

EL PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL DE SAN NICOLÁS DE LOS ARROYOS: EVOLUCIÓN URBANA Y CONDICIONANTES HISTÓRICAS

Rosana Luján Obregón

RESUMEN

El objetivo general del presente trabajo es el estudio de las condicionantes históricas que determinaron la actual estructura urbana y arquitectónica del área céntrica y costera de la ciudad San Nicolás de Los Arroyos. El objetivo particular es el de crear un marco que permita abordar los posteriores trabajos tendientes a la preservación y conservación del patrimonio cultural y natural del área seleccionada

Palabras clave: *San Nicolás de Los Arroyos - patrimonio - evolución urbana*

"El entorno construido tipifica, condiciona y permite el desarrollo de las diversas manifestaciones del hombre en un marco social dinámico, es decir con la participación y compromiso de diversas generaciones a través del tiempo". (Palacios, 1995)

El término patrimonio (lo "heredado del padre"), involucra a los bienes naturales y culturales recibidos de anteriores generaciones. La memoria colectiva es, en cierta medida, la consecuencia de un número importante de memorias individuales compartidas (Pastrana, 1995). Son valores resultantes, que se relacionan con la identidad cultural, lo que somos como pueblo, los que nos hace pertenecer a un lugar y no a otro.

En Argentina, la importancia de la preservación y puesta en valor del patrimonio no siempre ha sido debidamente reconocida. Existen motivos complejos que han conducido a dicha conducta. Uno de ellos se relaciona con la desvalorización de nuestro patrimonio respecto al de los países centrales, más precisamente en comparación al patrimonio europeo. En el caso de la provincia de Buenos Aires, se agudizó esta situación respecto al resto del país. La propia conformación de la provincia, plasmada en forma relativamente reciente, ha conducido a un errático justiprecio del verdadero valor de su patrimonio y, como consecuencia, a la pérdida parcial o total del mismo. En los últimos años se trabaja, como paso previo a toda acción de preservación, en dar a conocer y concientizar a la población local de la propia valía de los no muy abundantes bienes remanentes del mismo.

En este sentido se desarrolla el trabajo, que estudia el desarrollo urbano y las condicionantes históricas que conformaron la ciudad de San Nicolás de Los Arroyos, como modo de dar a cono-

cer su patrimonio, paso previo a la toma de decisiones sobre su preservación y puesta en valor.

1. ORIGEN Y EVOLUCIÓN

El partido de San Nicolás de Los Arroyos está ubicado en el vértice norte de la provincia de Buenos Aires, a la vera de un brazo del Paraná (llamado en voz indígena "Yaguarón") (Fig.1). El antiguo "pago de los Arroyos" recibe su designación oficial de partido en 1778, con la formación del Virreinato del río de La Plata. En 1865 fueron establecidos sus límites actuales. Al noroeste el arroyo del Medio, límite con la provincia de Santa Fe; al sudeste el arroyo Ramallo, límite con el partido del mismo nombre, al noreste el río y al sudoeste el Partido de Pergamino.

Los cinco primeros asentamientos de población se registraron en el siglo XVII. El mayor de ellos, el de la Costa del Paraná, dio origen a la ciudad cabecera del partido de San Nicolás de Los Arroyos.



Figura 1. Ubicación del Partido

En el estudio de su evolución urbana, pueden detectarse claramente tres períodos históricos en los que la ciudad sufrió las mayores transformaciones. Estos períodos son los siguientes:

1.1.- PRIMER PERÍODO: DEL CASERÍO A LA CIUDAD HISTÓRICA (1608-1854)

Su estratégico emplazamiento sobre la costa del Paraná fue desde tiempos de la colonia un lugar propicio para el establecimiento de población. No sólo por su puerto natural y la riqueza sus tierras, aptas para la explotación vacuna y agrícola, sino también por ser el paso obligado de las caravanas provenientes de Buenos Aires con rumbo al norte⁽¹⁾. En 1608 por pedido expreso del entonces gobernador del Río de La Plata Hernandarias, el Cabildo de Buenos Aires aprobó la formación de un pueblo "... más arriba del puesto ... las dos Hermanas entre esta ciudad y la de Córdoba ..." (Chervo, 1992: 23), para dar protección a las familias y caravanas del ataque de los malones. En 1726, provenientes de Santa Fe, llegaron varias familias acaudaladas que se establecieron en la zona en busca de protección. Con este grupo llegaron los Aguiar, instalándose en tierras de propiedad de su esposa, doña Paulina Ugarte. El 14 de Abril de 1748, Rafael de Aguiar dio forma orgánica a uno de los poblados existentes, el de la Costa del Paraná⁽²⁾, realizando la fundación de acuerdo a una cuadrícula de nueve por nueve manzanas. Donó una de ellas para la plaza y una parcela para la Capilla que se consagró a San Nicolás de Bari. Con el tiempo, el pago que originalmente se conocía con el nombre de Los Arroyos, fue llamándose San Nicolás, hasta llegar a su actual nombre de San Nicolás de Los Arroyos,

Es indudable que aunque su origen no fue oficial (realizado por la Corona) el tamaño y orientación de la cuadrícula y la ubicación de la plaza son datos suficientes para deducir que Aguiar conocía los procedimientos habituales de las Leyes de Indias para la fundación de pueblos.

Tras la Revolución San Nicolás adquirió preponderancia política y militar al estar situada entre Buenos Aires y el interior. Fue declarada ciudad por el Congreso General Constituyente en 1819, en mérito a su papel en la lucha contra la anarquía, convirtiéndose en la primera ciudad de la campaña, luego de Buenos Aires. El 31 de Mayo de 1852 fue la ciudad elegida por el Gral. Urquiza para la reunión de los gobernadores en lo que se dio en llamar "El Acuerdo de San Nicolás".

El primer registro planimétrico se realizó durante la presidencia de Rivadavia acompañando

al pedido de alumbrado público y nomenclatura urbana. El Departamento Topográfico de Buenos Aires, designó para la tarea al agrimensor Manuel Eguía en el año 1827.

Su núcleo original comprendía desde la actual calle Lavalle hasta Avenida Falcón y desde Avenida Moreno-Savio hasta la costa del río (Fig. 2). La zona entre calle Lavalle y Avenida Alberdi donde la barranca baja naturalmente, era conocida como la zanja de doña Melchora, y la actual calle León Guruciaga fue, hasta entrado este siglo, llamada del Puerto, pues era el tránsito obligado de las carretas y pasajeros en camino al primitivo puerto -hoy Paseo Costanero-.

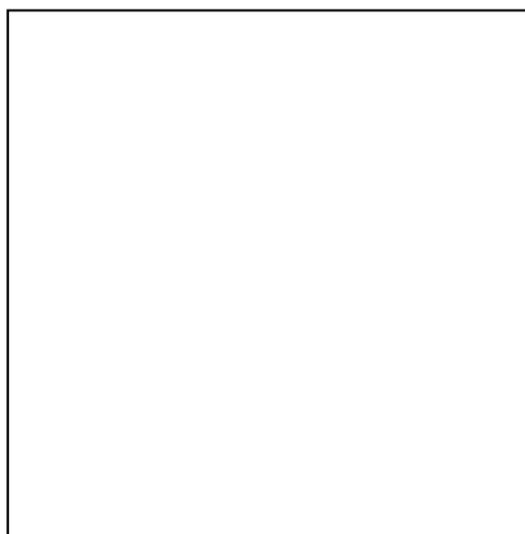


Figura 2. Plano de San Nicolás -1853- (Moreno, 1996: 252)

Según las crónicas del viajero inglés Mac Cann en 1848 "...San Nicolás... es la ciudad más importante de la provincia, si exceptuamos la Capital. Se halla situada en condiciones favorables para el comercio; es probable que en tiempos no lejanos posea un tráfico floreciente. Las calles se cruzan en ángulo recto. Hay aceras empedradas y faroles para el alumbrado público. Las casas son de azotea y de un piso. La Iglesia está en la plaza y frente a la entrada principal se levanta una cruz de madera. Junto a la iglesia está el cuartel, guardan su entrada dos piezas de artillería. El Gobierno de la ciudad está bien organizado, existen dos escuelas de varones y varias de niñas...", "...Vimos en el puerto unos pocos lanchones que se utilizan para traer leña de las islas vecinas y dos pequeñas goletas que, atracadas a la orilla, descargaban mercancías de Montevideo; casi todos eran artículos ingleses de Leeds y Manchester".

"La ciudad cubre una extensión considerable

de terreno, cuya mitad, aproximada ha sido destinada a huertas de frutales muy bien abastecidas. En los suburbios abundan las arboledas de sombra muy grata. La población se estima en ocho mil habitantes;... "... La ciudad está lindamente situada sobre una barranca del Paraná y el panorama, en dirección a la provincia de Entre Ríos, es amplio y hermoso." (Chervo, 1992: 87)

La importancia de la ciudad estaba dada principalmente por su puerto, que el 24 de noviembre de 1852 fue habilitado como de mayor tránsito con depósitos aduaneros para comercio exterior. Su condición de segundo puerto del país quedó ratificada con la instalación de la Aduana en 1853. Esta decisión trajo como consecuencia la radicación de saladeros e industrias relacionadas, que exportaban los productos del interland de la ciudad.

Por otro lado esta decisión, era la forma en que la provincia de Buenos Aires, que para ese entonces era independiente, demostraba interés para su posterior desarrollo. El puerto natural de la Confederación era Rosario, del otro lado del arroyo del Medio, pero el puerto natural no sólo de la provincia sino del país era Buenos Aires. El recurso utilizado por la Confederación para enfrentarse a Buenos Aires fue el proyecto de los *derechos diferenciales*, por lo cual toda mercancía de ultramar importada por los puertos de Buenos Aires y Montevideo, pagarían un recargo, los importados por el puerto de Rosario serían gravadas en cambio, con el impuesto ordinario. Este proyecto tenía dos objetivos: uno económico, fomentar el comercio directo con la Confederación; otro político, reducir a Buenos Aires (Levene, 1940: 412).

1.2. SEGUNDO PERÍODO, LO QUE NO FUE: LA CIUDAD HISTÓRICA - SU CONSOLIDACIÓN (1854-1947).

La consecuencia directa de los derechos diferenciales fueron las batallas de Cepeda y Pavón. San Nicolás siguió siendo centro de las disputas lo que tuvo consecuencias lógicas sobre los aspectos físicos de la ciudad. A partir de 1870, luego de la culminación de los enfrentamientos armados entre Buenos Aires y la Confederación, la ciudad comenzó a reconstruirse.

El 12 de marzo de 1854 el Poder Ejecutivo provincial, dispuso la instalación de la Municipalidad de San Nicolás. El primer presidente y organizador de la primera Municipalidad, fue Teodoro Fernández. Realizó gestiones para la radicación de las primeras industrias, gestionó el establecimiento de una sucursal del Banco Pro-

vincia y la primera Escribanía de Registro. Dentro de las obras de refacción urbana, dispuso la reconstrucción del Templo (destruido por la explosión de un polvorín aledaño en 1852), la forestación de la plaza, la mensura del cementerio, inauguró un nuevo servicio de iluminación pública y la realización de la nomenclatura urbana y la mensura del plano de la ciudad. El plano fue preparado por Schuster y el agrimensor local José Rufino Nuñez. El proyecto propuesto fue aprobado por el municipio, pero sin embargo no se ejecutó. En 1874 se realizó el proyecto de ensanche (Fig. 3) de acuerdo a la ley de Ejidos de 1870, tomando como base el plano confeccionado por Schuster. Aprobado aquel proyecto en 1878 por el ejecutivo provincial, las tareas de confección de un nuevo plano estuvieron a cargo del agrimensor José María Muñiz, con la asistencia local del agrimensor de la Comisión de Solares José Rufino Nuñez.

El principal inconveniente que se presentó para el crecimiento de la ciudad, fue la poca disponibilidad de tierras fiscales, debido a su origen sobre propiedad privada. Ello obligó a expropiar nuevas tierras lo que dilató el procedimiento hasta 1883, en que fue promulgada la ley de Expropiaciones. El procedimiento citado abarcó 5.399 hectáreas, 68 áreas y 32 centiáreas de campo expropiado, reservándose el municipio algunas parcelas para escuelas rurales y para potrero de la policía y municipalidad (Memoria, 1893: 403).

Si se observa el plano del ensanche de 1874, pueden verse los bulevares Argentino-Saavedra (Moreno-Savio), 4 de junio (Falcón) e Ituzaingó (Alberdi) demarcando el casco fundacional de nueve por nueve manzanas. En este plano se observa la zona de quintas y las de chacras, perfectamente delineadas. En este plano aparecen por primera vez, las calles con distintas nomenclatura a partir de la calle de La Nación hacia el noroeste y hacia el sudeste.

Para 1890 la ciudad ya disponía de servicios de alumbrado eléctrico público y privado, siendo la segunda ciudad en contar con este servicio, luego de La Plata. Su área centro estaba abastecida con agua corriente. Los tranvías tenían una recorrido que conectaban la ciudad en todos sus puntos. En 1893 se realizó un puente para unir los dos tramos de la calle Aguiar, sobre la bajada de la calle Belgrano (Fig. 4), incorporando la zona baja y de acceso al puerto (zanja de Doña Melchora) a la trama urbana. También se realizaron distintos tipos de infraestructura sanitaria y de adoquinado de calles.

En el año 1905, el intendente Serafín Morteo

elevó al Concejo Deliberante un proyecto para iniciar el ...*"embellecimiento de parajes y recreos de la ciudad"*... (Chervo, 1977: 21). Esta ordenanza daba a la intendencia absoluta libertad de ejecución de las obras de acuerdo a su criterio. Durante sus gestiones se realizaron la remodelación de la plaza Constitución (hoy plaza Mitre), el tratamiento paisajístico de los bulevares, se reforestó la ciudad con más de 2000 plátanos y variadas especies, se refaccionó el cementerio y se realizó la plaza 14 de Abril frente al acceso del mismo. Morteo realizó transformaciones urbanas hasta el presente inigualadas. Durante sus gestiones municipales (ocupó en tres oportunidades la Intendencia, durante el periodo de 1905 al 1912) se inauguró el edificio de la Municipalidad (Fig. 5), se comenzó el de Tribunales (Fig. 6) y el del Teatro Municipal (Fig. 7). La continuidad de Morteo dentro del Municipio, garantizó no sólo el inicio de las obras sino la continuidad de las mismas. Este periodo se caracterizó por la realización de muchos edificios de cierta envergadura, como las sedes de las asociaciones de inmigrantes y de beneficencia, los bancos, los clubes sociales y deportivos, escuelas, hospitales, etc.

Desde su origen, las autoridades del pueblo

fueron ocupando propiedades que rentaban a particulares, generalmente ubicadas alrededor de la plaza principal. Cuando se construyeron sus propias sedes, la ubicación de los edificios públicos se apartó del tradicional esquema de instituciones frente a plaza (Fig. 8). Uno de los factores que favorecieron esta disposición, se vinculó a la densidad del parcelamiento en torno a la plaza hacia principios de siglo y la poca disponibilidad de terrenos amplios para la realización de edificios de cierta envergadura.

El puerto con sus muelles liberados a la importación y la exportación desde mediados de siglo, y las bondades de la costa, atrajeron incipientes y pioneras inversiones en industria. Cabe destacar las de Eugenio Terrasón (industrial francés), que junto con otros industriales fueron los promotores del desarrollo del puerto por esos años, formando la Sociedad Puerto que tenía como objetivo la promoción del mismo. Terrasón, además de propietario de varias empresas, lo era del frigorífico "La Elisa" (construido en 1882), primero no sólo en el país sino también en Sudamérica. De allí partió al exterior el primer cargamento de carne congelada por el sistema "Tellier". A todos estos factores que favorecían el asentamiento industrial, en 1884 se le sumó el



Figura 3. Plano del ensanche -año 1874- realizado por el agrimensor José María Muñiz. Fuente: Archivo Histórico de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires

ferrocarril del Oeste que unía Buenos Aires, Pergamino y el puerto nicoleño. La estación terminal (hoy escuela técnica) se ubicó frente a lo que era el puerto de ultramar, hoy Parque San Martín (Fig.9). Sus vías corrían paralelas al río por un borde de la ciudad, sin provocar grandes trastornos dentro de la trama urbana. En 1886 se inauguró la estación de ferrocarril del Central Argentino, que unía en sólo nueve horas y media el trayecto Buenos Aires-Rosario. El trazado de sus vías pasa también paralelo al río, pero en el borde opuesto de la ciudad. Su objetivo era el puerto de Rosario. Posteriormente el Central Argentino absorbió al ferrocarril del Oeste.

El puerto nicoleño concentraba la producción de la zona norte de la provincia (partidos de Pergamino, Ramallo, etc.). Hacia 1889, ocupaba el tercer lugar, por su capital, entre los de la República, después de Buenos Aires y Rosario (Lazzaro, 1992 : 41). Al estudiar los registros del movimiento del puerto, se observa que su función era netamente exportadora, el transporte de pasajeros y la importación casi no cuentan⁽³⁾. Aquel requerimiento, sumado al mayor calado de los barcos a vapor, exigía la construcción de nuevos y mas seguros muelles para la nueva demanda. Desde 1880 se estudió en el Departamento



Figura 4: Bajada de calle Belgrano sobre el puente de calle Aguiar.



Figura 6: Tribunales



Figura 5: Municipalidad

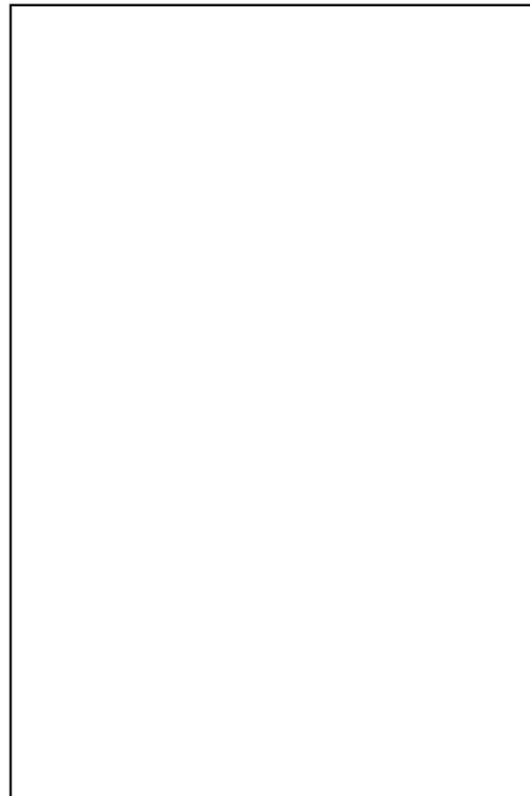


Figura 7: Teatro Municipal



REFERENCIAS: 1-Plaza Mitre; 2- Plaza Sarmiento; 3- Plaza Belgrano; 4- Plaza 14 de Abril; 5- Santuario de la Virgen (el Campito); 6- Cementerio; 7- Paseo Costero (ex- puerto de cabotaje); 8- Parque San Martín (ex- puerto de Ultramar); 9- ex-Estación de ferrocarril del Oeste; 10- Estación del ferrocarril Mitre; 11- Batallón de Ingenieros; 12- zona industrial

Figura 8: Plano actual



Figura 9: Parque San Martín -ex puerto de ultramar



Figura 11: Calle de La Nación e Italia, hacia el río



Figura 10: Paseo costero, primitivo puerto



Figura 12: Calle Mitre entre San Martín y 9 de Julio

mento de Ingenieros la realización de los nuevos muelles, pero las obras no se concluyeron por la falta de presupuesto. En el puerto confluían capitales del estado y privados y la quiebra de muchos industriales locales e intereses económicos de particulares, pusieron la propiedad de la Sociedad Puerto en manos de 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 en base al proyecto del ingeniero italiano Ariodante Ghisolfi (proyecto premiado en la exposición de tecnología de Milán en 1911). Las obras se completaron en 1906, 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. Si bien en 1921 el puerto fue ampliado, no se realizaron obras de importancia en el mismo. Su punto de máxima decadencia se puede observar con el derrumbe de uno de los muelles, hacia 1940. La sociedad concesionaria no permitió la radicación de industrias en la costa sobre la que tenía jurisdicción (5000 m. de longitud)⁽⁴⁾. Tuvo así intereses contrapuestos al crecimiento del mismo y como consecuencia al de la ciudad, íntimamente relacionada con los destinos de su costa.

Luego de fracasadas gestiones ante el gobierno y tras una gran campaña realizada por la prensa local para revertir el monopolio impuesto por la sociedad puerto, un decreto del presidente Perón nacionalizó el puerto en 1947 y anunció la construcción de la siderúrgica SOMISA y la Central Termoeléctrica. Esto llevó a una gran reactivación industrial que involucró la escala regional. En razón del advenimiento de estas y otras industrias subsidiarias se construyó el Puerto Nuevo que se inauguró en 1967.

1.3. TERCER PERÍODO: DE LA CIUDAD DEL ACERO A LA CIUDAD DE LA FE (1947-1997)

Como consecuencia de la radicación de SOMISA y de industrias subsidiarias, la ciudad sufrió, como no podía ser de otra manera, una gran transformación. Su población creció un 50% desde principios a mediados de siglo, y en sólo diez años (de 1947 a 1960) registró un incremento del 70%⁽⁵⁾. Esta migración poblacional en tan corto tiempo provocó profundas transformaciones

estructurales.

La mancha urbana creció sin planificación. Los barrios, exceptuados los obreros (producto de una acción planificada), surgieron en su mayoría de forma espontánea e inorgánica como consecuencia de la ocupación del suelo por loteo y siguiendo las principales vías de comunicación de la ciudad. Estos parcelamientos son anteriores a la ley provincial de Ordenamiento Territorial y Ocupación del Suelo (8912/79) que prohíbe el loteo sin previa instalación de los servicios urbanos, por lo que el municipio tuvo muchas dificultades en satisfacer la demanda de infraestructura de los mismos. El barrio Gral. Savio, de la ex SOMISA y el barrio de Superusina, son ejemplos de "ciudad-jardín", que constituyen verdaderas "islas" contrapuestas con el resto de la ciudad.

En su casco urbano se fue reemplazando el típico tejido de vivienda chorizo por la propiedad horizontal, con la consecuente demolición de edificios significativos para la ciudad, además del reciclaje impiadoso de las tipologías originales. Ello sumado a la aplicación de la ordenanza 2590/89 que obliga al ensanche de veredas, con el consecuente retiro de fachada en caso de realizar obra nueva o una refacción; dio como resultado una fragmentación urbana, que se tradujo no sólo en la falta de continuidad del paisaje urbano sino también en la pérdida de su identidad.

El reflejo más contundente de la identidad local lo constituye su costa, convirtiéndose en el referente más fuerte para los habitantes y los visitantes del lugar. Con la desafectación de las instalaciones portuarias se han creado magníficas expansiones urbanas al río. En el antiguo puerto de cabotaje (Fig.10) se creó un paseo costero muy próximo a la plaza principal y donde funcionaban las barracas de ultramar se constituyó hacia finales de los 70 en el parque San Martín, que posee un atractivo paisajístico de gran valor natural y recreativo.

Hacia principios de los 90, conjuntamente con la problemática de la privatización de SOMISA y la privatización o cierre de otras industrias, se dio un fenómeno de orden religioso que atrajo a miles de peregrinos a la ciudad. La aparición de la Virgen del Rosario marcó otro corte dentro de la transformación urbana, ya que el predio en que se está construyendo la Basílica (conocido con el nombre de "el campito"), dista a pocas cuadras del centro y esta sobre la barranca. Ello ha provocado que un sector que se mantenía sin renovación, está transformándose de residencial en recreativo y comercial.

2. CONCLUSIONES

La ciudad de San Nicolás, hasta mediados de siglo pasado tuvo una importancia preponderante en la historia de nuestro país. Una de las causas fue su estratégico emplazamiento dentro de lo que era la primera franja de ocupación territorial de la provincia de Buenos Aires. Debido a los enfrentamientos de la Confederación y Buenos Aires, surgió el puerto de Rosario como competencia al puerto porteño, esta pequeña población tuvo un crecimiento inusitado hacia finales de siglo posicionándose como la segunda ciudad del país. Hacia mediados del siglo pasado se conjugaron varios factores que se contraponían entre sí y que estaban íntimamente ligados al destino de San Nicolás. Por un lado la ciudad casi hasta el fin de siglo era la más importante de la provincia. Por otro, el crecimiento de Rosario, la fundación de La Plata y las nuevas colonias agrícolas, la competencia del ferrocarril con el tránsito fluvial, provocaron un detención en el crecimiento de la misma. Estas corrientes contrapuestas se evidenciaron hacia los años 30, con una ciudad que presentaba un aspecto de estancamiento (Lazzari, 1958: 48). Con la decisión de la implantación de SOMISA, el auge industrializador la transformó substancialmente.

El área céntrica es contenedora de la cuadrícula original. En ella se concentran la mayor cantidad de edificios y sitios de valor patrimonial, ya sea natural, histórico (casa del Acuerdo) o arquitectónico. Es, teniendo en cuenta los objetivos del trabajo, la zona más apropiada para realizar un estudio referido al patrimonio. Existen sectores que por la dinámica de la renovación inmobiliaria y como consecuencia directa de las aplicaciones de las sucesivas ordenanzas municipales (que no contemplan las condicionantes de la preservación y/o conservación del patrimonio) se han convertido en verdaderos collages urbanos (Figs. 11 y 12). Un ejemplo lo constituyen las calles principales y las cuadras próximas a la plaza, sujetas a una ordenanza especial que impone no sólo de retiro de línea municipal sino también la construcción de recovas.

En el área se encuentran también los espacios verdes de mayor extensión incluyendo la casi totalidad de las plazas de la ciudad. Se conforma así un área rica en situaciones complejas que llevan a justificar un futuro y necesario estudio de las variables intervinientes, considerando las acciones de preservación como parte de una tarea impostergable, que tienda a la planificación urbano-ambiental en general. Si no se concretan medidas en este sentido en un corto plazo, la ciudad seguirá perdiendo su patrimonio, que re-

sulta en la mayoría de los casos insustituible.

Es necesario recordar que para tomar decisiones sobre el patrimonio y realizar cualquier tipo de operación, será imprescindible contar con un preinventario de los bienes con que cuenta la ciudad, como paso previo para inventariar aquellos cuyo valor así lo justifique.

NOTAS

1. El camino de postas oficializado por el gobernador Vertiz en 1722 era el siguiente: Camino al Perú y Reino de Chile: Cañada de Morón, Cañada de Escobar, Cañada de la Cruz, Areco, Chacras de Ayala, Arrecifes, Fontezuelas, Arroyo de Ramallo y Arroyo del Medio. Hacia Paraguay: Las Conchas, Pilar, Cañada de la Cruz, Areco, Cañada Honda, Arroyo del Arrecife, San Pedro, Hermanas y Arroyo del Medio (estas dos últimas dentro del pago de Los Arroyos) (Moreno, 1996: 65)

2. El primer recuento de población que se realizó en la provincia data de 1744. Los datos empadronados por Bernandino del Pozo, otorgan 948 habitantes al pago de Los Arroyos. Los resultados en los cinco poblados existentes eran los siguientes (de La Torre, 1947: 46)

La Costa del Paraná	249 habitantes
Arroyo Ramallo	237 habitantes
Arroyo del Medio	214 habitantes
Las Hermanas	181 habitantes
Arroyo Seco	67 habitantes

3. Datos estadísticos del movimiento del Puerto de San Nicolás

Porcentajes de exportación e importación, en relación al movimiento total del país: (Lazzaro, 1992: 41) (Ortiz, 1955: 273)

año	Importación	exportación
1880	-	5,30
1899	-	4,20
1902	0,1	4,70
1914	-	4,00
1938	-	1,67
1947	-	0,68

Rango de puertos de ultramar con respecto al comercio internacional (ARGENTINA, 1940: 13 y 1953: 25)

Puertos	año				
	1928	1933	1937	1942	1947
Buenos Aires	142,0	100,0	141,0	68,0	124,5
Rosario	53,0	39,0	60,0	6,4	22,9
Bahía Blanca	18,5	21,5	13,5	4,5	14,2
La Plata	13,0	10,8	11,9	6,0	8,0
Villa Constitución	8,4	5,4	11,2	0,2	1,0
Santa Fe	16,0	7,6	9,1	1,3	1,1
San Nicolás	10,0	4,0	7,3	0,2	1,7
San Lorenzo	2,8	0,9	4,7	1,4	2,6

Se ha tomado como base el número 100 para rango del puerto de Buenos Aires, correspondiente al año 1933

4. "El Puerto Viejo permite acceso a calados de 6,40 metros al cero y posee instalaciones de embarque complementadas por 3.885 metros lineales de vías férreas y galpones de mampostería y cinc con capacidad de 49.900 m³. La sección de cabotaje, cuyo calado es de 3 metros, dispone de 153,50 metros lineales de muelle viaducto, de hierro y madera con 1,40 metros de calado a su pie.

El Puerto Nuevo ofrece un acceso a 7,75 metros al cero; posee 300 metros lineales de muelle de madera dura y pino tea,

con calado admisible a su pie de 6,75 metros ; está servido por 13.311 metros lineales de vía férrea de trocha ancha, cuatro cintas eléctricas, grúas, galpones de cinc con una superficie cubierta de 6.972 m² que permiten almacenar unas 29.000 toneladas. Posee además 36 canaletas de embarque". (Argentina, 1933: 91-92)

5. Población total, de acuerdo a censos nacionales (Buenos Aires, 1981: 289) (Estadística, 1996: 27-51)

1947: 39.352 habitantes
1960: 64.050 habitantes
1970: 82.925 habitantes
1980: 114.241 habitantes
1991: 132.918 habitantes

Densidad demográfica (hab /km²)

1947: 57,9 %
1960: 94,2 %
1970: 121,9 %
1980: 168,0 %
1991: 195,5 %
superficie: 680 km²
urbanización: 97,1 %

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- ANALES LINTA '92, '93, '94, '95, '96/ CIC Ministerio de la Producción y el Empleo de la Pcia. de Bs.As.
- ICOMOS, (1964). Carta Internacional sobre la Conservación y Restauración de los Monumentos y los Sitios. (Carta de Venecia)
- ICOMOS Argentina, (1996) *La Autenticidad* - carta de Brasilia, boletín 1
- ORTIZ, Ricardo M. (1943) "Valor económico de los puertos argentinos" Buenos Aires. Editorial Losada, 44-46
- ORTIZ, Ricardo M. (1955) "Historia económica de la República Argentina (1850-1930)" Vol. 1 Buenos Aires. Editorial Raigal
- RANDLE, Patricio (1992) *Ciudades intermedias*. Buenos Aires, Fundación Banco de Boston
- SUMMA Nº 77 *Revitalización de Centros Históricos en la Argentina. Rescate del patrimonio latinoamericano*. Junio 1974.
- SUMMARIOS Nº 110/111 "IDENTIDAD Tercer Congreso Nacional sobre Preservación del Patrimonio Arquitectónico y Urbano" Febrero-Marzo de 1987
- SUMMARIOS Nº 123 "Preservación: más allá del discurso" Mayo-Junio de 1988

BIBLIOGRAFÍA SOBRE SAN NICOLÁS

- ARGENTINA, República (1940), *Anuario del movimiento de los puertos de la Rep. Argentina correspondiente a 1938 y noticia sumaria del periodo 1934-1938*, Buenos Aires, Dirección General de Navegación y Puertos M.O.P.
- ARGENTINA, República (1953), *Anuario del movimiento de los puertos de la Rep. Argentina correspondiente a 1947 y noticia sumaria del periodo 1943-1946*, Buenos Aires, Dirección General de Navegación y Puertos M.O.P.
- ARGENTINA, República (1933), *Puertos de La Provincia de Buenos Aires y Rep. Argentina Puerto de La Plata* resumen

estadístico del movimiento portuario correspondiente al año 1932 Dirección General de Navegación y Puertos M.O.P.

- BUENOS AIRES, Banco de la Pcia. de (1981) *Reseña histórico-económica de los partidos de la Provincia de Buenos Aires*.
- CANESA, Giuseppe (1906) "San Nicolás de Los Arroyos All' Esposiciones di Milano 1906". Sociedad Italiana de San Nicolás.
- CHERVO G. Santiago (1977) "Serafín Carlos Morteo. Un hombre público ejemplar". Serie IV. Nº 5 Archivo y Museo Histórico de La Ciudad de San Nicolás.
- CHERVO, G. Santiago (1978) "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) "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 (1990) "Rectificaciones Históricas". Serie II. Nº 7 Archivo y Museo Histórico de La Ciudad de San Nicolás.
- 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
- ESTADISTICA, bonaerense (1996) Buenos Aires Dirección Provincial de Estadística
- FALCONNET, Camilo (1992) "Notas de la arquitectura de San Nicolás" En Rev. Espacio Común Nº 1
- LAZARI, Eduardo (1958) "Historia de un grandioso resurgir. Perón en San Nicolás"
- LAZZARO, Silvia (1992) "Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino (1880-1914)" Vol. 1, Buenos Aires. Centro Editor de América Latina
- LEVENE, Ricardo (1940) "Historia de la provincia de Buenos Aires y formación de sus pueblos" Vol. 1. La Plata, Archivo y Museo Histórico de la provincia de Buenos Aires
- MORENO, Carlos (1996) "Españoles y criollos. Largas historias de amores y desamores: yendo, viniendo, poblando" Vol. 1. Buenos Aires, ICOMOS Comité Argentino.
- PALACIO, Orlando V. (1995) "El perfil socioeconómico de la inversión" En Jornadas de Actualización / Mantenimiento y rehabilitación del entorno construido" 31/08 y 01/09. Buenos Aires
- PASTRANA, Raúl (1995) "Rehabilitar los territorios de la ciudad" En Jornadas de Actualización / Mantenimiento y rehabilitación del entorno construido" 31/08 y 01/09
- RUIZ HUIDOBRO, Casiano (1893) Memoria presentada al Honorable Consejo Deliberante por el Intendente Municipal Corresponde al ejercicio de 1892. Buenos Aires.
- SAN NICOLÁS EN EL TIEMPO (1972) Rotary Club San Nicolás.