuarias, depósitos, vías férreas, fábricas e industrias a lo largo de la ribera del Paraná. Rosario para la segunda mitad del siglo XIX no presenta historia ni tradición, se trata de una ciudad nueva, mercantil, que surge de las actividades portuarias. Asimismo para dicho período aún no cuenta con atractivos urbanos que ostentar, “solo planos que eran en realidad deseos” (Ponzini, 2017, p.6).



Figura 3. Plano de Ciudad del Rosario de Santa Fe de 1858. Fuente: Archivo Museo de la Ciudad de Rosario.

<sup>2</sup> Nicolás Grondona se radica en Rosario en 1854 y es comisionado para la delineación de edificios y calles de la ciudad. A su vez, entre 1871 y 1877 es designado Ingeniero Municipal (Cicutti & Ponzini, 2016).

## **Cecilia Inés Galimberti**

Las cartografías condensan gran parte de los imaginarios de los representantes del poder, los políticos y los técnicos, sobre cómo se refleja la ciudad del progreso, pero también así de la sociedad en general, consolidando el relato colectivo de quienes conforman este territorio. El plano de Grondona posiciona así en un lugar central al río Paraná y sus barrancas, que comienzan a ocuparse con instalaciones portuarias, incorporando una viñeta central de una perspectiva que refleja la gran cantidad de embarcaciones que navegan cotidianamente junto a su ribera. El frente fluvial se posiciona como eje central de debate, proyectos y propuestas desde la primera cartografía a mediados del siglo XIX, hasta la actualidad.

### *- Segundo momento: la construcción del puerto (décadas 1890-1900)*

En las décadas siguientes al plano de Grondona, frente al gran incremento poblacional por la recepción de inmigrantes europeos y al desarrollo de la infraestructuras portuarias y ferroviarias, se requiere la realización de nuevas cartografías, a fin de delinear y establecer las direcciones de expansión del tejido urbano. El inminente crecimiento de las obras del puerto trae aparejado la confección de diversos proyectos y propuestas en torno a éste. En dichos planos se registran tanto las nuevas instalaciones (muelles y construcciones de almacenaje de granos), como también se indican las aperturas de calles y vías férreas de conexión al río, a fin de asegurar el acceso de la mercancía trasladada (mayormente granos de cereales cosechados en el hinterland aledaño) y mejorar el vínculo con el resto de la ciudad.

En 1887 Juan Canals firma un contrato con el gobierno nacional para edificar la primera sección del puerto y en 1889 el Poder Ejecutivo llama a licitación para desarrollar la construcción de la segunda sección del puerto y obras anexas, en la parte sur de Rosario, de la que también es adjudicado Canals. En dicho contexto, en 1890 los agrimensores Werner y Pusso realizan el plano de Ensanche y Puerto Aprobados de la Ciudad de Rosario, el cual es incluido en el libro Concesión del Puerto del Rosario a favor de Don Juan Canals (1891). En dicha cartografía se proyecta tanto la expansión del puerto como de la ciudad hacia el sur a través de una morfología particular con una serie de diagonales que presentan mayores analogías con París o la ciudad de La Plata que con la ciudad de Rosario (Ponzini, 2017). Sin embargo, las obras proyectadas no son llevadas a cabo y en octubre de 1892 el Poder ejecutivo nacional rescinde el contrato con Canals (Garcilazo, 2014). (Figura 4)



## Entre cartografías e imaginarios: reflexiones en torno a los planos del frente fluvial de Rosario (siglos XIX a XXI)



Figura 4. Izquierda: Plano de Ensanche y Puerto Aprobados de la Ciudad de Rosario de 1890. Derecha: Plan General del Puerto de Rosario de 1903. Fuente: cartotecadigital.icc.cat y Hersent (1903).

No obstante, los diversos reclamos de la imperiosa necesidad de la construcción del puerto conducen a que en 1902 se contrate y adjudique a la firma Hersent et fils (asociados a Schneiders y Cía) a la construcción y concesión por 40 años de las infraestructuras portuarias. En la publicación denominada “Puerto de Rosario: su presente – su futuro” de 1903 elaborada por M. Georges Hersent (Ingeniero de Artes y Manufacturas) se publica el Plano General del Puerto de Rosario, según el cual se realizan las obras propuestas y que cambian la configuración de la ribera de Rosario a comienzos del siglo XX. La dinámica del río y el canal de navegación principal se abordan de manera integral. El tema principal de la ciudad, según estos registros gráficos, nuevamente es el río y sus instalaciones portuarias.

El desarrollo cartográfico inicial de Rosario responde a un doble desafío, por un lado, promover el reconocimiento de la sociedad creciente como integrantes de una misma comunidad de intereses y, por otro, posicionar la incipiente ciudad en el contexto nacional como también internacional. Siguiendo a Cicutti y Ponzini (2016, p.10): “los primeros planos ... se convierten en un dispositivo visual que elabora un orden inicial al tiempo que construye un imaginario de futuro a través de prácticas en la que intervienen nativos y extranjeros, residentes o recién llegados”. Por lo cual, los primeros planos de embellecimiento, delineamiento o ensanche juegan un papel principal en consolidar a la ciudad como una urbe moderna.

**El crecimiento acelerado de la ciudad y la necesidad de nuevas cartografías de conocimiento y de proyecto para la transformación de la ribera**

*- Tercer momento: propuesta de reestructuración ferroportuaria (décadas 1920 y 1930)*

A pesar del gran crecimiento portuario y del rol central de dichas infraestructuras como motor de transformación de la ciudad, desde las primeras décadas del siglo XX aparece un malestar por parte de la sociedad debido al desarrollo de actividades productivas en la costanera central, tan próximas a la residencia. A su vez, numerosas pestes y enfermedades tienen su epicentro en las instalaciones portuarias, ya sea por las aguas contaminadas o por las bolsas de cereal que se almacenaban junto al río y atraen roedores<sup>3</sup>.

Prontamente, la costa se convierte en contienda de debate, protagonizado por diversos actores desde distintos ámbitos que perciben el desarrollo local como caótico, carente de un orden y con gran intromisión del capital extranjero. Todas las miradas son puestas en la ribera rosarina, dado que la infraestructura ferroviaria y portuaria se visualiza como el punto de conflicto para cualquier cambio de transformación de la ciudad, siendo el principal obstáculo para el ordenamiento urbano. La costa rápidamente tiende a concentrar la opinión pública que reclama su reestructuración, demandando la constitución de un nuevo parque y avenida costanera (Cicutti, 2007).

En 1927, en el marco del Consejo Deliberante, se crea la Comisión Especial “Pro-Embelllecimiento Edilicio” que solicita la realización de un Plan Orgánico para la ciudad. Es así como, en 1929, a través de la Ordenanza N°58 la Municipalidad de Rosario encarga la realización del primer Plan Regulador de la ciudad al ingeniero y urbanista Carlos María Della Paolera, al arquitecto e ingeniero Ángel Guido y al ingeniero Adolfo Farengo. En dicho documento (realizado entre 1929 y 1935) se plantea un “divorcio entre la ciudad y el río”, debido a la existencia de las infraestructuras ferro-portuarias que resultan una “verdadera muralla que, en la región costanera, ha desvinculado totalmente a la ciudad de su grandioso río. Por tal causa, la población de Rosario ignora la presencia del “majestuoso Paraná” (Della Paolera, Farengo & Guido, 1935, p.12).

A su vez, el Plan reconoce una notable falencia de espacios verdes para Rosario, dado que, en la década de 1930, la ciudad presenta 0,80% de espacios libres (sin contar

---

<sup>3</sup> Por ejemplo, en 1900, se produce la epidemia de peste bubónica, siendo el sector del bajo el foco de la enfermedad por las ratas portadoras de pulgas que transmiten la bacteria de la peste negra. Si bien los muertos no llegan a ser 50, se produce un gran impacto social con amplia difusión a escala nacional. Rosario es declarada una de las ciudades más antihigiénicas de Argentina (Megías, 2010). Por lo cual, el reclamo del saneamiento de la ciudad se profundiza en las décadas siguientes, vinculándose con la necesidad de trasladar las infraestructuras portuarias, quitándolas del centro de la ciudad, dado que se localizaban muy próximas a la residencia.

## **Entre cartografías e imaginarios: reflexiones en torno a los planos del frente fluvial de Rosario (siglos XIX a XXI)**

los trazados de calles y el área rural de la jurisdicción)<sup>4</sup>. Por este motivo, desde una perspectiva influida por la higiene urbana, se plantea trasladar las infraestructuras ferro-portuarias ubicadas en el centro hacia el puerto norte y el puerto sur<sup>5</sup>; a fin de reconvertir la ribera central en un conjunto de espacios públicos. Éste resulta uno de los principales ejes que presenta el Plan, postulando así uno de los temas centrales de transformación para Rosario, que se reiteran hasta comienzos del siglo XXI. Como manifiestan los propios autores del mencionado plan: “es indispensable defender a la ciudad de la extensión del continuo desalojo de las barrancas del Paraná que ha consumado el sistema portuario actual. La ciudad aislada del río, desde el Frigorífico Swift hasta la Refinería, no tiene en la actualidad, sobre su barranca, 50 metros de balcón hacia el río Paraná” (Della Paolera, Guido & Farengo, 1935, p.51).

El Plan presenta así una serie de planos de diversas escalas, que desarrollan la reconversión ribereña propuesta. A su vez, resulta innovadora la incorporación de equipamientos deportivos y recreativos en la Isla del Espinillo, conectándola con la costa a través de la proyección de un puente en continuación al Bulevar Oroño. Vemos en la figura 5 como las cartografías del plan representan una ribera central completamente liberada de instalaciones productivas, a cambio de un sistema continuo de parques públicos de diseño academicista, con nuevas aperturas viales (en especial se destaca la prolongación de la Avenida Belgrano como paseo costanero), y la propuesta de la construcción de un Monumento a la Bandera.

Si cotejamos estas propuestas con un plano de la ciudad existente de 1927, encargado por el Municipio de Rosario, se identifica que las cartografías que reflejan la ciudad deseada distan en gran medida con la situación real (Figura 6). El puerto en la década de 1930 se encuentra activo, presentando altos niveles de importación y exportación. Asimismo, el sistema ferroviario era entonces gestionado por empresas privadas, mayormente de capitales ingleses.

---

<sup>4</sup> En el Plan Regulador y de Extensión de 1935 compara la relación de habitantes por hectárea entre Rosario y diversas ciudades del mundo. Mientras Rosario registra 3600 habitantes por hectárea, otras ciudades que los autores toman como referentes, distan mucho de esos números como, por ejemplo: Los Ángeles, 64 hab./ha; Boston, 94 hab./ha; Washington, 206 hab./ha; San Francisco, 214 hab./ha.

<sup>5</sup> Se plantea trasladar así todas las instalaciones productivas industriales, separándolas de la residencia y limitándolas en un área de reserva para “todas las fábricas, usinas y grandes depósitos considerados como establecimientos insalubres” (Rigotti, 2014, p.80).

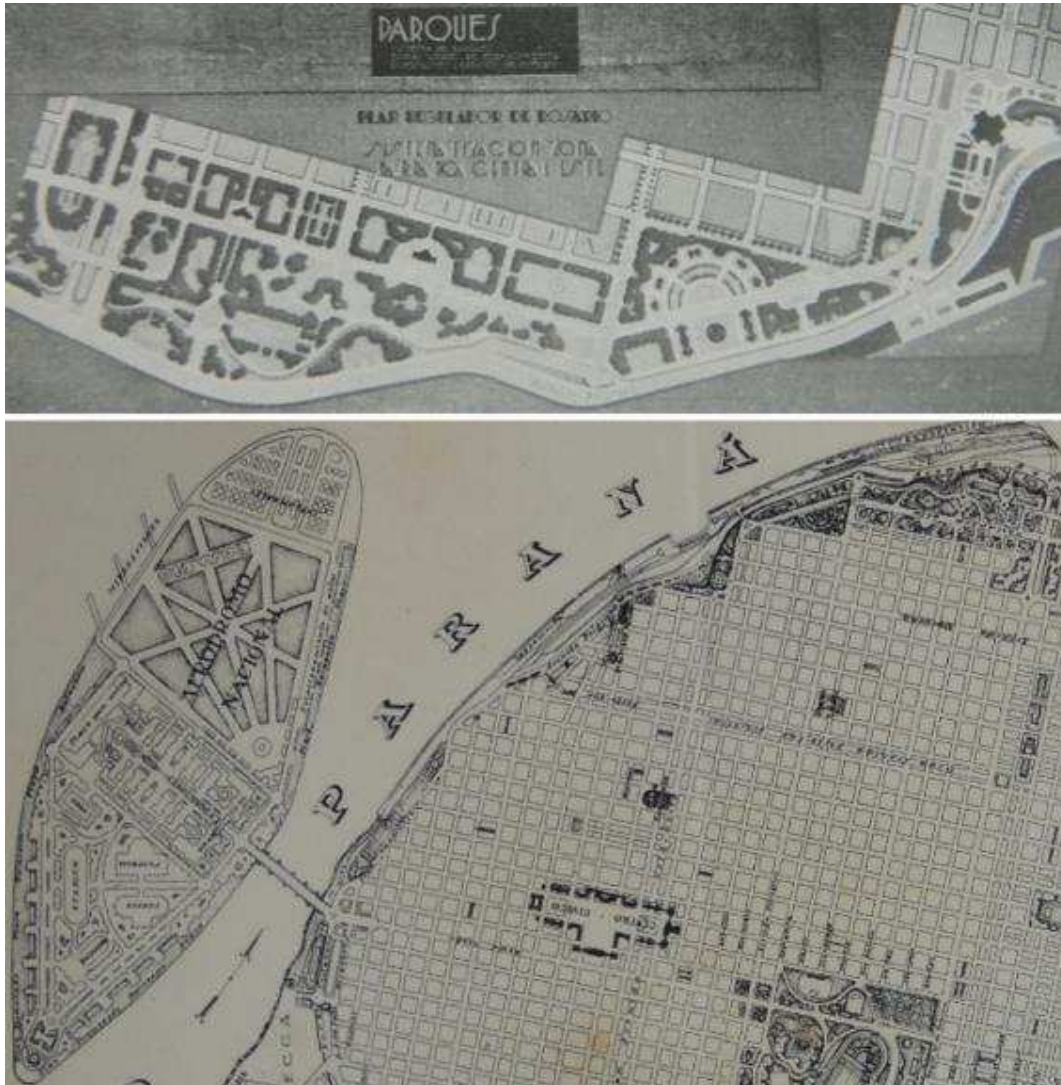


Figura 5. Propuesta de reconversión de la costa central de Rosario, fragmento cartográfico del Plan Regulador y de Extensión de Rosario, 1935. Fuente: Della Paolera, Farengo y Guido (1935).

Entre 1920 y 1940 comienza a producirse una metamorfosis del imaginario colectivo, cambiando la mirada de Rosario como “ciudad-puerto” y “ciudad-granero” a un nuevo imaginario que establece que Rosario crece “de espaldas al río”. Principalmente esto se debe a la desconexión que ocasiona la presencia de las infraestructuras ferro-portuarias entre el Paraná y el tejido urbano. Si bien esta postura se exhibe en distintos medios, como la prensa, y es reforzada por diversas vivencias y situaciones<sup>6</sup>, los planos del primer plan regulador de la ciudad contribuyen a consolidar dicho imaginario, instalando la imagen anhelada de una

<sup>6</sup> Se destaca, en especial, la visita de Federico García Lorca a la ciudad de Rosario, el 22 de diciembre de 1933, al recorrer la costa central de la ciudad “miró con asombro el Paraná y exclamó preguntando: ¿Tenéis un río? De inmediato, viendo la verja. ¿Por qué lo habéis encerrado? En una súbita reacción, el espíritu sensible y alerta del poeta descubriría el antiguo drama de la ciudad escindida, absurdamente separada de su río vital.” (La Capital, Rosario, 2710/2003, p.4).

## Entre cartografías e imaginarios: reflexiones en torno a los planos del frente fluvial de Rosario (siglos XIX a XXI)

ciudad con un frente costero central verde, para usos recreativos y deportivos, como nuevo mirador hacia el majestuoso Paraná y restituyendo el diálogo entre la trama urbana y el río.

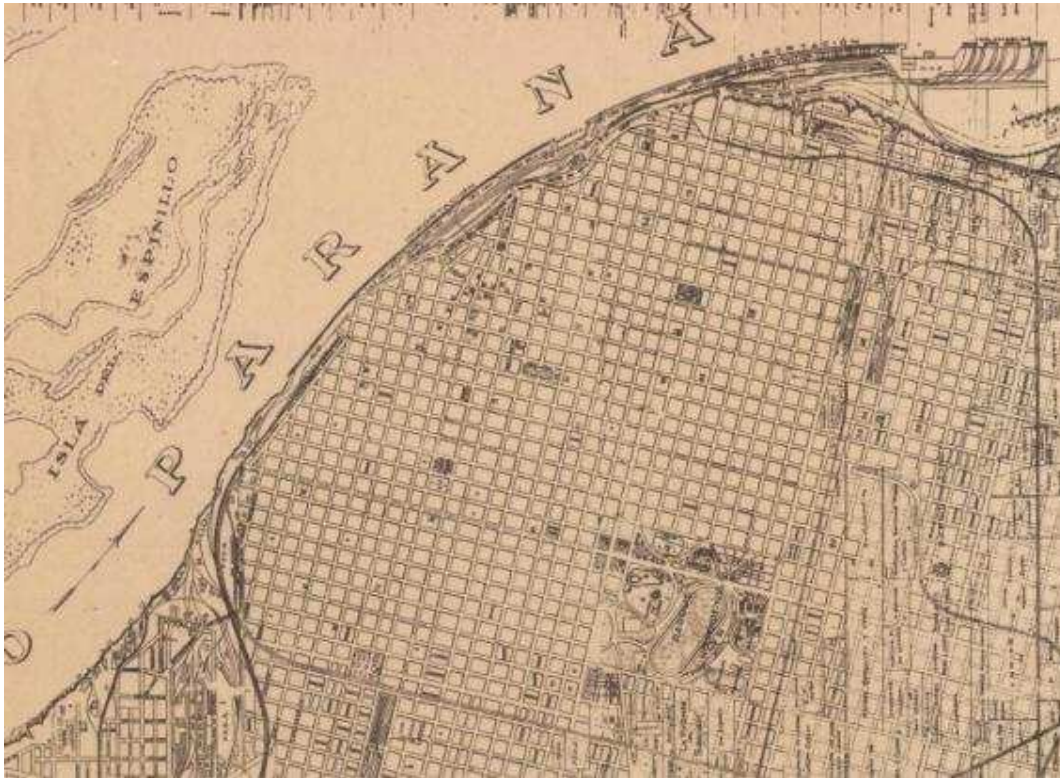


Figura 6. Fragmento de Plano del Municipio de Rosario de Santa Fe 1927. Fuente: Municipalidad de Rosario – Dirección de Cartografía.

### El desarrollo de cartografías regionales de planificación: el río como pieza clave

- *Cuarto momento: El Plan Rosario y su perspectiva regional en torno a la costa y la transformación del predio del FF.CC Oeste Santafesino en un nuevo parque (décadas 1940 y 1950)*

En el marco de un nuevo contexto político-económico, y luego de la nacionalización de las infraestructuras portuarias en 1942 y del sistema ferroviario en 1948, se aborda una nueva etapa en el urbanismo de Rosario y con ella la elaboración de cartografías. Desde el Poder ejecutivo municipal se encarga la realización de un nuevo plan regulador al agrimensor Alberto Montes, quien reclama reivindicar la función técnica de la planificación, alejándose del urbanismo “modelístico” (que caracterizaba al plan anterior) por un urbanismo técnico, objeto de una praxis política<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Montes califica al Plan Regulador de 1935 de “romántico” y plantea que sus postulados “nunca alcanzaron el nivel de las realizaciones”, llegando a definirlo como del “reino de la fantasía” (Montes, 1980).

## Cecilia Inés Galimberti

Dado que Montes (1963, p.20) considera que “las cartografías preparan el camino de la comprensión, que es como decir preparan el camino de un futuro mejor”, propone la confección de una nueva cartografía “con la finalidad de que se dispusiera de una información amplia y en escalas adecuadas para el estudio de los problemas creados por la anarquía de las instalaciones ferroviarias rosarinas y por el desarrollo de la economía regional” (Montes, 1963). Por lo cual, se procede a realizar un mapa regional<sup>8</sup> y la propuesta para la ciudad de Rosario. (Figura 7)

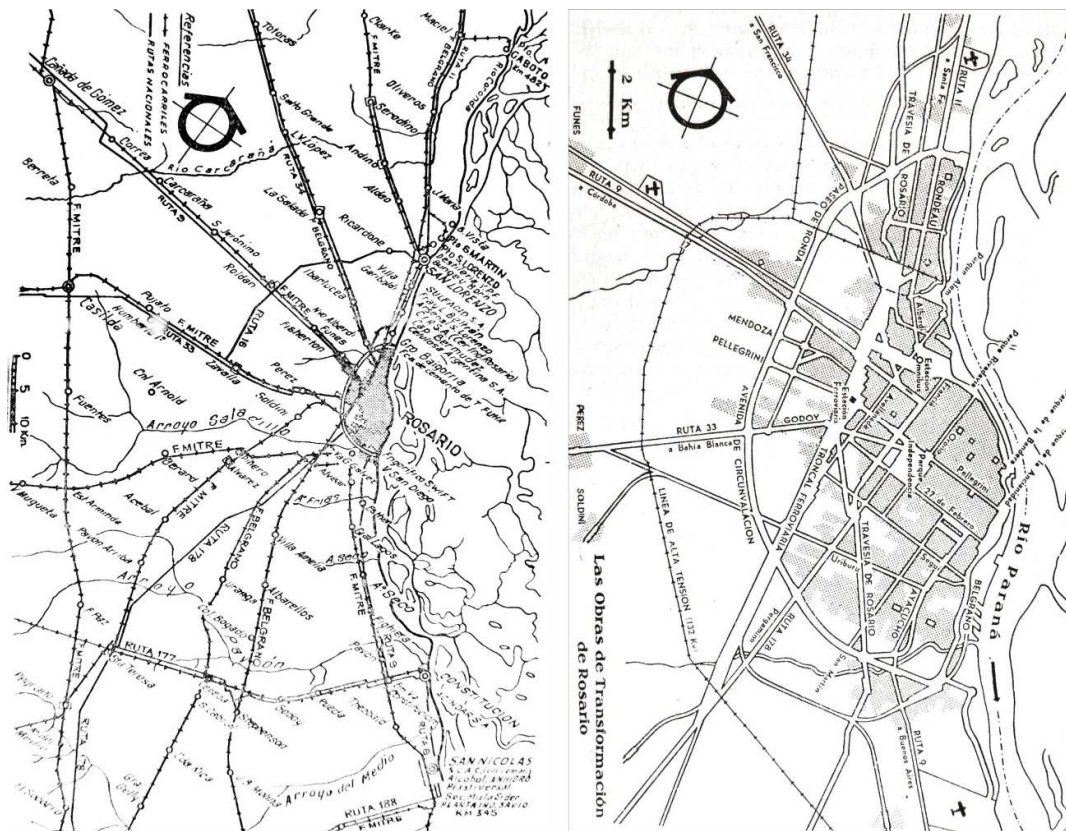


Figura 7. Izquierda: Mapa del “Pago de los Arroyos” escala 1:50.000 y plano de la ciudad y sus alrededores en escala 1:20.000. Fuente: Montes (1963)

Entonces, en agosto de 1950, se presenta el mapa regional en escala 1:50.000 y el plano de la ciudad y sus alrededores en escala 1:20.000. Es importante destacar que estos planos se agregan al Plan Rosario, lo cual denota la mirada regional que éste persigue, a fin de dar respuesta a las diferentes problemáticas presentes en la ciudad y su área de influencia (Galimberti, 2016).

Las cartografías que se incluyen en el Plan Rosario refuerzan el diálogo entre el Paraná y la ribera de Rosario. Es decir, dado el carácter productivo-portuario que presentan las localidades de la región del Gran Rosario, la costa central de la ciudad es propuesta para su desafectación y transformación en nuevos espacios públicos.

<sup>8</sup> Este plano incorpora a las islas situadas frente al margen occidental del canal principal del río Paraná; dado que, se considera que el sector insular, siendo clave de este territorio, no debe omitirse en la consideración de los problemas regionales identificados.

## Entre cartografías e imaginarios: reflexiones en torno a los planos del frente fluvial de Rosario (siglos XIX a XXI)

Es de gran relevancia que el proyecto de liberación de la ribera de Rosario no solo queda como un anhelo en este período, dado que, en base a lo planteado por dicho Plan, se inicia la reconversión del predio ferroviario del ex Ferrocarril Oeste Santafesino en un nuevo parque público, originalmente llamado Parque de los Derechos de la Ancianidad (actualmente Parque Urquiza). Vemos en la figura 8 el plano de propuesta de reorganización del predio ferroviario para un nuevo parque<sup>9</sup>, en el cual se indican las primeras transformaciones de la costa central con el Parque de la Bandera, la construcción de la Estación Fluvial y el Parque de los Derechos de la Ancianidad, junto a un plano de divulgación que se presenta en el periódico La Acción (8 de noviembre de 1950). En este sentido, la prensa periódica tiene un rol central en la divulgación de las transformaciones urbanas a realizar, incorporando cartografías representativas de las transformaciones anheladas.

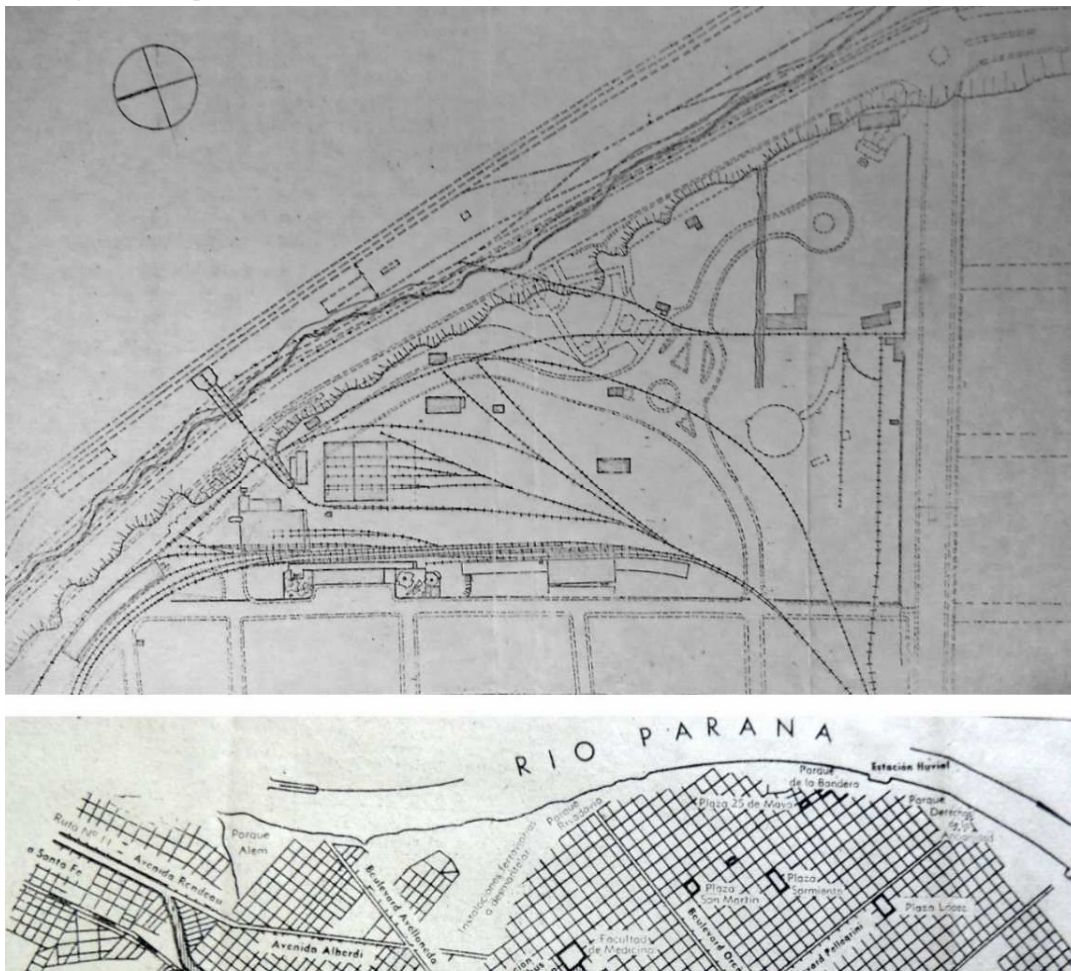


Figura 8. Arriba: Plano de reorganización del ex FFCC Oeste Santafesino para Parque Público. Abajo: Diario La Acción, 8 de noviembre de 1950. Fuente: Archivo Montes Biblioteca FAPyD-UNR.

<sup>9</sup> En esta cartografía se indican los terrenos ferroviarios que se ceden a la Municipalidad de Rosario para parque público correspondiente al expediente 8000 de 1948. Asimismo, se destaca que el actual Parque Urquiza fue habilitado en el mes de mayo de 1952 como consecuencia de la autorización concedida por el Ministerio de Transporte de la Nación (Resolución N°691 de 1950).

## Cecilia Inés Galimberti

- *Quinto momento: Un nuevo Plan Regulador, la persistencia de la liberación de la costa central de usos productivos y la interrupción del golpe de Estado en la transformación material anhelada (décadas 1960 y 1970)*

En la década siguiente, se retoman los lineamientos anunciados y desde el municipio se encarga a la Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria de Rosario la realización de un nuevo Plan Regulador<sup>10</sup>. Dicho documento es presentado en 1967 y en sus lineamientos se continúa indicando la reestructuración ferro-portuaria y la liberación de la costa central para usos recreativos y el traslado definitivo del puerto al sur de la ciudad. Sin embargo, con el golpe de estado de 1976 en Argentina, autodenominado “Proceso de reorganización nacional”, no solo se anulan y suspenden las diversas iniciativas en curso, sino que también se toman disposiciones contrarias a las previamente establecidas. Por ejemplo, se habilitan nuevas actividades portuarias e industriales en el llamado puerto norte, sector previamente definido a desafectar de instalaciones productivas. (Figura 9)



Figura 9. Izquierda: Propuesta de reestructuración del sistema portuario según Plan Regulador de 1967. Derecha: Fragmento del plano oficial del Municipio de Rosario de 1977. Fuente: Decreto municipal N°34.318/67 y Municipalidad de Rosario – Dirección de Cartografía.

Como se visualiza en la derecha de la figura 9, correspondiente al fragmento de la costa central del plano oficial de Rosario de 1977 (confeccionado por la Dirección General de Cartografía y Catastro de la Municipalidad de Rosario), se registra el

<sup>10</sup> En el marco del Decreto N°7.317/67 del Gobierno provincial de Santa Fe a través del cual se exige a todas las municipalidades y comunas a que redacten su propio Plan Regulador.



## Entre cartografías e imaginarios: reflexiones en torno a los planos del frente fluvial de Rosario (siglos XIX a XXI)

estado de situación existente en dicho momento en la ribera, prácticamente obturada de instalaciones industriales, ferroviarias y portuarias. En este sentido, se refleja la continuidad del mencionado divorcio entre la ciudad y su río, dado que los usos productivos generan una muralla entre el tejido urbano y la ribera. No obstante, sí se visualizan los espacios públicos generados en las décadas previas (Parque Urquiza y Parque Nacional a la Bandera, junto al Monumento inaugurado en 1957) como también las avenidas costaneras (Belgrano, de la Libertad, del Huerto, Wheelwright, Rivadavia y del Valle).

### Rupturas y continuidades en las cartografías del frente fluvial

- Sexto momento: *La recuperación democrática definitiva, el estudio de la ciudad real y la propuesta del Plan Director de 1991 (período 1983 - 1991).*

Luego del fin del período de dictaduras militares en Argentina, con la recuperación democrática definitiva en 1983 se posibilita una nueva etapa de planeamiento urbano y transformación territorial. Por lo cual, la producción cartográfica realizada a partir de dicho período expone los nuevos abordajes. Desde la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario (especialmente en la oficina del Plan Director), se realizan una serie de planos y esquemas de estado de situación real de la ciudad, en especial de los sectores ribereños de Puerto Norte y del área central, a fin de comprender la ocupación efectiva de las instalaciones productivas existentes, como de su relación con el tejido urbano aledaño (Figura 10).

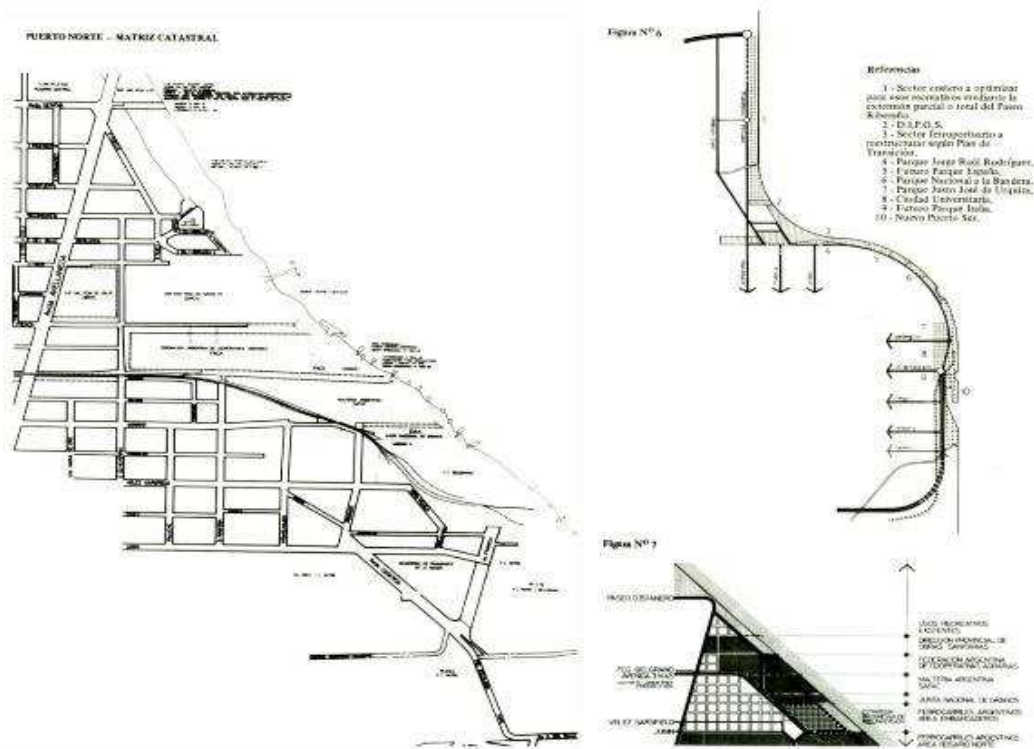


Figura 10. Esquemas analíticos de la ribera de la ciudad de Rosario en 1987 y propuestas de transformación. Fuente: Municipalidad de Rosario (1987).

## Cecilia Inés Galimberti

Luego del análisis y desarrollo de las características del territorio, se procede a establecer directrices de acción e intervención exhibidas a través de una serie de cartografías diversas; las cuales se confeccionan a partir del plano base la jurisdicción de Rosario, realizando una serie de intervenciones con tiralíneas y planchas adhesivas de tramas y colores. Si bien la medida original de los planos es de 80 x 80 cm aproximadamente, se reducen en la edición del plan a tamaño A4 (21,7 x 29 cm) y se incorporan junto a éstos las referencias y los títulos correspondientes (Galimberti, 2017). Asimismo, se realizan una serie de esquemas síntesis sobre la recuperación del frente costero y la reconversión de la costa (Figura 11). Dichos gráficos forman parte de la Actualización del Plan Regulador, comúnmente denominado Plan Director de 1991 y prefiguran la transformación iniciada en la costa central.



Figura 11. Izquierda: Plano original realizado para el Plan Director de 1991. Derecha: su reproducción oficial en el documento presentado del Plan Director de 1991. Fuente: Municipalidad de Rosario (1991) y Archivo Secretaría de Planeamiento.

*- Séptimo momento: La actualización del Plan Director: Nuevas bases para el acuerdo y la inauguración de numerosas obras en la costa central para espacio público y de revalorización patrimonial (período 1991-2007)*

A mediados de la década de 1990 desde la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario se retoma la actualización del Plan Director presentado al Concejo Municipal en 1991. Es así que se presenta un nuevo documento en 1999 bajo el nombre de Nuevo Plan Director: Bases para el Acuerdo. En éste se registran cambios tanto en las técnicas utilizadas para su desarrollo como también en la implementación de instrumentos específicos para el estudio e intervención de la

## Entre cartografías e imaginarios: reflexiones en torno a los planos del frente fluvial de Rosario (siglos XIX a XXI)

costa rosarina<sup>11</sup>, especialmente se destaca la incorporación del Plan Maestro de la Costa. Si bien estos planos se construyen desde el planeamiento urbano-territorial, desde las cartografías que constituyen el estado real del territorio también se refleja esta mirada. Por ejemplo, en el plano oficial de la ciudad de 1999<sup>12</sup>, se visualiza de color verde el frente costero central indicando los diversos nombres de los parques creados (Figura 12). Se fortalece así el imaginario de Rosario como una ciudad transformada ahora “de cara al río”. No obstante, es durante la primera década del siglo XXI que se inauguran diversas y grandes obras que realmente conforman la sucesión de espacios recreativos<sup>13</sup>.

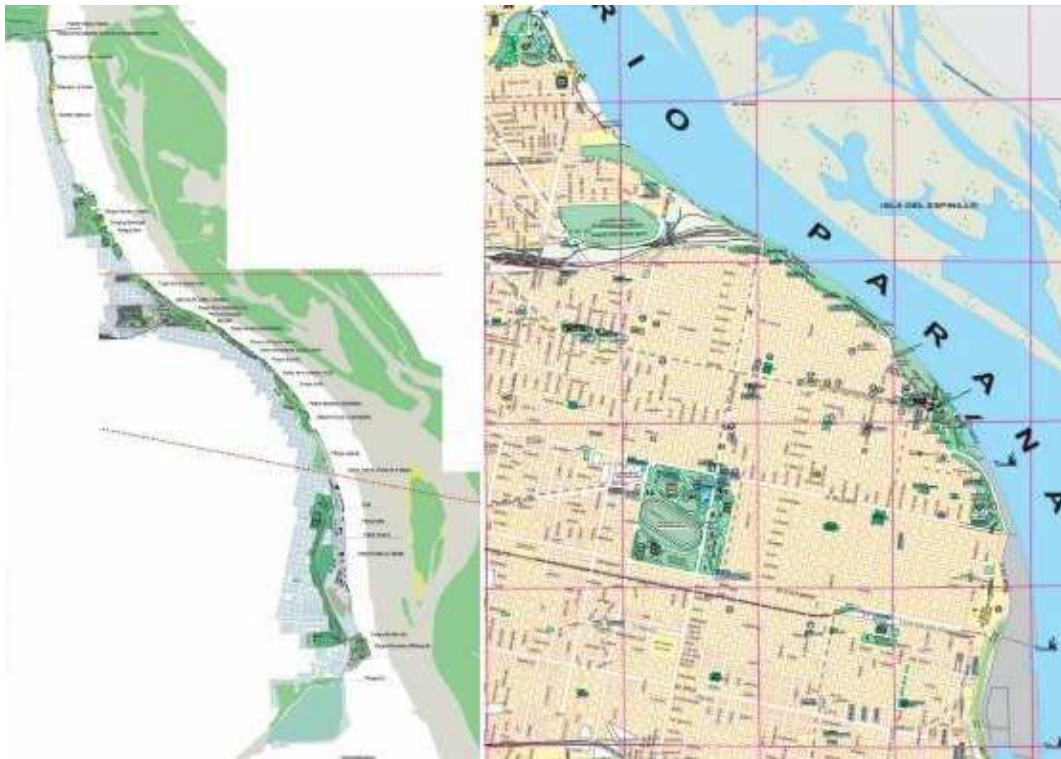


Figura 12. Izquierda: propuesta de transformación de la ribera de Rosario según el Plan Maestro de la Costa. Derecha: Plano oficial de la ciudad de Rosario de 1999. Fuente:

<sup>11</sup> Por primera vez se realizan todas las cartografías a través de programas informáticos (especialmente Autocad y Corel Draw), como también se produce la redacción y el diseño del documento por recursos digitales. A partir de este momento, se elimina la elaboración física de los planos realizados a mano (generalmente a gran tamaño, que luego son reducidos y reproducidos en el plan) (Galimberti, 2017). Se transforma, así, la metodología de producción cartográfica del planeamiento y también se modifican los medios de divulgación, ya que las directrices y propuestas de transformación urbana se difunden mayormente por internet y medios de reproducción digital.

<sup>12</sup> Realizado por la Dirección General de Topografía y Catastro, correspondiente a la Secretaría de Hacienda y Economía de la Municipalidad de Rosario.

<sup>13</sup> Se destacan: la inauguración en 2005 de la refuncionalización de la ex estación ferroviaria Rosario Central en el nuevo Centro Municipal de Distrito Centro -CMD- y un complejo cultural dedicado a los niños denominado Isla de los Inventos; en 2004 la inauguración de la Casa del Tango, en las instalaciones del conjunto de los ex tanques de agua ferroviarios; también en 2004 se inaugura el Museo de Arte Contemporáneo de Rosario -MACRO- como restauración de la torre y los ocho cilindros utilizados originalmente como almacenamiento de granos; entre otras.

Municipalidad de Rosario (1999). Archivo Secretaría de Planeamiento y Dirección de Cartografía.

### **Nuevos desafíos multiescalares**

- *Octavo momento: El Plan Urbano Rosario 2007-2017, documento base para su actualización, los principales desarrollos realizados y los desafíos pendientes (período 2007-2021)*

En la primera década del siglo XXI, desde la Secretaría de Planeamiento se comienza con la actualización del Plan Director Bases para el Acuerdo<sup>14</sup> y se presenta el Plan Urbano Rosario 2007-2017 en el cual el frente costero se sigue constituyendo en uno de sus Proyectos Estructurales, dando continuidad a las propuestas previamente definidas. En este período, uno de los sectores más representativos de transformación costera lo constituye el área denominada Puerto Norte. Se desarrollan nuevas cartografías, tanto analíticas como proyectuales, que se articulan con nuevos instrumentos como son los Planes Especiales, Planes de Detalle y Convenios Urbanísticos (Figura 13).



Figura 13. Izquierda: Proyecto estructural “Frente costero” del Plan Urbano 2007-2017. Derecha: Plan Especial de Puerto Norte. Fuente: Municipalidad de Rosario (2011).

Los desarrollos realizados en el área de Puerto Norte continúan el objetivo planteado desde el Plan de 1952 (y sostenido en los planes siguientes) a fin de

<sup>14</sup> Los nuevos recursos tecnológicos posibilitan desarrollos innovadores, tanto referidos al estudio urbano-territorial como también a la elaboración cartográfica. Se destacan, por ejemplo, imágenes satelitales y fotografías tomadas en nuevos vuelos de la ciudad, junto a la incorporación de programas informáticos que resultan esenciales para la confección de gráficos, esquemas y planos que incorpora el nuevo Plan Urbano Rosario 2007-2017 (Galimberti, 2017). Por ejemplo, 3D Studio que posibilita crear modelos digitales de tres dimensiones de proyectos urbanos, y Adobe Illustrator programa a través del cual se realiza la mayor parte de las cartografías. En este sentido, las nuevas tecnologías son instrumentos que reactualizan la antigua ilusión de conocer y ver todo. Estas técnicas contemporáneas abren un gran abanico de posibilidades de explorar nuevos procedimientos proyectuales y de construcción de realidades (Favelukes, 2012).

## Entre cartografías e imaginarios: reflexiones en torno a los planos del frente fluvial de Rosario (siglos XIX a XXI)

liberar el sector de instalaciones productivas-portuarias, estableciendo su traslado hacia el sur de la ciudad y lograr la refuncionalización de dichos espacios costeros. Estos desarrollos, si bien en gran parte materializados, en el año 2021 aún se encuentran en curso. Puerto Norte se articula con el resto del área central a través de una sucesión de parques y paseos, con presencia de componentes patrimoniales de relevancia identitaria, mayormente instalaciones del puerto y del ferrocarril, que son reinventadas albergando nuevos usos, principalmente vinculados a la cultura y a la educación. El frente costero central se reposiciona así en el foco turístico central, la imagen que resignifica a una ciudad ahora de frente al río, con nuevas vinculaciones a las prácticas deportivas y recreativas de navegación, en una ribera que se consolida como un gran mirador al Paraná y su amplio Delta (Figura 14).



Figura 14. Fragmento del plano oficial de la Municipalidad de Rosario de 2021. Fuente: Dirección General de Topografía y Catastro, Secretaría de Hacienda y Economía, Municipalidad de Rosario.

### Reflexiones finales

A través de los ocho momentos seleccionados, entre 1853 y 2021, se identifican rupturas y continuidades de los imaginarios en torno a la ribera rosarina, cotejando las propuestas planteadas en las cartografías vinculadas al urbanismo y el planeamiento, con relación a los mapas que exhiben el estado de situación real. El

primer momento refleja el imaginario de la reciente declarada ciudad de Rosario, anticipando en el plano de Grondona el crecimiento vertiginoso de las décadas siguientes, a través de una rápida transformación del tejido urbano, así como de la instalación de equipamientos e infraestructuras de relevancia.

El segundo momento, entre los últimos años del siglo XIX y comienzos del siglo XX, las cartografías atestiguan el debate en torno a la expansión y desarrollo de las nuevas instalaciones portuarias articulándose íntimamente con los litigios políticos y económicos del momento, que finaliza con la construcción y concesión del puerto a la empresa francesa Hersent et fils (como lo plantea el “Plan del Puerto de Rosario” realizado por M. George Hersent). Sin embargo, el tercer momento implica un cambio radical sobre los imaginarios en torno al puerto, instalando desde el urbanismo, la propuesta de trasladar las componentes ferro-portuarias localizadas en la costa central a fin de reconvertir la ribera en un sector de espacios públicos que conecten al tejido urbano con el Paraná. No obstante, a pesar de que dicha propuesta se mantiene en los momentos siguientes, solo se logran recuperaciones parciales antes de fines de la década de 1980. Así se refleja en el cuarto momento, a través del plano de reorganización del ex Ferrocarril Oeste Santafesino en un nuevo parque público, que se propone en 1950 y se inaugura en 1952 bajo el nombre “Parque de los Derechos de la Ancianidad” (actual parque Urquiza). Aunque desde el planeamiento se continúa reafirmando dicha propuesta de reestructuración costera (como se indica en el quinto momento correspondiente al Plan Regulador de 1967), el golpe de Estado de 1976 vuelve a habilitar usos productivos en el sector de puerto norte.

Finalmente, los últimos tres momentos que comprenden desde 1983 hasta el 2021 abordan el período democrático definitivo, durante el cual desde el planeamiento se retoman las propuestas previas de reestructuración de la costa y se posibilita dar continuidad a través de distintos proyectos en diversas escalas, que consolidan el puerto en el sur y la reconversión de la costa central para espacios públicos, logrando una nueva relación entre ciudad, frente fluvial y río Paraná. Es así que desde las primeras cartografías proyectivas del siglo XIX se manifiestan diversos imaginarios que tienden a prefigurar los cambios que posteriormente (aunque a veces muy distantes en el tiempo), se materializan en la costa rosarina.

En este sentido, la cartografía resulta ámbito clave de conocimiento y aproximación del territorio, ya que la utilización de diversas herramientas gráficas no solo influye en el modo de pensarlo, sino que, a su vez, también incide en su transformación, generando nuevos dispositivos y lineamientos cognoscitivos, ampliando los horizontes de investigación y acción. El rol de las representaciones cartográficas resulta clave para comprender la construcción discursiva del rol del río Paraná para la ciudad de Rosario a través de las décadas. Su geografía particular, como los imaginarios en torno a la misma, han marcado tanto sus transformaciones físicas como distintos modos de percibirla, de identificación y de apropiación colectiva.

## **Entre cartografías e imaginarios: reflexiones en torno a los planos del frente fluvial de Rosario (siglos XIX a XXI)**

### **Bibliografía**

Altamirano, C. (2008). *Términos críticos de sociología de la cultura*. Buenos Aires: Paidós.

Aparicio, J. R. (2018). De mapas, cartografías y coyunturas sobre la relación entre la cultura y el poder: itinerarios y desafíos de los Estudios Culturales. *Revista de Estudios Sociales* (64), pp. 106-117. Recuperado de: <https://doi.org/10.7440/res64.2018.08>

Basso, A. (2017). Imágenes del espacio. Cartografía, ambiente, ciudad. Estrategias discursivas en la construcción de una ciudad turística. Los planos turísticos de Rosario. Ponencia presentada en *XVI Jornadas Interescuelas, Mar del Plata*, Buenos Aires. Recuperado de: <https://interescuelasmardelplata.files.wordpress.com/2017/09/143-basso.pdf>

Baczko, B. (1999). *Los imaginarios sociales. Memorias y esperanzas colectivas*. Buenos Aires: Nueva Visión.

Burke, P. (2001). *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico*. Barcelona: Crítica.

Castoriadis, C. (1993). *La institución imaginaria de la sociedad. Vol. 2 El imaginario social y la institución*. Buenos Aires: Tusquets.

Cicutti, B. (2007). *Registros urbanos de una modernidad periférica. Representaciones y transformaciones materiales en el frente costero de Rosario entre 1920 y 1940*. Buenos Aires: Nobuko.

Cicutti, B. & Ponzini, B. (2016). *Un atlas para Rosario. Asociaciones en la memoria*. Rosario: UNR Editora.

Chartier, R. (1992). *El mundo como representación. Historia cultural: entre práctica y representación*. Barcelona: Gedisa.

Corner, J. (1999). The agency of mapping: speculation, critique and invention. En D. Cosgrove (Ed.); *Mappings*, pp. 213-252. London: Reaktion Books.

Della Paolera, C. M.; Farengo, A. & Guido, A. (1935). *Plan Regulador y de extensión*. Rosario: Municipalidad de Rosario.

Favelukes, G. (2012). Imágenes del territorio. Mapas, cultura y ciudad. En B. Cicutti (Comp.), *La cartografía como objeto de cultura. Materiales para su discusión*, pp. 23-48. Buenos Aires: Nobuko.

## Cecilia Inés Galimberti

Hall, S. (1997). *Representation: Cultural representations and signifying practices*. Londres: Sage Publications.

Hersent, G. (1903). *Port du Rosario. Republique Argentine*. Son present - son avenir. Communication faite le 27 Novembre.

Galimberti, C. (2015a). *La reinención del río. Procesos de transformación en la ribera de la Región Metropolitana de Rosario, Argentina*. Rosario: UNR editora. Recuperado de: <https://rehip.unr.edu.ar/handle/2133/5475>

Galimberti, C. (2015b). A orillas del río. La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario. *Revista Transporte y territorio* (12), pp. 87-109. Recuperado de: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/1224>

Galimberti, C. (2016). Planificar el territorio metropolitano: historia de la planificación regional de Rosario (1935-1976). *Revista de Historia Americana y Argentina* (51), pp. 69-101. Recuperado de: <https://revistas.uncu.edu.ar/ojs/index.php/revihistoriargenyame/article/view/1241>

Galimberti, C. (2017). Los planos del plan. Reflexiones sobre las representaciones cartográficas de los planes urbanos de Rosario desde 1929 hasta 2017. Ponencia presentada en *XVI Jornadas Interescuelas, Mar del Plata*, Buenos Aires. Recuperado de: <https://interescuelasmardelplata.files.wordpress.com/2017/09/143-galimberti.pdf>

García Canclini, N. (1997). *Imaginario urbano*. Buenos Aires: Siglo XXI editores.

Garcilazo, R. (2014). El puerto de Rosario y las propuestas de Juan Canals para su construcción, 1887-1900. *Revista Páginas*, año 6 (11), pp. 81-101.

Marín, L. (1978). *Estudios semiológicos (la lectura de la imagen)*. Madrid: Comunicación

Megías, A. (2010). La formación de la ciudad. En A. Prieto (Ed.); *Ciudad de Rosario*, pp. 11-55. Rosario: Municipalidad de Rosario.

Megías, A. (2012). Dibujar el futuro. Nicolás Grondona y el plano de Rosario de 1858. En B. Cicutti (Comp.), *La cartografía como objeto de cultura. Materiales para su discusión*, pp. 257-270. Buenos Aires: Nobuko.

Montes, A. (1963). Cartografía rosarina contemporánea: El mapa del Pago de los Arroyos y el plano de la ciudad y alrededores. *Revista de Historia de Rosario* (2), pp.3-29.



## **Entre cartografías e imaginarios: reflexiones en torno a los planos del frente fluvial de Rosario (siglos XIX a XXI)**

Montes, A. (1980). La azarosa aventura de la Ciudad Universitaria de Rosario. *Revista de Historia de Rosario* (32), pp. 29-38.

Municipalidad de Rosario (1987). *Jornadas de Divulgación sobre ordenamiento urbano y aspectos ferroporuarios de la ciudad de Rosario*. Rosario: Secretaría de Planeamiento.

Municipalidad de Rosario (1991). *Actualización del Plan Regulator y Bases Documentales para la revisión del Código Urbano*. Tomo I y II. Rosario: Secretaría de Planeamiento.

Municipalidad de Rosario (1999). *Nuevo Plan Director, Bases para el Acuerdo*. Rosario: Secretaría de Planeamiento.

Municipalidad de Rosario (2011). *Libro PUR: Plan Urbano Rosario 2007-2017*. Rosario: Secretaría de Planeamiento.

*La Capital*, Rosario, 27/10/2003, p.4

Lacarrière, M. (2007). La Insoportable levedad de lo urbano. *EURE (Santiago)* XXXIII, (99), pp. 47-64. Recuperado de: [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612007000200005&lng=en&nrm=iso&tlng=en](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612007000200005&lng=en&nrm=iso&tlng=en)

Ponzini, B. (2017). Imaginarios urbanos en el discurso periodístico. La ciudad de Rosario en los diarios *La Capital* y *El Municipio* a principios del siglo XX. Ponencia presentada en *XVI Jornadas Interescuelas, Mar del Plata*, Buenos Aires. Recuperado de: <https://interescuelasmardelplata.files.wordpress.com/2017/09/11-ponzini.pdf>

Rausch, G. A. (2011). La ciudad y el depósito material de sus deseos: Santa Fe (Argentina) y las imágenes de su periferia. *Revista de Estudios Sociales* (40), pp. 89-100. Recuperado de: <https://journals.openedition.org/revestudsoc/6649>

Ríos, A. (2002). Los Estudios Culturales y el estudio de la cultura en América Latina. En D. Mato (Coord.); *Estudios y Otras Prácticas Intelectuales Latinoamericanas en Cultura y Poder* coordinado, pp.223-243. Caracas: CLACSO y CEAP, FACES; Universidad Central de Venezuela.

Rigotti, A. M. (2014). *Las invenciones del urbanismo en Argentina (1900-1960). Inestabilidad de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización*. Rosario: UNR Editora, A&P Ediciones.

Sautu, R. (2003). *Todo es teoría: Objetivos y métodos de investigación*. Buenos Aires: Editorial Lumière.

**Cecilia Inés Galimberti**

Solá Morales, I. (1995). *Diferencias. Topografía de la arquitectura contemporánea*.  
Barcelona: Gustavo Gili.

Recibido: 02/06/2021  
Evaluado: 22/07/2021  
Versión Final: 13/08/2021