

Este es el primer plano urbano donde se registra la traza del Bv. Zavalla, el que fuera proyectado en 1889. El mismo aparece planteado por primera vez con un grupo de manzanas ubicadas entre la estación de FFCC a Buenos Aires y Rosario y la calle San Juan (actual Primera Junta). La traza de la prolongación oeste de calle Mendoza ya se encontraba materializada en el terreno y como tal aparece en trazo continuo en el plano.

En el plano se observa que todo el sector localizado al oeste de la actual calle J.D.Perón y al norte del terraplén del FFCC a Rosario (conocido actualmente como ramal del FFCC G. M. Belgrano) es indicado gráficamente como zonas bajas aledañas al río Salado. Por el contrario, el sector oeste localizado al sur de dicho terraplén ferroviario (y al oeste de Bv. Zavalla) no es indicado como tal.

De lo antedicho se desprende que el inicio de la expansión urbana hacia el sector oeste se realiza al ritmo de instalación de los terraplenes ferroviarios, los que comienzan a otorgar la sensación de protección ante las inundaciones. Se inicia así un incipiente proceso de urbanización de la planicie de inundación izquierda del tramo inferior del río Salado.

Plano del Censo Municipal. Año 1901

Collado y Bertuzzi (1995) localizaron un ejemplar de este plano (Figura I. 5), en el que se volcaron los datos de población de 1901, en el archivo del Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales. Conforme citado en dicho trabajo, este es el primer plano urbano en que se define el proyecto de una avenida paralela al Bv. Zavalla, una cuadra al este (actual Av. Freyre), aunque sólo en algunas cuadras se la dibuja con líneas llenas, quedando el resto del trazado en líneas de puntos (indicativo de trazado proyectado a futuro).

Desde la intersección de Suipacha y Saavedra se abre un camino diagonal que, siguiendo la dirección del “Tramway al Matadero”, empalma con el Camino Nogueras (actual Avda. López y Planes). Todo ese sector, a excepción de las manzanas ocupadas por la Casa de Aislamiento (hoy Hospital Iturraspe) y el Hospital Italiano de Santa Fe y Colonias, aparece con un trazado en líneas punteadas que hacen suponer una futura urbanización.

Tal como lo citan Collado y Bertuzzi (1995), *“la zona que más claramente perfila un interés por constituirse en extensión de la planta urbana por fuera de los boulevards es la franja al oeste del Bv. Zavalla; esto que en el plano de 1895 ya se detectaba como una tendencia, aquí adquiere mayor definición, apareciendo inclusive algunos sectores de manzanas totalmente definidas pero “flotando” en el plano sin articulación con el resto de la traza”*.

También citan las autoras: *“Es notable el aumento de los índices de ocupación en las manzanas del Barrio Candioti más próximas a la estación del FFCC Santa Fe y las que bordean el Bv. Gálvez y es también importante el crecimiento en la franja del oeste a partir de calle Urquiza;...”*.



Figura I. 5. Plano del Censo Municipal del año 1901. Fuente: Dirección Provincial de Catastro (apud Collado y Bertuzzi, 1995).

Plano del Atlas de Chapeaurouge. Año 1901

Se trata de un plano a escala 1:40.000 publicado en el Atlas del Plano Catastral de la República Argentina confeccionado por el agrimensor Carlos de Chapeaurouge (Figura I. 6). Como lo señalan Collado y Bertuzzi (1995), se trata de una copia del plano catastral municipal de 1895, presentando como característica de mayor interés, el criterio de representación de la ciudad de Santa Fe en relación a la región circundante y a las localidades menores que la rodean. Resulta entonces útil para evaluar la condición de la ciudad dentro del contexto fisiográfico y de infraestructura existente.

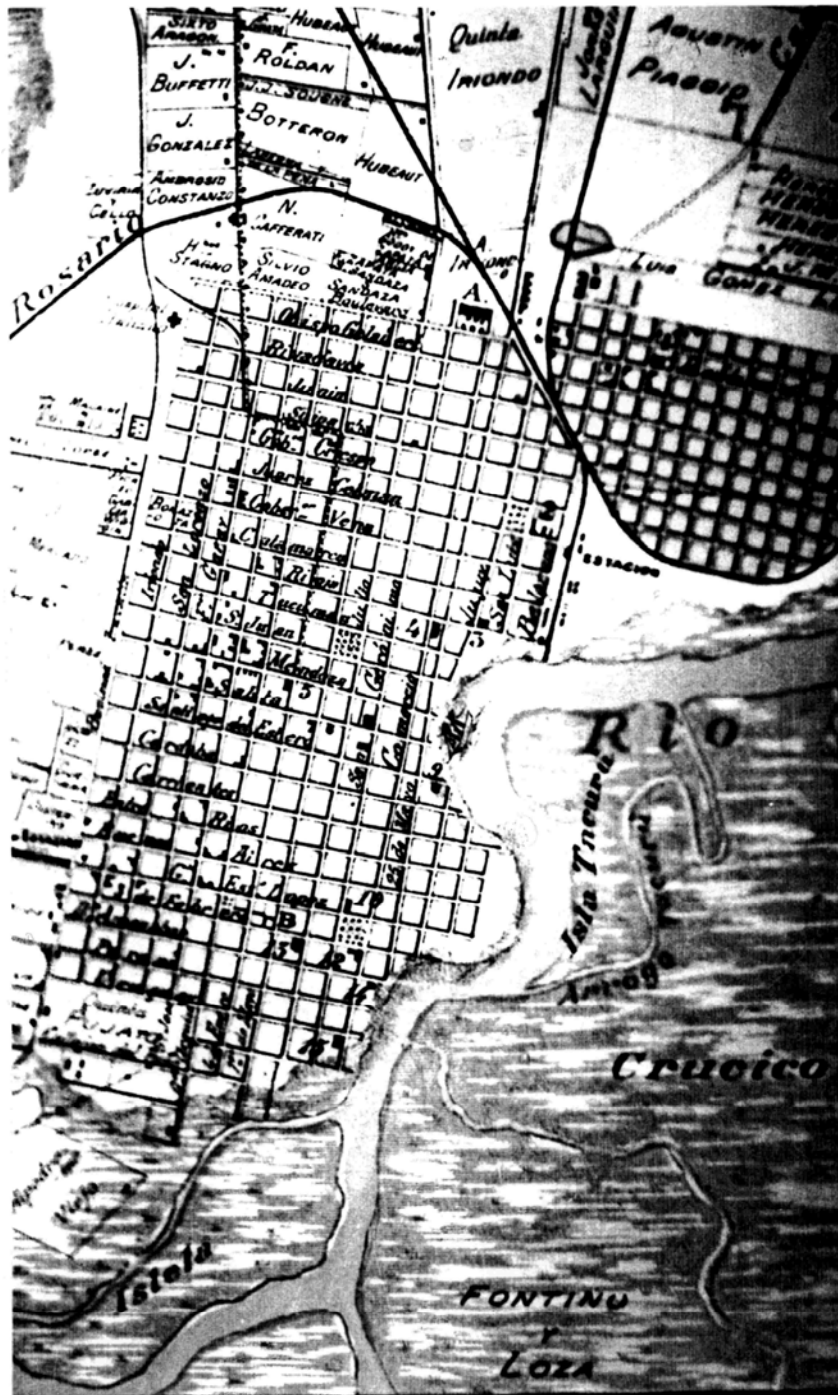


Figura I. 6. Plano de la ciudad de Santa Fe y territorio circundante. Año 1901. Fuente: Chapeaurouge, C. (1901) (apud Collado y Bertuzzi, 1995).

Plano del Censo Municipal. Año 1907

Collado y Bertuzzi (1995) recopilan este plano dibujado en una escala aproximada 1:20.000 (Figura I. 8). En el documento se especifica la cantidad de población por manzana para toda el área urbana consolidada. Tal como lo señalan las recopiladoras: *“laimetración de dicha área aparece netamente definida por una línea roja que engloba lo comprendido desde J.J.Paso/Urquiza/Entre Ríos al sur, Bv. Zavalla al oeste; Bv. Pellegrini hasta 9 de Julio y desde esta una franja de tres cuabras al norte de Bv. Gálvez hasta la laguna, tomando como límite de Barrio Candiotti la traza del FFCC a Colastiné y el río”*.

Uno de los aspectos más destacados del plano es citado del siguiente modo por Collado y Bertuzzi (1995): *“Es el primer plano en que se comienza a visualizar la gran transformación que se operaría en la configuración urbana con la construcción del nuevo puerto de ultramar (iniciada en 1904); aunque de modo esquemático, se dibujan en este plano los diques y el canal de derivación, apareciendo con trazos indefinidos el antiguo cauce del río Santa Fe. Todo el sector aledaño al puerto presenta aún la conformación previa al inicio de las obras, quedando una importante porción de tierras sin definición”*.

Otro hecho importante también es citado por las recopiladoras: *“El plano contempla la franja de futura urbanización hacia el oeste y sur-oeste pero omite por completo la tendencia de crecimiento hacia el norte, y no menciona los principales caminos de acceso a la ciudad con excepción de la traza del “Tramway al Matadero”. Contiene, por el contrario, la información completa sobre las líneas férreas que llegan a la ciudad, incluyendo el tendido y el predio de la estación del FFCC Central Norte habilitada ese mismo año; también aparece el ramal que desprendiéndose de la línea a Reconquista del FFCC Santa Fe constituiría el nuevo cruce de la laguna para el puerto de Colastiné”*.

En síntesis, del análisis de este plano se desprende:

- a) hacia el año 1907 el Bv. Zavalla marcaba el límite de crecimiento efectivo de la ciudad por el sector oeste;
- b) en función de lo anterior, no existía un nivel de percepción marcado en la población en relación al río Salado, el cual era omitido en los planos que retrataban el área netamente urbana;
- c) el sistema del río Paraná concentraba toda la atención de la población en virtud de la importancia económica del puerto y de las obras encaradas en el sector;
- d) los ramales ferroviarios constituían una importante vía de comunicación y de comercio, observándose en la época un marcado crecimiento de su tendido en torno al área urbana.
- e) No se encontraba construido aún el ramal ferroviario de enlace entre las estaciones del Ferrocarril Central Argentino, FCCA (anterior FFFCC a Buenos Aires y Rosario) y del Ferrocarril Central Norte (FFCNA), el cual hacia 1911/12 ocuparía parcialmente la ribera izquierda de la planicie de inundación natural del río Salado.

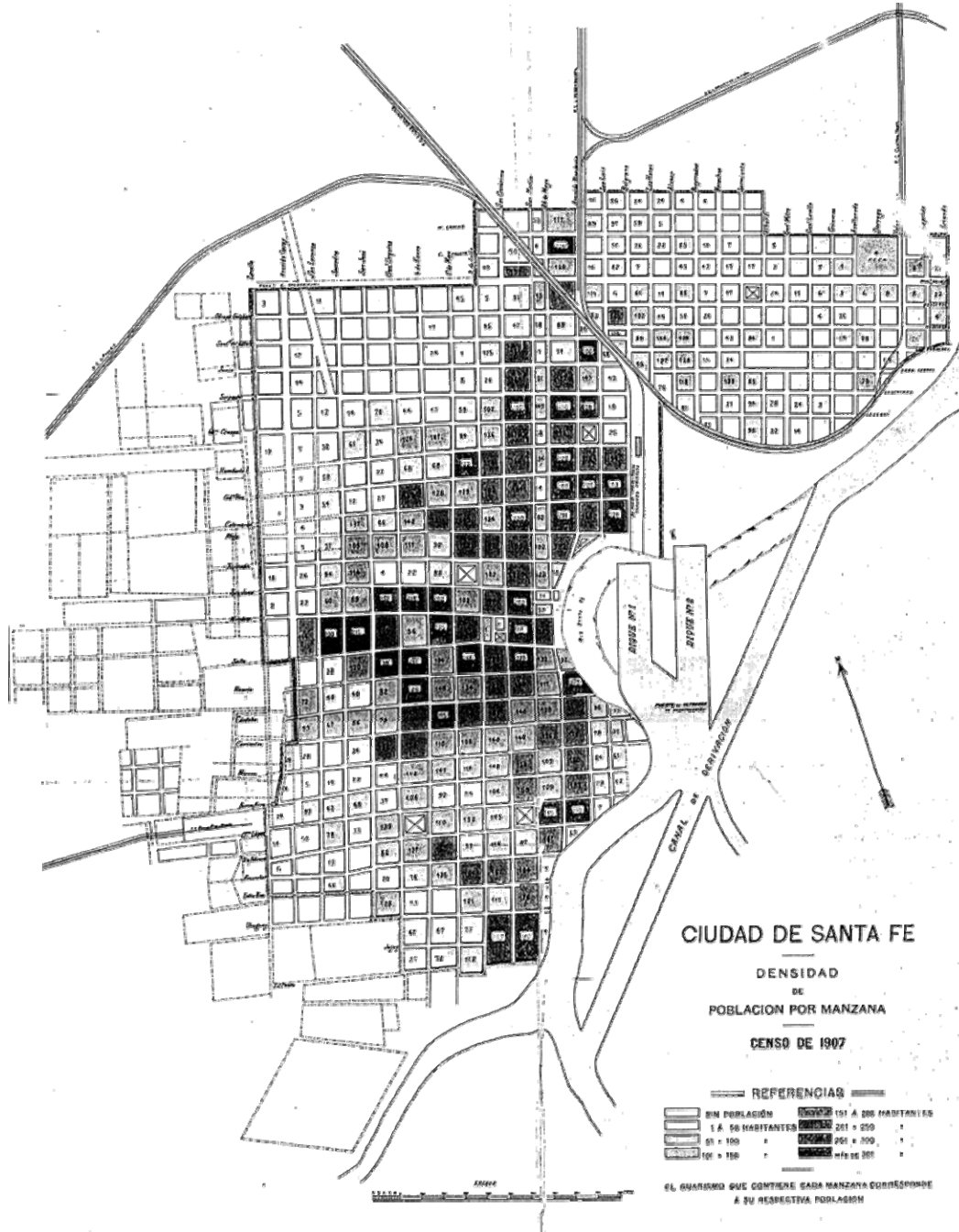


Figura I. 8. Plano de la ciudad de Santa Fe. Año 1907. Fuente: Martínez, T., Censo Municipal de Santa Fe (apud Collado y Bertuzzi, 1995).

Plano del Anuario Estadístico Municipal. Año 1907

Este Plano (Figura I. 9) recopilado por Collado y Bertuzzi (1995) se refiere al sector urbano servido por las obras sanitarias, las cuales abarcan la zona céntrica de la ciudad. El interés del plano reside en ser el primer documento en el que se indica la organización relativa a los terrenos ganados al río en virtud de la construcción del nuevo puerto de ultramar.

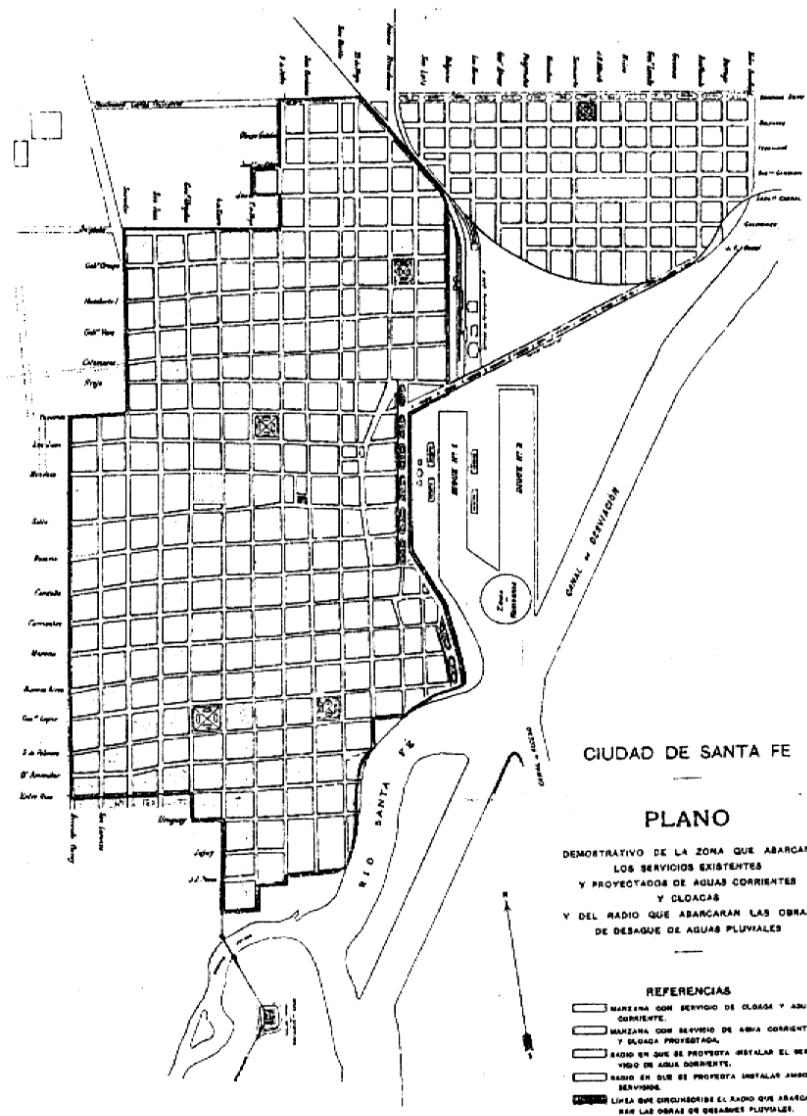


Figura I. 9. Plano de la ciudad de Santa Fe. Año 1907. Fuente: Anuario Estadístico de la Ciudad de Santa Fe (apud Collado y Bertuzzi, 1995).