

eman ta zabal zazu



Universidad  
del País Vasco

Euskal Herriko  
Unibertsitatea

**URBANIZACIÓN EN CÓRDOBA (1927-1984).  
CONSTRUCCIONES, PLANES Y POBLACIÓN**

TESIS PARA OBTENER EL GRADO DE  
DOCTOR EN HISTORIA CONTEMPORÁNEA

que presenta

**Miguel A. Haiquel**

**Director**

**Dr. Pedro A. Novo López**

**Córdoba, Argentina, diciembre de 2021.**

## **Agradecimientos**

Es habitual en las tesis doctorales redactar un párrafo agradeciendo a las personas e instituciones que de muchas maneras colaboraron para la realización de la misma. Realizo estos reconocimientos por ese y otros motivos que quiero destacar aquí.

En primer lugar a Pedro Alberto Novo López, director de esta Tesis, quien estuvo siempre a mi lado durante el largo y arduo recorrido hasta llegar a este escrito, dándome las indicaciones precisas que reorientaron ideas y ejes de algunos capítulos, así como a escoger mejores palabras para expresarlas. Estas ayudas valiosas no se comparan, sin embargo, con lo que hizo indispensable su presencia a mi lado: el aliento y apoyo emocional permanente. Componentes que trascendieron la relación académica y tejieron un vínculo afectivo que nos construyó como amigos, junto a su familia Mila y Marina.

Begoña Zalbidea Bengoa, docente de la casa, fue una persona clave años atrás para acceder a estos estudios. Sin su oportuna y decidida intervención, que permitió superar desencuentros administrativos, no habría inscribirme al Programa de Doctorado.

Quiero reconocer también la visión y el compromiso de Manuel González Portilla en la creación y extensión a la Universidad Veracruzana de este doctorado, así como la selección de los docentes que participaron, por la calidad de los mismos. En particular a Lola Valverde Lamsfus, con quien comprendí en sus clases por qué la familia es una institución básica de la modernidad a pesar de mi resistencia inicial al tema.

Tres Universidades concurren para que esta Tesis esté aquí hoy siendo defendida: Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea; Universidad Veracruzana; Universidad Nacional de Córdoba. La UPV/EHU y la UV acordaron el programa de doctorado en Historia Contemporánea en el Campus Xalapa, donde cursé los primeros seminarios. La UNC me dio licencias en mis cargos docentes para asistir. De las tres recibí apoyos económicos necesarios para afrontar los gastos que implicó el cursado y, lo más significativo, las ayudas del personal que realizó un acompañamiento cálido ante las distintas dificultades administrativas que fueron apareciendo.

También quiero hacer referencia al trabajo de los miembros de este Tribunal, por haber afrontado la compleja y extensa lectura en la que se vieron involucrados por aceptar esta función que me honra.

No puedo dejar de mencionar a familiares y amigos que me acompañaron con afecto en los años en que fatigué este escrito, y algunos están hoy aquí.

A todos mi sincera gratitud.

## INDICE

<b>Agradecimientos</b>	<b>p. 2</b>
<b>INTRODUCCION GENERAL</b>	<b>p. 7</b>
<b>PRIMERA PARTE: CONSTRUCCIONES Y PLANES</b>	<b>p. 17</b>
Introducción metodológica	p. 17
<b>Capítulo 1: Antecedentes, de la fundación a 1927</b>	<b>p. 21</b>
1.1.- Urdimbre y tramas (1573-1890)	p. 21
1.1.1.- Primera trama sobre urdimbre natural	p. 21
1.1.2.- Primera expansión sobre urdimbre colonial	p. 26
1.2.- Segunda expansión entre euforia y crisis	p. 27
1.2.1.- Centro	p. 28
1.2.2.- Oeste	p. 29
1.2.3.- Este	p. 30
1.2.4.- Norte	p. 32
1.2.5.- Sur	p. 33
1.2.6.- Feria Industrial y ciudad	p. 34
1.2.7.- Trama y urdimbre trastocadas	p. 36
1.3.- Crisis de 1890 y lento crecimiento	p. 40
1.3.1.- Centro	p. 40
1.3.2.- Oeste	p. 42
1.3.3.- Este	p. 42
1.3.4.- Norte	p. 43
1.3.5.- Sur	p. 43
1.3.6.- Calles y manzanas	p. 44
<b>Capítulo 2: Córdoba en 1927 y el plan Carrasco</b>	<b>p. 45</b>
2.1.- La planta urbana en la foto aérea y en los planos	p. 45
2.1.1.- Recorrido en la fotografía por zonas y barrios	p. 45
2.1.2.- Análisis de la forma urbana y definición del grado de densidad	p. 54
2.1.3.- Gráfico de densidad y forma de la ciudad de Córdoba para 1927	p. 56
2.2.- El plan regulador de 1927: antecedentes, problemas y propuesta	p. 57
2.2.1.- Antecedentes y problemas	p. 57
2.2.2.- El plan propuesto	p. 62
2.2.2.1.- El barrio industrial	p. 65
2.2.2.2.- Centro Universitario	p. 65
2.2.2.3.- Hospitales, Clínicas, Hospicios y Asilos	p. 66
2.2.2.4.- Barrio comercial	p. 67
2.2.2.5.- Barrios de habitación y residencia	p. 67
2.2.2.6.- Barrios jardines o de residencias suburbanas	p. 68
2.2.2.7.- Barrios obreros	p. 69
2.2.2.8.- Ferrocarriles	p. 69
2.2.2.9.- Centros cívicos. Plan de distribución de edificios	p. 70
2.2.2.10.- Núcleo Central	p. 72
2.2.2.11.- La Cañada	p. 72
2.2.2.12.- Los canevas de las vías de circulación	p. 74
2.2.2.13.- Circuitos	p. 77
2.2.2.14.- Sistema de Parques y Paseos	p. 79
2.2.2.15.- Los barrios	p. 82
2.2.2.16.- Proyecto de Legislación Urbana	p. 87
2.2.2.17.- Campo Oficial de Deportes	p. 87
2.2.2.18.- Ubicación de Mercados, planilla de superficie y otros	p. 88
2.3.- Valoración del plan	p. 89
2.3.1.- Según la concreción	p. 91
2.3.2.- Según algunas opiniones posteriores	p. 98
<b>Capítulo 3: El plan de Lapadula y la ciudad en 1961</b>	<b>p. 103</b>
3.1.- La planta urbana en la foto aérea	p. 103

3.1.1. Presencias y Ausencias en la fotografía aérea	p. 103
3.1.2. Centro	p. 105
3.1.3. Oeste	p. 107
3.1.4. Este	p. 109
3.1.5. Norte	p. 111
3.1.6. Sur	p. 115
3.1.7. Visión global	p. 117
3.1.8. Gráfico de densidad y forma de la ciudad Córdoba en 1961	p. 121
3.2.- El Plan: problemas, fundamentos y propuesta	p. 123
3.2.1. Tras los acontecimientos, algunas huellas	p. 123
3.2.2.- Diagnóstico y propuesta	p. 132
3.2.2.1.- Condiciones actuales	p. 132
3.2.2.2.- La Ciudad en el Cuadro Regional	p. 135
3.2.2.3.- Necesidad y urgencia del Plan Regulador	p. 136
3.2.2.4.- Los factores básicos del Plan	p. 137
3.2.2.5.- La Ciudad Futura	p. 137
3.2.3.- Artículos publicados	p. 141
3.2.3.1.- “Origen de la ciudad hispanoamericana”	p. 141
3.2.3.2.- “Origen y destino de la ciudad de Córdoba”	p. 142
3.2.3.3.- “Contribución a una Política Económica Urbana”	p. 143
3.2.3.4.- “Planeamiento: Cinco enfoques”	p. 146
3.2.3.5.- El apunte de urbanismo	p. 149
3.2.4.- Intervenciones urbanas	p. 150
3.3.- Comentarios y consecuencias del Plan Lapadula	p. 151
<b>Capítulo 4: La ciudad de los planes y la imagen de 1984</b>	<b>p. 155</b>
4.1.- 1973: Diagnóstico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico	p. 155
4.1.1.- Primera Parte	p. 156
4.1.2.- Segunda Parte	p. 164
4.1.3.- Síntesis y conclusiones del Diagnóstico Tentativo y las Alternativas	p. 175
4.2.- 1978: Esquema de Ordenamiento Urbano (EDOU)	p. 177
4.2.1.- Presentación del esquema (EDOU)	p. 178
4.2.2.- Comentario final	p. 191
4.3.- Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano (EDOM) y PLANDEMET: 1981	p. 192
4.3.1.- Plan de desarrollo metropolitano (Plan de Desarrollo Metropolitano)	p. 193
4.3.3.- Las propuestas	p. 204
4.4.- Consecuencias de los planes	p. 208
4.5.- La ciudad en la fotografía aérea de 1984	p. 208
4.6.- Gráfico de densidad y forma de la ciudad Córdoba para 1984	p. 220
<b>Capítulo 5: Conclusiones</b>	<b>p. 222</b>
5.1.- Dinámica de la mancha urbana	p. 222
5.2.- Los planes para la ciudad	p. 227
5.2.1. Apreciaciones generales	p. 227
5.2.2.- Problemas por crecimiento de la población y la centralización de la ciudad	p. 229
5.2.3.- Algunas metamorfosis que aseguraron la continuidad	p. 233
5.3.- Balance resumido	p. 239
<b>SEGUNDA PARTE: REGISTRO Y DINÁMICA DE LA POBLACION</b>	<b>p. 244</b>
Introducción	p. 244
<b>Capítulo 1: Antecedentes y consideraciones</b>	<b>p. 246</b>
1.1.- Consideraciones generales	p. 246
1.2.- Consideraciones sobre la población de la ciudad	p. 249
<b>Capítulo 2: Variables de la dinámica poblacional</b>	<b>p. 253</b>
2.1.- Evolución de la población de la ciudad	p. 253
2.1.1.- Fuentes pre y protoestadísticas	p. 254
2.1.2.- Fuentes estadísticas	p. 256
2.1.3.- Cifras de la población	p. 260
2.1.4.- Evolución anual de la población de la ciudad de Córdoba	p. 274
2.2.- Natalidad	p. 286

2.2.1.- Fuentes de los nacidos vivos y la serie histórica	p. 287
2.2.2.- Tasa Bruta	p. 291
2.3.-Mortalidad	p. 292
2.3.1.- Registros de las muertes, la serie estadística y las Tasa Bruta	p. 293
2.3.2.- Epidemias importantes que incidieron en las altas tasas de mortalidad	p. 298
2.4.-Crecimiento Natural	p. 304
2.5.- Esperanza de vida	p. 309
2.6.- Migraciones	p. 312
2.6.1.- Migraciones internas	p. 320
2.7.- Transición demográfica	p. 321
2.7.1.- Algunas cuestiones previas	p. 321
2.7.2.- Caída de la mortalidad y sus consecuencias	p. 325
2.7.3.- Transición Demográfica en LA: conclusiones provisionarias	p. 327
2.7.4.- ¿Transición demográfica en Córdoba?	p. 329
2.7.5.- Fecundidad	p. 330
<b>Capítulo 3: Expansión y crecimiento poblacional</b>	<b>p. 337</b>
3.1.- Introducción y antecedentes	p. 337
3.2.- Relación entre población y expansión urbana en los planes	p. 339
3.3.- Expansión urbana y crecimiento poblacional con evidencias	p. 343
3.3.1.- Segunda expansión	p. 344
3.3.2.- Tercera expansión	p. 347
3.3.3.- Población en los censos	p. 348
3.4.- Relación aumento de la población y crecimiento de la ciudad	p. 349
3.5.- No creció por su población y los planes fracasaron	p. 352
<b>TERCERA PARTE: FIGURAS Y REPRESENTACIONES</b>	<b>p. 357</b>
Introducción	p. 357
<b>Capítulo 1: Perspectivas hermenéuticas y ciudad</b>	<b>p. 359</b>
1.1.- Dimensiones del concepto	p. 359
1.1.1.- Ciudad y espacio	p. 361
1.1.2.- Ciudad y tiempo	p. 362
1.1.3.- Estático y dinámico	p. 364
1.1.4.- La ciudad y el narrador	p. 365
1.1.5.- Redondeando ideas	p. 372
1.2.- Integrar disciplinas	p. 372
1.2.1.- Cultura y sociedad urbana	p. 374
1.2.2.- Relaciones de producción y propiedad de la tierra	p. 378
1.2.3.- Ciudad moderna, industria y población	p. 380
1.2.4.- Caminos, comercio y Estado	p. 382
1.2.5.- Londres y el sufrimiento de las masas según Engels	p. 384
1.2.6.- Sentimientos y cultura	p. 386
1.2.7.- El cuerpo y la ciudad en occidente	p. 387
1.2.8.- Cultura industrializada	p. 389
1.3. - Teorías de la urbanización capitalista	p. 390
1.3.1.- Lefebvre: producción capitalista del espacio urbano	p. 391
1.3.2.- Lojkin: medio de consumo colectivo	p. 393
1.3.3.- Topalov: valor de uso complejo y capital socializado	p. 396
1.3.4.- Harvey: el espacio como obstáculo de la acumulación	p. 402
1.3.5.- Garza: monumental fuerza productiva del capital	p. 410
1.3.6.- Historias de ciudades: diversas totalidades urbanas	p. 412
<b>Capítulo 2: Palabras para finales abiertos</b>	<b>p. 418</b>
2.1.- Descripción e interpretación	p. 419
2.2.- Palabras finales	p. 422
<b>Bibliografía y consultas web</b>	<b>p. 427</b>
<b>Anexo A: Ciudad</b>	
<b>Anexo B: Edificios</b>	



## INTRODUCCIÓN GENERAL

En esta investigación, la historia de la urbanización de la Ciudad de Córdoba se asemejó a un fractal, figura geométrica en la que una superficie queda delimitada por un perímetro infinito. La aparente paradoja característica de la figura no es tal, ya que la infinitud del perímetro surge de la repetición de un patrón ‘rugoso’ de la línea, en la que, cada pico o depresión de esa rugosidad es trazado, a su vez, por una línea también rugosa y así sucesivamente. A medida que la observación se aproxima, el detalle permite ver la repetición del patrón lineal que se itera nuevamente al aproximar más la mirada, de modo que nunca se termina de ver y medir el largo total del borde de la figura. Está aceptado que esta figura es la que asumen muchos de los productos de la naturaleza. También que las líneas complejas de sus bordes pueden representar mejor ciertas formas materiales, que las curvas suaves resultantes de valores promedios y regresiones algebraicas, aunque estas últimas sean utilizadas con mayor frecuencia en las figuraciones, debido a la facilidad de su cálculo con el método infinitesimal. Además, es aceptado que las formas fractales son más precisas en las representaciones gráficas de variables económicas -como la cotización de las acciones en los mercados de valores cuyas magnitudes oscilan minuto a minuto-, porque son más adecuadas al comportamiento real de las oscilaciones de los precios que las simplificadas líneas regulares, o, en su caso, que es más exacta para la representación en un mapa de la costa de Inglaterra.

Cuando se pasa de representaciones planas a las tres dimensiones de los cuerpos físicos, la complejidad de un análisis de los procesos materiales se incrementa. Así, también lo hace la paradoja aparente, ya que, ahora, es una superficie infinita la que limita un volumen. Para ilustrar este concepto, se propone tomar como ejemplo la conocida figura del cubo cuyas caras son *alfombras de Sierpinski*, al que también llaman *esponja*

de Menger<sup>1</sup>. Este ejemplo tiene la particularidad que las superficies externas e internas que definen al cubo y sus huecos, son imposibles de ser recorridas en su totalidad, dada la infinitud de las mismas. En la investigación histórica de una ciudad hay que considerar que a las tres dimensiones del volumen se le suma la del tiempo, y que la representación de su morfología es cambiante, porque las superficies no son estables y rígidas, sino que admiten la posibilidad de cambios en el tiempo histórico, por lo cual una representación que pretenda mayor exactitud necesita tener cierta fluidez.

El fractal, con toda la complejidad que encierra, incluso con la flexibilidad de sus formas en el tiempo, es aún insuficiente como representación que abarque y comprenda a la historia de una ciudad. Porque, si bien se pueden encontrar patrones regulares en la evolución de una localidad urbana hay, también, una gran cantidad de elementos aleatorios plasmados en la figura resultante de una ciudad. Lo que obliga a incorporar en su representación algunas nociones relacionadas con la conocida *teoría del caos* -como aquellas que permiten pensar que la dinámica de los ciclos adopta formas fractales, con movimientos aleatorios del tipo *brownianos*<sup>2</sup> que participan en el trazado de las formas-.<sup>3</sup> Estos conceptos y representaciones tomados de las matemáticas y de la física<sup>4</sup>, tratan sobre las formas de procesos que ocurren con sustancias diferentes y menos complejas que la historia urbana, por lo que su capacidad de crear figuras representativas para el tema que nos ocupa es más bien limitada. Sirven, sin embargo, para alertar sobre las

---

<sup>1</sup> Ver Nº 1 en Primera Parte Anexo Introducción.

<sup>2</sup> Es un movimiento aleatorio que se puede observar en partículas microscópicas como el polen, que se hallan en un medio fluido como una gota de agua, la descripción matemática de este fenómeno fue elaborada por Albert Einstein. Ver imagen de una línea trazada con este tipo de movimiento en Nº 2 en Primera Parte Anexo Introducción.

<sup>3</sup> Las formas fractales pueden delimitar los volúmenes de los objetos y se observan también en la representación de la dinámica evolutiva de los sistemas complejos. Dinámica que consta de ciclos, y que partiendo de una simple realidad establecida, evolucionan a nuevas realidades más compleja que, a su vez, forman parte de ciclos mayores que dan forma a parte del despliegue de la dinámica de otro gran ciclo. Este modo de concebir la temporalidad supone romper dos nociones arraigadas en el esquema mental predominante: la de un tiempo único para todos los procesos y actos; y, la de un tiempo lineal recto con una dirección. Pensar procesos más generales formados por otros más particulares, cada uno con sus propios ciclos, en los que el *tiempo* no sea una flecha, que no tenga una trayectoria recta con una dirección válida para todos -sino que cada ciclo corresponde a cada proceso particular-, y cada uno de los eventos pueda tener una temporalidad propia, que a su vez componen una figura mayor de tipo fractal que incluye procesos con dinámicas aleatorias. Un esquema así puede ser pensado desde una *teoría del caos*. Las evoluciones dinámicas de cada uno de estos procesos y ciclos, y la visión del conjunto de ellos, se pueden representar en una síntesis cuyas figuras finales tengan fuertes similitudes a los sistemas caóticos de la física. (Haiquel, 2004).

<sup>4</sup> No se intenta abonar al relativismo epistemológico propio de las filosofías postmodernas, ni a la 'arrogancia intelectual' de una *impostura*, tan bien cuestionada por Sokal y Bricmont (1999) y Sokal (2009), sino que se busca mostrar la complejidad de la materia social urbana y advertir sobre el obstáculo intelectual que presentan los análisis que se apoyan en simplificaciones excesivas, a veces binarias, de estos procesos.



dificultades de la investigación realizada, así como, también, convocar a una predisposición intelectual necesaria, para aprehender el singular despliegue que una sociedad puede realizar en el tiempo histórico y materializarlo en el territorio que va conformando.

El cuerpo de la urbanización de una ciudad, en este caso de Córdoba, tiene más dimensiones que las cuatro mencionadas y cada una de ellas, cuando es investigada, se comporta como fractal dinámico, cambiante. En la medida que la mirada se detiene en alguna particularidad, se abren a la vista cientos de detalles que, a su vez, remiten, cada uno, a otras particularidades en un proceso sin fin. Emergen concreciones que se originaron antes -a veces cientos de años y otras algunas décadas atrás-, que marcaron el devenir de las situaciones posteriores, incluso cuando ya inexistentes siguen presentes sus huellas definiendo senderos.

Es evidente que intentar recorrer todas las dimensiones del cuerpo histórico de alguna ciudad en sus infinitas extensiones es una tarea imposible de realizar. Pero transitar con rapidez y exclusividad por las vías del saber académico consagrado<sup>5</sup>, puede equivaler a obturar la posibilidad de descubrir algún nuevo elemento de esa realidad única que se está estudiando, con el riesgo de perder en cada particularidad desechada un posible acceso a la totalidad que se quiere conocer y representar. Entre estos dos extremos se ha movido la investigación de la ciudad de Córdoba que aquí se presenta, recopilando una masa de información enorme y caótica, pero no tanto como la que presenta la realidad que se pretende aprehender.

La metáfora del fractal que ha permitido ilustrar de manera abreviada el esfuerzo por atrapar la historia de la ciudad de Córdoba en su concreción singular, habilita también una metáfora sobre el camino seguido para realizar la investigación, y emula la manera

---

<sup>5</sup> A veces, ese saber impone discusiones y debates sobre cuál es el nombre de lo que se está haciendo, lo que puede consumir más energías y esfuerzos que analizar la materia en estudio; como definir, por ejemplo, si lo que se está haciendo es *historia de la ciudad* o *historia urbana*. La primera -más antigua- recomendaba hacer la biografía de una ciudad como entidad autónoma; la segunda, que sigue el modelo angloamericano del *urban history*, recomienda hacer estudios comparativos. Cualquier ciudad contemporánea es resultado de factores que intervienen desde la dimensión mundial, nacional, provincial y local, que pueden ser encuadrados como pertenecientes a lo social, lo económico, lo político y lo cultural; así como otras dimensiones y temas no enumerados. Para el estudio e interpretación de lo acaecido en una ciudad, se pueden usar recursos y conceptos de todas y cada una de las disciplinas de las llamadas ciencias sociales de manera predominante y, a veces, serán necesarios también de las naturales. De lo que se trata, al fin y al cabo, es de lograr una representación mental compartible y comunicable de una parte o de toda esta ciudad, que sea adecuada para comprender cómo la sociedad contemporánea que la habitó hizo a esa ciudad, con acciones propias y las que permitió a los que no la habitan, así como buscar saber qué se podría hacer para mejorar la vida de la mayoría, conociendo los posibles aciertos y errores del pasado.

en que los matemáticos encontraron el procedimiento para hacerlos inteligibles y racionales. Los fractales, cuyas rugosidades impiden que se les tracen tangentes -y por ello resulta inviable aplicarles el cálculo infinitesimal de Leibniz-Newton-, fueron excluidos del conocimiento formal por ser figuras absurdas y monstruosas en un primer momento, cuando no podían ser utilizados operativamente. Imposibilidad que, en parte, provenía del poco desarrollo de los modelos lógicos predominantes y, en parte, porque se carecía de los recursos técnicos necesarios para hacer la gran cantidad de cálculos que se requerían en un tiempo razonable. En un segundo momento -con la posibilidad de realizar grandes cantidades de cálculos en poco tiempo con computadoras-, el problema instó a mejorar el modelo lógico y a hacerlo más amplio, con lo que surgió una nueva geometría de líneas irregulares.<sup>6</sup> No se pretende con esto proponer un nuevo campo de la historia, sino ampliar el enfoque comprensivo, de modo que permita abarcar -en mayor número y diversidad que las encontradas en los trabajos consultados sobre el tema- las acciones y concreciones que hicieron la ciudad de Córdoba.

Otra dificultad fue hallar una manera de representar esa inconmensurable realidad, de formas estables y rígidas en el tiempo, junto a otras dinámicas y cambiantes, a veces contradictorias hasta el absurdo, cuando no, de una coherencia sospechosa. Dentro de esto, las opciones elegidas en cada bifurcación del camino para llegar a este informe, tal vez no fuesen las más acertadas y, es probable, que de escribir de nuevo este trabajo sería narrado de otra manera, por otros cursos. También, es seguro que de hurgar más en alguna fuente conocida en la que se interrumpió la búsqueda, o, si aparecieran otras desconocidas hasta ahora que brinden información distinta a la considerada, cambiarían algunas de las argumentaciones dibujando una variación en la figura de esta representación.

Para exponer los estudios de los infinitos sucesos que han ocurrido entre 1927 y 1984 en la superficie acotada políticamente a 576 km<sup>2</sup>, que han construido la ciudad de Córdoba tal y como fue en estos cincuenta y siete años, se asume que los eventos e

---

<sup>6</sup> Benoît Mandelbrot es el padre de la denominada *Geometría Fractal*, una nueva rama de la geometría que estudia los objetos tal como son. Mandelbrot pensó que las cosas en la realidad no son tan perfectas como las muestra la geometría euclidiana: las esferas no son realmente esferas, las líneas no son perfectamente rectas, las superficies no son uniformes y estudiar estas imperfecciones lo llevó a la creación de una nueva rama de la geometría. Las primeras ideas sobre fractales de Mandelbrot fueron publicadas en la revista *Science* en 1967 en su artículo “¿Cuánto mide la costa de Gran Bretaña?”, en el que da ciertas evidencias que la longitud de una línea geográfica (como por ejemplo la costa de Gran Bretaña) depende de la regla con que se la mida. En líneas generales, la costa tendrá mayor longitud cuanto menor sea la unidad de medida utilizada, esto es, cuanto más cerca estemos mirando la costa, mayor longitud tendrá. (Gaussianos, s.f.); (Mandelbrot, 1997); (Mandelbrot y Hudson, 2006).

interacciones acaecidos fueron de una caótica complejidad. En ellos sus protagonistas actuaron con diferentes motivaciones: a veces, movidos por intereses materiales; otras por creencias subjetivas; y, la mayoría, por una combinación de ambas. También, se reconoce que, algunos, fueron por causas identificables y explicables; junto a otros, originados en factores, circunstancias y motivaciones totalmente fortuitos de los que no se tiene siquiera sospechas de su existencia. De conjunto, todos ellos, fueron constituyendo la dinámica de la sociedad local subordinada a procesos nacionales e internacionales. Hubo conflictos tanto en su interior como con las dinámicas externas, a las que unas veces se adaptó, incluso con resistencias, y otras las amplificó activamente por intereses propios. También se dieron situaciones en las que contradicciones exclusivamente locales arrastraron procesos nacionales y, otras, en las que apenas se manifestaron como un color particular en las bruscas irrupciones de poderosas fuerzas provenientes de fuera de su ámbito local. Todo ello, incidió en el modo en que se fue plasmando la disposición y construcción física de edificios, calles y tramas de parcelas, así como en los vínculos de los carriles del tránsito y los movimientos de cosas y personas.

Además de asumir la complejidad de la ciudad estudiada desde un inicio, otra decisión adoptada, fue no partir de modelos teóricos de la *historia de las ciudades* o *historia urbana* o del *territorio* para después organizar tanto la investigación como su exposición siguiendo esos patrones. No por inaccesibles o desconocidos, ya que en una investigación anterior para la tesis de maestría, se estudiaron en amplitud y profundidad (Haiquel, 2009). En cambio, se escogió comenzar por una descripción lo más exhaustiva posible de las distintas figuras de la ciudad a través del tiempo, para detectar y analizar elementos que pudieran ser trascendentes o significativos para una representación del proceso histórico material<sup>7</sup>; esta perspectiva general presentó varias virtudes. Una de ellas, es que posibilitó reducir el determinismo intelectual del investigador sobre los hechos. Otra, que incorporó a la comprensión de los procesos, las acciones individuales de algunos actores que, por sus características particulares y la posición social de poder que han ocupado -así como por las circunstancias fortuitas concurrentes-, jugaron un papel predominante en el curso de los hechos y en las formas de los resultados. Por último,

---

<sup>7</sup> Tal vez inspirado en las recomendaciones de Clifford Geertz cuando propuso estudiar las culturas a la manera de la arqueología, como capas sucesivas que se van descubriendo paso a paso, desde las más superficiales y visibles, hacia las más profundas, donde es posible encontrar las tramas que impulsaron el devenir de los acontecimientos. También, cuando propuso interpretar esa descripción considerando los comportamientos y el contexto de los mismos, de modo que puedan ser significativos para alguien ajeno a ellos. (Geertz, 1987).

como no excluyó determinaciones más generales -que se manifiestan en la larga duración-, sino que las indagó e incorporó *a partir de las evidencias* de la superficie; y no las impuso *a priori como corset mental*, de modo que enunciados teóricos abstractos, se convirtieran en sustancia ontológica de los procesos a los que se agregan *datos empíricos*. Estas tres virtudes del enfoque justificaron su adopción como guía, pero no como técnica rígida para razonamientos mecánicos. Con estas intuiciones, se fue armando la investigación que aquí se presenta y, en parte, el orden con que se organizó la exposición.

La periodización del estudio tiene motivos que surgen de la primera aproximación al tema, y estuvo definida en sus puntos extremos de inicio y fin, antes de comenzar a investigar la ciudad de Córdoba. El inicio, en 1929, fue establecido por la crisis mundial de ese año, conocida como *crac del 29*. La magnitud y trascendencia que tuvo, ha sido ampliamente reconocida y está fuera de todas dudas, al punto que marca el fin de un ciclo mundial y el inicio de otro; así también, en la historia nacional.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Las siguientes citas muestran el reconocimiento a esta crisis de diferentes historiadores: "... si no se hubiera producido la crisis económica, no habría existido Hitler y, casi con toda seguridad, tampoco Roosevelt. Además, difícilmente el sistema soviético habría sido considerado como un antagonista económico del capitalismo mundial y una alternativa al mismo. Las consecuencias de la crisis económica en el mundo no europeo, o no occidental, (...) fueron verdaderamente dramáticas. Por decirlo en pocas palabras, el mundo de la segunda mitad del siglo xx es incomprensible sin entender el impacto de esta catástrofe económica." (Hobsbawm 1998: 93). "La Sociedad de Naciones es un cónclave muy restringido de potencias occidentales europeas, que no logra organizar tampoco ningún ordenamiento de la economía internacional, la cual, a partir de la crisis de 1929 ingresó a un decenio de contracción e inestabilidad, que desembocó directamente en la economía de guerra de 1938 a 1939. La crisis, en realidad, sólo se curó con la colosal guerra de 1939-45" (Bagú 1974: 6). "La depresión mundial de 1929-1932 se originó claramente en el 'centro' (los países capitalistas más avanzados) y se transmitió a la 'periferia' (el Tercer Mundo) a través de cuatro mecanismos" (Madisson 1988: 15). "Los mecanismos que enumera son: 1) El derrumbe de las importaciones por encima de la caída de la producción en los países desarrollados. 2) Una modificación en los precios relativos a favor de los países avanzados. 3) El derrumbe del mercado internacional de capitales. 4) Una declinación general de los precios. En el 'centro' entre 1929 y 1932 hubo una caída de 17% del PIB real. En esos años en conjunto América Latina cayó un 13% el PIB, y las importaciones más del 60%. Los países de Europa y EEUU aplicaron una política de restricción de las importaciones siendo los países del área más afectados México y Cuba, pero también fue importante esta restricción para Argentina ya que su principal comprador, Inglaterra, privilegió las compras a los países del Commonwealth" (Haiquel, 2005). "Nadie -ni los que preveían una *débaçle*- soñaba que los niveles del Crac alcanzarían proporciones tan dramáticas: 50 mil millones de dólares se esfumaron en 24 horas y miles de empresas fueron a la bancarrota. Decenas de miles de ahorristas y especuladores fueron arrastrados por el marasmo -muchos de ellos al suicidio- y, a pesar de los esfuerzos de los principales grupos bancarios, como Rockefeller y Morgan, nadie logró poner tranquilidad. El sistema todo pareció colapsar y sus consecuencias fueron nefastas: Se inició un período de recesión mundial, llamado la Gran Depresión, en el que descendió profundamente la producción (Alemania cayó a los índices de 1896 y Francia a los de 1911) y el desempleo masivo se extendió" (De Titto 2004: 86-87). "Entre 1925-29 y 1930-34 los términos del intercambio internacional de la Argentina se deterioraron bruscamente, al tiempo que las exportaciones se reducían en más del 6% y disminuía también la entrada neta de capital. Las mercaderías importadas declinaron en cerca del 40%. (...) para la Argentina, deudora neta con una razón entre sus exportaciones y su PIB de casi el 30%, la caída mundial del nivel de precios, de sus términos del intercambio internacionales y de sus exportaciones constituyó un desastre de primera magnitud" (Díaz Alejandro 1975: 100).

Esta fecha inicial se modificó después, en una mayor aproximación al tema, por cuestiones prácticas de la observación y se adelantó a 1927, año en que se realizó el primer registro fotográfico aéreo de la ciudad<sup>9</sup>. El final en 1982 se definió también, ante de comenzar a investigar, por la crisis económica mundial de ese año, cuya magnitud y trascendencia están fuera de cualquier duda<sup>10</sup>. Esta fecha, se extendió hasta 1984 por motivo similar por el que se modificó la fecha de inicio: en ese año se realizó un registro fotográfico de la ciudad<sup>11</sup>. En un comienzo, la periodización de ciclos internos a estas fechas límites para ordenar la información que se fue compilando, se hizo en cortes intermedios abstractos cada diez años; después, cuando la búsqueda en los archivos permitió tomar contacto con las fotos aéreas de ca. 1961<sup>12</sup>, se adoptó este año intermedio como corte. Así, quedó delimitado el período general entre 1927 y 1984, con dos ciclos, uno de 1927 a 1961, y el otro, de 1961 a 1984.

Estas fechas, además de respetar los años de los vuelos fotográficos, tienen la ventaja de guardar correspondencia con los planes reguladores de la ciudad. En el primero, de 1927, las fotos fueron tomadas como parte del estudio previo; en el segundo, si bien hay certeza que no han sido parte de los estudios -ya que el plan se entregó finalizado en 1962 y se estuvo elaborando durante más de diez años-, coincide, aproximadamente, con la fecha de entrega del plan; mientras que los planes de 1973, 1978 y 1981, si bien no tienen correspondencia con las fotos de 1984, ellas permiten ver la ciudad resultante al final del período estudiado y contrastarlas con las propuestas proyectadas en esos planes.

El estudio de la ciudad en los años y ciclos definidos, muestra con frecuencia estructuras creadas en tiempos anteriores a los delimitados, las que han condicionado el

---

<sup>9</sup> Los vuelos se efectuaron como parte de los estudios previos para la elaboración del Plan Regulador que fue entregado a las autoridades municipales el 26 diciembre de 1927; se carece de la información sobre la fecha exacta de los vuelos realizados por la “Compañía Aero-fotográfica” (Carrasco 1927: 1 y 24). Ver las fotos en N°2 y N°3, Primera Parte, Anexo Cap. 2. A Ciudad.

<sup>10</sup> “Resumiendo: globalmente, estamos en situación análoga, si no peor, que en la Gran Depresión, tanto si la métrica es la producción industrial, como si son las exportaciones o los valores de las acciones” (Eichengreen y O’Rourke, 2009)

<sup>11</sup> Ver N°0, en Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>12</sup> Buscando información en el archivo histórico de las oficinas de la Dirección General de Catastro Provincial, el Sr. Manuel Porta encargado de la cartografía, puso a mi disposición tres cajas con fotos que él pensaba que eran de 1950, que las había recibido en una donación. Las 183 fotos fueron escaneadas y regresadas, entregando además de las imágenes digitalizadas de cada una, y una composición de toda la ciudad, que se armó para tener una visión del conjunto. Durante el estudio de estas fotos se pudo constatar la presencia del edificio del Palacio 6 de Julio, sede del gobierno municipal inaugurado en 1961, lo que permitió datarlas más cerca de este año que de 1950. De ahí en más la fecha adoptada para estas fotos se identifica como *circa* 1961 (M.H). Ver N°0, en Primera Parte Anexo Cap. 3 A. Ciudad.

desarrollo posterior, que llevó la investigación a buscar en esos años el origen de sus historias. La presentación de cómo se sucedieron y entrelazaron apropiaciones y usos de las tierras, caminos y calles, construcciones, etc., buscaron incluir el momento de aparición de cada uno reseñándolo, cuando fue posible localizar ese dato.

Si se consideró la imagen de la ciudad observada en cada fotografía como el dibujo final de lo que aconteció los años anteriores, se puede apelar a una metáfora textil en la que el resultado se generó en la combinación de al menos dos dimensiones entrelazadas: la *urdimbre*, que es el conjunto de hilos colocados en el telar -paralelos unos a otros, antes de comenzar a tejer-, que organizan el tejido; y la *trama*, que son los filamentos cruzados y enlazados con los de la urdimbre formando la tela. El modo en que se entrelazan *trama* y *urdimbre* puede dar lugar a tres modelos de tejidos: *faz de trama*, cuando la urdimbre queda oculta; *faz equilibrada*, cuando trama y urdimbre están a la vista en la misma proporción; *faz de urdimbre*, cuando en el dibujo de la tela sobresale la urdimbre y la trama está oculta. Aunque la *urdimbre* preceda siempre a la *trama* en el tiempo, la figura resultante depende más del entrelazamiento de sus hilos que de la secuencia temporal.<sup>13</sup>

Así, podemos entender la estructura de las setenta manzanas originales de 1573 como la *urdimbre*, en la que se fue *tramando* la ciudad durante un largo tiempo, hasta 1860, que dio como resultado de todos esos años de urbanización un *tejido de faz urdimbre*.<sup>14</sup> Para 1860, cuando llegaron las vías del ferrocarril, el territorio de la ciudad se integró a la acumulación mundial de capitales organizada por Gran Bretaña y el dibujo original quedó surcado por las trazas de las vías férreas. La *urdimbre* originaria siguió presente, pero *tramada* con nuevas relaciones sociales, económicas y políticas, en las que, de conjunto, la ciudad fue adoptando la figura de un *tejido de faz equilibrada*.<sup>15</sup> En el

---

<sup>13</sup> Se agradece a Gladis Gómez, experta tejedora diplomada de telar, la explicación que me permitió entender que *trama*, *urdimbre* y *tejido* no son sinónimos; que siendo la *urdimbre* la base, el resultado de qué predomina en la tela final depende del modo en que la *trama* la entrelaza; y, además, que tienen formas de organizar y articular los hilos dando tipos diferentes de *tejidos* con dibujos particulares. Más adelante cuando la complejidad fue creciendo, fue necesario considerar una *trama flotante*.

<sup>14</sup> En 1573, cuando se construyó la primera planta urbana, se podía considerar al suelo natural como la *urdimbre* sobre la que se *tramó* el poblado, en una tela de *faz urdimbre* por muchos años, cuando el medio natural dominó las condiciones de la ciudad. Sin embargo, no fue una ciudad adaptada al medio natural, por el contrario, la naturaleza develó años después, lo inadecuado de esa localización que se hizo por motivos pocos explicitados por su fundador, que se formalizó siguiendo sus disposiciones. Se verá más adelante cuál fue la representación que el fundador tuvo en su mente como inspiración.

<sup>15</sup> Siguiendo con la metáfora del tejido, hay un período de tiempo en que la construcción de la ciudad pudo superar, en algunas partes, las resistencias del medio natural a ser subordinada por la urbanización, logrando su expansión, dando lugar a un cierto equilibrio entre la *urdimbre originaria* con las nuevas *tramas* sociales de las construcciones. En las décadas que van de 1860 a 1928, el tejido urbano se podría describir como de *fase equilibrada*. Fernando Díaz Terreno, por su parte, distingue seis momentos en la evolución de esta

siglo xx, después de la Primera Guerra, comenzaron a llegar cantidades importantes de vehículos automotores y, con ellos -expresión y medios de expansión del capitalismo de los EEUU-, la *trama* de la ciudad se adaptó al entrelazado que exigió este vehículo de transporte y aparecieron propuestas de cambiar la *urdimbre*. En las décadas posteriores se acentuó esta tendencia que se puede ver, más que en las imágenes de la ciudad, en el Plan de 1927, a comienzos de esa transición. Para 1961, tanto la imagen de la ciudad como los contenidos del plan urbano de entonces, muestran un tejido urbano en el que predomina la *faz de trama*, y en algunos lugares se creó en correspondencia con este predominio una nueva *urdimbre*. A partir de estos años, la ciudad se tejió con los hilos de una sociedad capitalista industrial, y dio como resultado un *tejido urbano urdido y tramado* por estas relaciones, como lo describen los planes que se sucedieron. Fue una ciudad industrial en la que comenzó a predominar la *modernidad norteamericana*. Si bien, fueron incorporados a la vida ciudadana previa, la ciudad en las imágenes de 1984<sup>16</sup>, era una totalidad particular, con fuertes similitudes con otras ciudades latinoamericanas.

Algunos fragmentos escogidos del proceso es lo que se expone en este trabajo organizado en tres partes. En la Primera, *Construcciones y Planes*, se describen y comentan los *antecedentes* previos al año 1927; le sigue la descripción de la ciudad en ese año, registrada en la primera fotografía aérea, en relación con el primer plan urbano del ingeniero Benito Carrasco; a continuación, se realiza una *reconstrucción documental* del Plan que presentó el arquitecto Ernesto Lapadula en 1962, en contraste con la imagen de la ciudad de ca. 1961; para finalizar con el estudio de los Planes de 1973, 1978 y 1981, comparados con las fotos del vuelo de 1984.

En la Segunda Parte, *Registro y dinámica de la población*, se analiza la estructura y evolución de la población a través de los distintos registros censales y principales indicadores demográficos. Comienza con los *antecedentes*, continúa con el análisis de las *variables demográficas fundamentales* mediante los datos de los censos, donde se observa

---

historia: "...la ciudad colonial, la expansión de finales del siglo xix, el Plan Regulador y de Extensión de 1927, el Plan Regulador de 1954, el Diagnóstico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico de 1973, y las dos últimas décadas del siglo xx". (Díaz Terreno 2006: 65-84)

<sup>16</sup> Entre 1928 y 1962 el tejido de la ciudad aparece como *faz trama*, ya que la *urdimbre* originaria quedó subsumida bajo los hilos de la ciudad *moderna tradicional*; entre 1962 y 1984 gran parte de la ciudad se tejió con una *urdimbre* y una *trama* que poco o nada tenía que ver con su organización original, la que permanece, reconfigurada en la reorganización de una ciudad donde se han recreado aspectos de la *modernidad norteamericana*, conservando y consolidando la centralidad de su organización.

la evolución de las mismas y sus características; para terminar con un análisis y discusión acerca de la relación entre la concreción física de la ciudad y su dinámica demográfica.

En la Tercera Parte, *Figuras y Representaciones*, se cuestionó el recorrido seguido en este estudio de la ciudad de Córdoba, a partir de considerar que lo realizado era limitado. Al reconocer que hacía falta *interpretar* el diseño materializado en el tejido urbano, de modo que permita ir más allá de hacer visible las *tramas* en su entrelazado con la *urdimbre* de la *sede*. Se comprendió que para permitir una interpretación conceptual que diera *sentido histórico* a las figuras de la representación urbanas, se necesitaba seguir en detalle el recorrido de los distintos hilos de esa trama, no abordados en este trabajo. Todos ellos, entendidos como los vínculos que participaron en la organización de Córdoba como sociedad-ciudad, que se desplegó físicamente localizada a través del tiempo, en el que se definieron contrastes, desigualdades y antagonismos en el territorio urbano, así como a sus protagonistas, antagonistas y agonistas.

En una búsqueda de alternativas conceptuales y teóricas que permitieran comenzar a delimitar un marco interpretativo como el enunciado, se revisó -como modo de ejercicio intelectual- una diversidad de pensadores que plasmaron por escrito sus ideas, creencias o fantasías, sobre lo que concibieron como una ciudad. Así, el ejercicio mostró -al desbordar lo realizado- algunas de las limitaciones que puede esta tener investigación sobre cómo y con qué elementos intelectuales concebir una historia de alguna ciudad. El resultado de este ejercicio abrió posibles caminos a transitar en otra elaboración, posterior a lo ya hecho, desde una perspectiva más amplia y diferentes puntos de vista para un trabajo más complejo y preciso.



## PRIMERA PARTE: CONSTRUCCIONES Y PLANES

### INTRODUCCIÓN METODOLÓGICA

Este estudio de la Ciudad de Córdoba, como resultado de una decisión metodológica, comienza con las manifestaciones físicas de la ciudad. La aclaración del porqué se adoptó este criterio, responde a que la concreción material localizada de la historia de una sociedad, no está suponiendo que este sea el factor decisivo de la organización de la vida ciudadana; ni siquiera por sus aspectos físicos naturales. Incluso en el caso de Córdoba, donde el terreno natural que sirvió de sede -como se verá más adelante- posee una acentuada topografía, con cursos de agua vertiginosos que acarrearán problemas graves y fuertes condicionamientos a lo largo de su evolución y crecimiento. Tampoco se escogió este inicio, como consecuencia de aplicar alguna teoría de la historia, como se podría justificar apelando al argumento que, aún simulado, se podría legitimar para este caso, diciendo que al ser un estudio que comprende varias décadas, se podría aplicar el modelo de la *longue durée* que usó Fernand Braudel en *El Mediterráneo*<sup>17</sup>; nada de eso, los motivos son otros. Por una parte, las tensas y apasionadas controversias y luchas políticas e ideológicas que han signado la vida de esta ciudad desde su fundación y, en particular, durante las décadas estudiadas, han convertido en disputa cada enunciado que se hizo o haga sobre la misma. Lo cual permite presuponer que existe un importante grado de distorsión interesada en los relatos históricos. A ello se agrega la pobreza de los archivos existentes, mal organizados y con información de difícil acceso, que vuelven

---

<sup>17</sup> En esta obra, como se sabe, el medio físico natural que guía los procesos de larga duración deja de ser un objeto pasivo apropiado por la civilización, y sus distintos elementos son presentados como sujetos de la historia. Por ejemplo, el mar Mediterráneo que antagoniza con el desierto del Sahara, es el territorio quien protagoniza la historia, en la que las acciones políticas, las circunstancias económicas y las vicisitudes culturales son cuestiones coyunturales de corta duración. (Braudel, 1949)

casi imposible la tarea de conseguir aquella que permita establecer algunas certezas. En este contexto, la posibilidad de reconstruir la historia que se narra aquí, corría riesgos de fracasar, como se hizo evidente con el sinnúmero de tropiezos que se dieron cuando se intentó ese camino. También se comprobó la dificultad de apelar como vía alternativa o complementaria, a testimonios orales, por las dudas que generaron las afirmaciones de testigos, claramente contradictorias entre sí, y sin datos confiables que permitieran valorarlos. Por todo esto, se recurrió al uso de fotografías aéreas de la ciudad que -tomadas desde el temprano año de 1927- fueron el más fidedigno de los registros, y, también, a la abundante cartografía existente en las oficinas de catastro -aunque varias tengan algunos errores menores-, utilizando como resguardo definitivo la muda permanencia de las construcciones verificables con actuales fotografías satelitales. A partir de estas fuentes, fue factible reconstruir, con la certidumbre que aporta la información tangible del documento fotográfico, un recorrido en el tiempo por la extensión, crecimiento y metamorfosis de la ciudad. Esas certezas, a su vez, verdaderos jalonamientos en la investigación, indicaron recorridos de menor incertidumbre que permitieron organizar, desde allí, al resto de la información recopilada. También, de este modo, se limitaron las posibles interpretaciones especulativas o falseadas. Es por estos motivos, que se comenzó a trabajar la reconstrucción de la historia desde la organización física de la ciudad.

Sin embargo, aún faltan más aclaraciones. Investigar y escribir la historia de una ciudad tiene, como cualquier otra obra histórica, la posibilidad de que el relato resultante sea contrastado con las fuentes de las que se obtuvo la información, así como con otras diferentes; además, y esta es una particularidad que tiene la representación de la historia de una ciudad, el texto escrito también puede ser confrontado con evidencias físicas persistentes de ese pasado. En el caso de comparar un informe escrito con las fuentes que le dieron origen, se puede discutir la validez de los datos tomados, tanto como de las fuentes, y presentar otras que las contradigan. Además, oponiéndole otras lecturas, es posible cuestionar la interpretación que se hizo de esa información. Al estudiar la historia de una ciudad se agrega como recurso que es posible utilizar las concreciones físicas que permanecen, las modificaciones que fueron introducidas con posterioridad, e incluir -también- aquellas construcciones que habiendo desaparecido completamente, dejaron huellas que se pueden leer en las marcas que permanecen, ya sea el trazado de una calle, el uso del suelo o la arquitectura lindante. Así, el estudio de la historia de la ciudad de

Córdoba está ineludiblemente emparentado con la arqueología urbana.<sup>18</sup> Esta situación particular llevó a iniciar la reconstrucción de la dinámica del cuerpo material de la ciudad de Córdoba a través de diferentes registros: los físicos en las obras, restos de obras, edificios relevantes, calles, puentes y trazados de carriles para el transporte; las representaciones de planos, planes urbanos, noticias en los diarios, archivos de ordenanzas y disposiciones legales; y, también, fotografías aéreas de la ciudad, una fuente primaria para esta investigación. Pero no todos estos registros tienen el mismo valor; las evidencias físicas existentes, son firmes mojones que guían con solidez el armado de la estructura básica de esta reconstrucción. A su vez, las imágenes aéreas son consideradas *fuentes y documentos*<sup>19</sup> de la historia de la ciudad y, como tales, no se utilizan para ilustrar una página cargada de texto, sino como pruebas y origen de información altamente veraz. Las fotos de toda la ciudad son particularmente valiosas, porque permiten ver las construcciones en conjunto y apreciar su organización geográfica; si, además, se cuenta con una serie de ellas obtenidas en diferentes años, su valor se incrementa al permitir observar el despliegue temporal del conjunto y las particularidades.<sup>20</sup> La configuración de la ciudad de Córdoba presentaba en 1927 características que fueron modificadas en lo

---

<sup>18</sup> Como se puede leer en el artículo del historiador Carlos Page (2013) “El noviciado. Casa de Ejercicios de la ciudad de Córdoba. Historia de un edificio y su repercusión”: “La recuperación de estos restos arqueológicos, aunque en su momento sin suficiente información histórica, representan una de las intervenciones más afortunadas que se realizaron en el país en los últimos 25 años. Más aún, teniendo en cuenta el desarrollo de su historia, donde una importante tipología arquitectónica de la Compañía de Jesús (Noviciado), fue negada históricamente hasta que se perdió en el tiempo, sobre todo en 1928 cuando se la cubrió por completo. Sin embargo, otra posición frente al patrimonio arquitectónico hizo recuperar parte de ese gran edificio desaparecido medio siglo después. Aunque su ejemplo aún sigue siendo un hecho aislado frente a las tradicionales atrocidades que se cometen en la actualidad. Pero vale la pena resaltar esta obra una vez más, como emblema y testimonio de un tiempo en que se puede seguir pensando nuestro patrimonio.” La estrecha relación entre patrimonio edilicio y la historia de una ciudad queda claro en este artículo, así como que historia urbana y arqueología son disciplinas específicas que comparten y superponen sus objetos de estudios.

<sup>19</sup> Se denomina en este trabajo *fuentes documentales* al origen de una información y *documentos* al soporte de la fuente. Las fotos aéreas utilizadas, son *fuentes documentales* sobre diversos aspectos que se indagaron en base a su observación; también son *documentos* identificados, de origen conocido, cuyo valor testimonial es incuestionable, incluso en la serie del ca. 1962 cuyo origen es incierto. (M.H)

<sup>20</sup> En esta investigación las fotografías aéreas fueron una fuente de información primaria, usadas para reconstruir el crecimiento y la dinámica de su transformación; ello, por dos razones básicas: una, porque lejos de exponer una realidad territorial interpretada y simplificada, como podría ser un artículo de libro o periódico, la fotografía aérea captura y reproduce un fragmento del terreno urbano, en el que muestra sin sesgos subjetivos cada uno de los componentes del paisaje -según permita su resolución-, sobre las que es posible realizar interpretaciones sobre las cualidades y las relaciones que se desean. (Raisz, 1959; Fernández, 2000; citado por Bayod Camarero, 2010); la otra, es que los registros fotográficos aéreos que se reiteran, reproducen un territorio *heterogéneo en el tiempo*, lo que posibilita constatar los cambios físicos ocurridos. (Fernández, 2000; citado por Bayod Camarero, 2010)

sustancial para 1984, mientras otras, con su permanencia, condicionaron la evolución posterior, tanto *territorial* como *física*<sup>21</sup>.

En la Primera Parte, en el Capítulo 1, se revisa la evolución de la ciudad desde la fundación en 1573 hasta 1927. Se rescatan algunos antecedentes que han permanecido o afectaron el desarrollo posterior, lo que ayuda a explicar situaciones del período en estudio. En estos 354 años transcurridos, se analiza la urdimbre original de la ciudad y su posterior tramado; desde la lenta evolución de las primeras décadas hasta 1870, cuando dió inicio una expansión inusitada que duró hasta un poco después de la crisis económica de 1890. Continúa, con el estudio de la lenta evolución de la ciudad en los años posteriores a esa primera crisis del capitalismo argentino, hasta poco antes de la crisis de 1929.

En el Capítulo 2, se investiga la estructura física de la ciudad en base a la primera fotografía aérea, realizada en los estudios para el Plan Regulador del ingeniero Benito J. Carrasco en 1927. También, se hace un análisis de la representación de la ciudad en el plan propuesto, así como de los fundamentos y las consecuencias reales que tuvo.

En el Capítulo 3, se retoma la indagación de la organización territorial y física de la ciudad de Córdoba a través de las fotografías aéreas realizadas en ca. 1961, así como las peripecias, estudios y propuestas del Plan Regulador realizado por el arquitecto Ernesto Lapadula.

El Capítulo 4, exponen los resultados de la revisión de los planes confeccionados entre 1973 y 1981. El de 1973, titulado *Diagnóstico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico*; al de 1978, se lo llamó *Esquema de Ordenamiento Urbano (EDOU)*; y, los conocidos como *Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano (EDOM)* y *Plan de Desarrollo Metropolitano (PLANDEMET)*, ambos de 1981. Para terminar, se expone el estudio de la ciudad en base a la fotografía aérea de 1984, en contraste con estos planes.

En el Capítulo 5, se integra la información de los cuatro capítulos de esta Primera Parte, para realizar una interpretación de conjunto, y se exponen conclusiones acerca de la interacción entre la dinámica de la ciudad y las propuestas de los planes.

---

<sup>21</sup> En el análisis se distinguen las categorías *organización territorial* y *organización física*. Con la primera expresión se hace referencia a la extensión, forma, y distribución de los diferentes usos sociales del territorio urbano. La segunda, remite a los edificios y construcciones (puentes, calles, avenidas, etc.), así como a la disposición de calles y manzanas que, por su relevancia física y la jerarquía de la actividad que albergan o convocan, canalizan los desplazamientos o aglutinan población, organizando físicamente la vida social.

## CAPÍTULO 1: DE LA FUNDACIÓN A 1927

### 1.1.- URDIMBRE Y TRAMAS (1573-1890)

#### 1.1.1.- Primera trama sobre urdimbre natural

El 6 de junio de 1573 Jerónimo Luis de Cabrera, fundó *Córdoba de la Nueva Andalucía*, cuando instaló un fuerte precario en lo que hoy se conoce como barrio Yapeyú, en lo alto de las barrancas del río bautizado entonces San Juan y hoy se lo llama Suquía. La superficie de aquella construcción ocupaba apenas unos cuantos metros cuadrados.<sup>22</sup> Durante el ritual de la fundación, siguió al pie de la letra las normas establecidas por el Imperio Español; pero, para el trazado de la ciudad siguió el modelo de la ciudad de Lima.<sup>23</sup> Cuatro años después de su fundación, el emplazamiento fue trasladado y se

---

<sup>22</sup> Jerónimo Luis de Cabrera y Toledo (Sevilla, 1520- Santiago del Estero, 17 de agosto de 1574). Ver N°1 Primera Parte, Anexo Cap. 1. A Ciudad.

<sup>23</sup> El mandato para la fundación de una ciudad, incluía que fuera un vínculo del Lima con España. Por eso, cuando Cabrera fundó Córdoba, además crear un puerto cercano a lo que hoy es Santa Fe sobre el río Paraná, que desemboca en el Plata. Algunos autores sostienen que se equivocó o desobedeció esa orden y buscó la salida al mar con otro río que estaba a veinte leguas del lugar de la fundación (el río Tercero o Ctalamochita, que en realidad está a unos 88 km en línea recta hacia el sur); este río, al unirse con el Cuarto o Chocancharava forman el río Carcarañá, que lleva al Paraná, y éste en el Plata (Razori 1943: 541). Sobre el proceso de conquista del territorio de Córdoba, ver el libro “Segundo: La ciudad Territorial” (Razori 1943: 99); la fundación de la ciudad de Córdoba (Razori 1943:185); sobre los protocolos y el modo en que Cabrera los cumplió (Razori 1943: 525). En estas últimas, narra la disposición del predio para la Iglesia Mayor por parte de Cabrera, y concluye que con ese acto cumplió: “todas las formalidades elementales por lo que es forzoso considerar esta fundación como un arquetipo” (Razori 1943: 525). También afirma este

organizó de acuerdo a un plano trazado por Lorenzo Suárez de Figueroa, con la trama física de las setenta manzanas que todavía subsisten.<sup>24</sup> La ciudad recién creada quedó atrapada en la geografía del territorio: rodeada al norte y al este por el río; al oeste por el arroyo La Cañada; al sur por unas barrancas entonces inaccesibles.<sup>25</sup>

La localización de la ciudad fue parte de un proyecto para llegar al río Paraná, que no pudo concretarse<sup>26</sup>; un año después Gonzalo Abreu de Figueroa, tomó preso al fundador y lo llevó a Santiago del Estero donde lo ejecutó con un juicio sumario. El plano original de la ciudad diseñado por Cabrera fue modificado en algunos aspectos y demarcado por Abreu de Figueroa, manteniendo manzanas iniciales<sup>27</sup> que respondían al plano previamente

---

autor que las minuciosas Ordenanzas de Felipe II, no se cumplieron en Córdoba, y se ve en que “le dio al trazado un espacio rectangular con la Plaza Mayor en el centro, cuadrada y no rectangular. No se tuvo en cuenta asignar un solar para hospital de pobres próximo al templo, sino junto con la ronda, es decir en el límite de la ciudad. Por su parte la Iglesia Mayor que se aconsejaba no hacer en la Plaza Mayor fue erigida allí”. Sin embargo, versiones más actuales y mejor fundadas presentan otra perspectiva: “El trazado de Córdoba respondió entonces al modelo que constituía la ciudad de Lima, fundada en 1535, que fue quizás la primera ciudad trazada en cuadrícula de Sudamérica”. (Page 2008: 96-97)

<sup>24</sup> “El trazado original tuvo diez cuadras de largo por siete de ancho; cada manzana dividiase en cuatro solares y las calles eran de 35 pies de ancho (10,68 m); siendo en total setenta manzanas, de ellas una estaba reservada a la Plaza Mayor.” (Bravo 1997: 134). “El trazado inicial de la ciudad se asentó en ese espacio plano, delimitado al norte y este por el cauce principal del río, sobre el norte dividido en dos brazos, recostándose al sur sobre las barrancas aledañas, según puede observarse en el gráfico I.4.1. Por otra parte, el valle se hallaba atravesado por un arroyo que, penetrando desde el sur desaguaba en el curso del río sin cauce fijo. Este arroyo denominado ‘La Cañada’, constituyó el límite oeste del trazado original” (Foglia 1987: 33-34). [La cuadra: 123,43m y la calle: 10,68m: en total 134,11m; las setenta manzanas ocupaban una superficie total de 1,259 km<sup>2</sup> o 125,89 has; 1 pie = 0,3048 m. M.H.] “Por tanto el gobernador Gonzalo de Abreu decidió declarar baldíos los solares del trazado fundacional de Cabrera y hacer un nuevo repartimiento en otro plano, similar al anterior, donde no obstante ya se habían levantado los muy precarios ranchos que servían de templo y convento franciscano y los de morada de Nicolao de Dios y Juan Barragán. La traza definitiva la presentó el teniente Lorenzo Suárez de Figueroa el 11 de julio de 1577 con un rectángulo de diez por siete manzanas siguiendo el modelo limense. Pero el traslado desde el fuerte recién se completó un año después, aunque la ocupación del trazado fue parcial ante la escasez de habitantes que periódicamente eran convocados a expediciones militares, quedando poco tiempo para la explotación de los campos y el desarrollo económico” (Page 2008:96-97) Ver N°3 Primera Parte, Anexo Capítulo 1. A Ciudad.

<sup>25</sup> Ver el plano del valle en la época de la fundación, en N°2 Primera Parte, Anexo Capítulo 1. A Ciudad.

<sup>26</sup> Sobre la designación de Cabrera y el mandato, ver N°1 Primera Parte Anexo Capítulo 1. A Ciudad.

<sup>27</sup> “La traza definitiva de la Ciudad de Córdoba impuesta contra la opinión del Cabildo por el lugarteniente de Gobernador, difiere muy poco de la establecida por el fundador.” “De acuerdo con la demarcación dispuesta por Abreu y que Figueroa cumple el 4 de enero de 1576, el límite urbano de la ciudad de Córdoba comprende un polígono de diez cuadras de Este a Oeste por siete de Norte a Sud, área de las actuales calles Santiago del Estero y Paraná por el saliente, avenida Junín y San Juan al Sur, Bolívar y Jujuy en el Oeste y Santa Rosa y Lima al Norte. En la época del Virrey Sobremonte, su recinto no había variado, dentro de un damero cuyas cuadras miden 147 varas y dos tercios.” “Según indicáramos, como resultado de la sustitución de Cabrera por Abreu y Suárez de Figueroa, el trazado que hoy conocemos corresponde al confeccionado por estos últimos para reemplazar el confeccionado por el fundador. El mismo respeta la disposición en cuadrícula y el número de setenta manzanas del plano inicial no materializado, pero reduce ligeramente sus dimensiones al disminuir el ancho de calles de 40 a 35 pies\*. En la interpretación de Luque Colombres esto lo hizo, quizás, para borrar todo antecedente del anterior reparto de propiedades” (Foglia 1987: 42). [\*de 11,2 m a 9,8 m con un pie de 0,28. M.H.] “El nuevo trazado se ubicó en el mismo sitio señalado por Cabrera, pero tuvo algunas variantes, como la reducción del ancho de las calles que pasaban a tener de 40

concebido. Si bien, para algunos autores se apartó de lo reglamentado por los monarcas españoles Carlos I de España (1500-1558) y su hijo Felipe II (1527- 1598)<sup>28</sup>, fue el primer “plan de urbanización” que tuvo la ciudad, con consecuencias trascendentes para su historia posterior.

La trama de manzanas cuadradas planteada desde el inicio de la ciudad y la disposición de las mismas alrededor de una plaza central, a la que daban frente los principales edificios públicos y sedes del poder, seguía una tradición urbanística de larga data -con antecedentes que se remontan hasta el Imperio Romano-, de acuerdo a las funciones que tenían asignadas durante la Conquista estas ciudades del Imperio español<sup>29</sup>. El plano diseñado por el fundador, que mantuvo su sucesor con leves cambios, asignaba los solares a propietarios específicos. Para 1587 la ocupación real del suelo, alcanzaba un

---

pies originales a 35. También un cambio importante fue el emplazamiento de la Plaza Mayor que -como ha dilucidado Luque Colombes- primero se la había ubicado en las manzanas de la actual Catedral y Cabildo y éstos quizás en la manzana donde ahora está la plaza. En el nuevo trazado volvieron a señalar la Iglesia Matriz, Cabildo y Cárcel, ubicándose además las manzanas para los conventos e instituciones religiosas. Se comenzaron a edificar las primeras viviendas de adobe, mientras que del fuerte se recuperaron algunos materiales que sirvieron para la nueva ciudad y el resto de la construcción, seguramente de gruesos muros, desapareció con el tiempo.” (Page 2008: 95-96)

<sup>28</sup> Para Foglia, la traza de la ciudad siguió las disposiciones reales: “...desde los años iniciales de la conquista la Corona española adoptó una política ordenadora y sistematizadora planteando pautas y condiciones a observar en la fundación y organización de los asentamientos y definiendo a partir de su aplicación, ‘(...) un modelo capaz de dar unidad formal y estructural a la ocupación territorial...’. Esa política ordenadora se expresó a través de Cédulas Reales que crearon las bases institucionales y administrativas sobre las que se organizarían los territorios conquistados y, posteriormente, ordenanzas referidas a la selección de sitios aptos para los nuevos asentamientos (condiciones ambientales, defensivas, de sitio), su ordenamiento interno (pautas urbanísticas referidas a su trazado, extensión, etc.), y el ordenamiento del espacio territorial bajo la jurisdicción de los nuevos poblados, al incorporar el concepto de ciudad-territorio” (Foglia 1987: 27). Sin embargo, Carlos Page, en una minuciosa investigación documental, muestra que las ordenanzas de Felipe II no se siguieron, y “puede justificarse al no haber recibido seguramente las instrucciones a tiempo, a pesar de haber pasado cuatro años” de su dictado. Por el contrario, el modelo seguido en el trazado del plano de la ciudad fue el de la ciudad de Lima, fundada por Pizarro en 1535, “que fue quizás la primera ciudad trazada en cuadrícula de Sudamérica”. “El perímetro de Córdoba conserva la proporción de Lima, donde el lado mayor se recostó sobre el río. Las medidas de sus manzanas, igualmente divididas en cuatro solares, serán muy similares: 450 pies para Lima y 440 para Córdoba. Las calles serán iguales con respecto a las de Lima para el plano de Cabrera y un poco menor para el de su sucesor.” (Page 2008: 97)

<sup>29</sup> Sobre el papel otorgado a la ciudad de Córdoba en el esquema de la Conquista, es esclarecedora la caracterización de “Ciudad Territorial”: “La Ciudad territorial tiene por germen y origen creativo un acto deliberado del fundador y de los vecinos que integran sus huestes; ocupa un ejido urbano, pero extiende sus límites a una dilatada comarca rural; inicia el poblamiento gregario del núcleo como forma de expandir la masa étnica hacia el campo y sus riquezas; toma posesión de su escaso recinto y con ello adquiere dominio ideal del vasto ámbito rústico; dispone un régimen jurídico absoluto e integral, sobre todo el territorio, para el orden público y privado; y origina, desde el instante mismo de su fundación, una sociedad consciente cuyos elementos básicos vienen ya regidos por normas previas impuestas en las leyes de Indias.” (Razori, 1945: 101). En 1782 por la Real Ordenanza de Intendentes de Ejército y Provincia, del 28 de enero y las modificaciones del 5 de agosto de 1783, el rey Carlos III creó la Gobernación Intendencia de Córdoba del Tucumán, quedando Córdoba como cabeza de una amplia jurisdicción, que comprendía a la propia Córdoba, más Mendoza, San Juan, San Luis y Rioja. (Audibert 1892)

poco menos del 30% de la superficie planeada.<sup>30</sup> Alrededor de la Plaza Mayor se fueron construyendo, con el pasar de los años, la Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción, en 1599 (hoy Iglesia Catedral)<sup>31</sup> y el Cabildo en una de sus primeras versiones, en 1610.<sup>32</sup> Otras obras destacadas se erigieron en sitios no previstos en el plano inicial por iniciativa de los vecinos: el Convento de Santa Catalina de Siena en 1613<sup>33</sup>; y el Monasterio de las Carmelitas Descalzas, con el templo de Santa Teresa en 1628<sup>34</sup>. Algunas resultaron de la iniciativa de órdenes religiosas como la Iglesia de la Compañía de Jesús, en 1676<sup>35</sup>, con apoyo de familias españolas. También tuvo este origen el Convento y la Iglesia de La Merced, cuya primera versión se comenzó a construir en 1635<sup>36</sup>. Años después le fue donado a la Orden de los Mercedarios, un terreno aledaño, para que fuera “plazoleta de la iglesia y convento”<sup>37</sup>. Otra obra que resultó de la iniciativa de españoles acomodados, dio inicio en 1738, cuando se construyó la Iglesia de Nuestra Señora del Pilar<sup>38</sup> sobre Maipú esquina con 24 de septiembre (avenida Olmos).

Una casa para vivienda particular que permaneció hasta hoy constituye una excepción como obra no religiosa, se construyó en 1752 y se conoce como la Casa del Marqués Sobremonte (Rosario de Santa Fe esquina Alvear)<sup>39</sup>. En el lugar en que se encontraba la antigua *ermita* de San Roque, comenzó la construcción de la Iglesia de San Roque en 1761; dos años después, en 1763, el obispo Diego de Salguero y Cabrera, manifestó su deseo de fundar allí un nuevo hospital para atender a los pobres, para lo cual donó sus bienes, obra que se hizo efectivo tras su muerte, en diciembre de 1769, y finalizó en 1800, a la que se le puso el nombre de Hospital San Roque (en las calles que hoy se llaman San Jerónimo y Obispo Salguero).<sup>40</sup>

En un solar adjudicado por el fundador de la ciudad - entre las calles Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes e Ituzaingó-, se levantó la primera capilla de cierta importancia de la ciudad. Pertenecía a la orden franciscana, que tuvo con un espacio cedido a perpetuidad,

---

<sup>30</sup> Ocupación de la planta de la ciudad en 1587, ver N°4 Primera Parte, Anexo Capítulo 1. A Ciudad.

<sup>31</sup> Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción, ver N°1 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

<sup>32</sup> El Cabildo de la ciudad, ver N°2 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

<sup>33</sup> El Convento de Santa Catalina de Siena, ver en N°3 Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

<sup>34</sup> Monasterio de las Carmelitas Descalzas y el templo de Santa Teresa, ver N°4 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

<sup>35</sup> Iglesia de la Compañía de Jesús, ver en N°5 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

<sup>36</sup> Convento e Iglesia de La Merced, ver en N°6 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

<sup>37</sup> El predio fue “...donado el 7 de noviembre de 1697 por doña Lucía Dies Gómez viuda del capitán Francisco de Molina Navarrete, ‘vecino feudatario’ de esta ciudad.” (Furlani 2005: 22).

<sup>38</sup> Iglesia de Nuestra Señora del Pilar, ver N°7 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

<sup>39</sup> Casa del Marqués de Sobremonte y Núñez, ver N°8 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

<sup>40</sup> Iglesia y Hospital San Roque, ver N°9 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios



para que fuera sepultado Jerónimo Luis de Cabrera con su familia. En 1794, se inició la construcción de la actual iglesia de San Francisco que fue terminada en 1813.<sup>41</sup>

La ubicación de la ciudad -aunque siguiera las disposiciones generales de las ordenanzas reales- no fue la más apta en su implantación física, como luego comprobaron sus habitantes durante siglos. Trajo muchas dificultades por el comportamiento irregular del río y de los arroyos La Cañada y Aguaducho, con sus crecidas estivales que, al parecer, eran ignoradas por sus fundadores; lo que no podía estar previsto en las muy generales disposiciones Reales.<sup>42</sup> Recién a finales del siglo XIX -con las obras de contención del río, relleno de los terrenos bajos y el aplanamiento de las barrancas del sur- pudo ser sometido el territorio natural al mandato de la retícula implantada. Fue a partir de esos años que la trama cuadrículada desplegó la virtud de adaptarse a los diferentes usos y funciones que le exigió el crecimiento posterior.<sup>43</sup> El trazado ortogonal originario de las calles y los cuadrados de las manzanas, quedaron orientados en el trazado original con una leve rotación hacia el NE de unos 15° respecto al eje Norte-Sur.

La Calle Ancha (hoy General Paz), rompía esa rutina, cuya dimensión no respondió al plano inicial, ya que fue construida en 1592, a la par de una acequia que proveía el agua a los vecinos y marcó el límite oeste de la ciudad.<sup>44</sup>

La ciudad tenía límites diferentes, según el criterio con el que se definan sus límites. El más estrecho, comprendía la zona urbanizada en setenta manzanas, dentro del

---

<sup>41</sup> Iglesia de San Francisco, ver N° 10 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

<sup>42</sup> "... por el Norte, el río mutable en su recorrido, fue erosionando y ocupando durante los siglos XVII y XVIII parte de la planta urbana. En este sentido, destaquemos que en los años de la fundación y traslado de la ciudad, el río se bifurcaba en dos brazos algunas cuadras antes del ángulo noroeste de la planta urbana. El brazo septentrional, que a fines del siglo XVI era nombrado como 'la madre antigua', describía un arco prácticamente coincidente con el actual curso, según puede observarse en el plano II. 1.1. El otro, principal de la época, seguía un recorrido casi rectilíneo en dirección oeste-este volviendo a unirse con el anterior en el ángulo noreste del trazado. A partir de este punto el río se volvía a dividir en dos brazos. El principal torcía hacia el sudeste corriendo, en un corto trecho, paralelo a la calle de ronda para alejarse de la misma a medida que se acercaba al cerrillo conocido como Pucará, ubicado al este de la planta, para a partir de ese punto torcer hacia el noreste. El segundo brazo, menos caudaloso, continuaba en épocas de creciente, en dirección oeste-este uniéndose al cauce principal al este luego de formar una isla" (Foglia 1987: 44).

<sup>43</sup> "El trazado en cuadrícula con que se llevó a cabo la urbanización colonizadora hispánica en el territorio americano constituyó, no sólo el instrumento inicial del proceso de urbanización sino el modelo urbanístico de crecimiento histórico posterior de las ciudades coloniales y del proceso de ocupación territorial independiente, caracterizando la fundación de nuevas ciudades y la extensión de las fundacionales hasta nuestros días en aquellos países que se gestaron a partir de la conquista." "La subdivisión predominante de las manzanas está constituida por cuatro solares de 220 x 220 pies (67,056 x 67,056 m), apareciendo algunas singularidades en la subdivisión de las manzanas destinadas a órdenes religiosas o por la asignación de dos solares a una misma persona" (Foglia 1987: 8).

<sup>44</sup> Calle Ancha (hoy avenida General Paz), ver N°5 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

perímetro establecido por la *calle de ronda*<sup>45</sup>; fuera de esta calle, la ciudad tenía zonas de quintas y tierras de labor que estaban claramente delimitadas y adjudicadas desde la fundación; y, la *jurisdicción* que gobernaba, llegaba hasta el río Grande (Paraná) al este, mientras al sur alcanzaba cincuenta leguas, igual que hacia el oeste, y el norte hasta el pueblo de *Isacat*. (Razori 1945: 209)

### **1.1.2.-Primera expansión sobre urdimbre colonial**

El Plano Catastral de 1809 muestra que la superficie de la ciudad llegaba, en ese año, a 120 cuadras -incluidas algunas definidas sobre los “bajos del Río” y otras en las “barrancas del sur”-. En los 236 años transcurridos, se sumaron apenas cincuenta manzanas a las setenta iniciales. Hacia fines del siglo XVIII, hubo una modesta expansión, durante la gobernación de Rafael Núñez (Marqués de Sobremonte) -de 1784 a 1797- y, por su iniciativa, se impulsaron obras como un nuevo edificio para el Cabildo; se construyeron defensas en el río Suquía; se mejoró el alumbrado público -inaugurado el 1° de enero de 1788- y se fundó un hospital para mujeres (Bischoff, 1989). En el “Pueblito de Indios” al oeste de La Cañada, había una toma de agua -de allí que también se lo llamara “Pueblito de La Toma”- de la que se abastecían la ciudad y regadíos de la zona de quintas (hoy barrios de Alto Alberdi y Santa Ana). Para regular el abastecimiento y su distribución urbana, se construyó un reservorio de agua en un estanque, ordenado por el Marqués de Sobremonte y construido entre 1789 y 1791. A su alrededor, se hizo el paseo público de la Alameda, para recreación de los vecinos<sup>46</sup>. A esta obra, le siguió en 1796, el puente sobre La Cañada, que prolongó la calle de la Alameda (hoy 27 de abril) hacia el oeste.

En 1843, fue inaugurado el cementerio San Jerónimo<sup>47</sup>, ubicado en lo que entonces era el extremo oeste despoblado de la ciudad. El eje de crecimiento urbano en todos esos años, fue paralelo al río hacia el oeste, con el Pueblito de La Toma (hoy Alto Alberdi), Pueblo Nuevo (hoy Güemes), Las Quintas (hoy Alberdi); y, hacia el este,

---

<sup>45</sup> “Rodeando la traza se dejó establecida la *calle de ronda*; su misión era servir de lugar de vigilancia y control de la ciudad por sus cuatro costados. Su ubicación corresponde a las actuales calles Santa Rosa-Lima por el Norte, Santiago del Estero por el Este, bulevar Illia-San Juan por el Sur y Jujuy por el Oeste. Estas calles fueron durante los primeros doscientos años de la ciudad, el límite hasta donde se extendió la urbanización.” (Marchetti, 2013) “En Córdoba se conocerá la denominación de ‘calle de la ronda’, a la conformada por una calle de poco más de 60 metros de ancho ubicada en el perímetro de la ciudad.” (Page 2008: 97)

<sup>46</sup> Alameda y Plaza Sobremonte, ver N°11 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

<sup>47</sup> Cementerio San Jerónimo, ver N°12 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

cruzando el río por el vado del noreste, utilizado entonces, donde crecieron dos asentamientos llamados Pueblo General Paz y Pueblo San Vicente.

La ciudad avanzó lentamente durante dos siglos y medio -incorporando más población sin romper ni alterar la urdimbre original- y lo hizo subdividiendo las manzanas existentes en más lotes<sup>48</sup>. Para 1700, la ocupación del suelo alcanzaba aproximadamente un 50% de las setenta manzanas trazadas<sup>49</sup>. En una serie de planos quedó registrada la ciudad de finales del siglo XVIII y principios del XIX<sup>50</sup>.

Más tarde, se expandió el trazado de calles y manzanas hacia el oeste, respetando las líneas generales del proyecto inicial, de modo que las superficies que se fueron agregando lo hicieron conservando la misma regularidad. La excepción la constituyó el Cementerio San Jerónimo que fue construido en un cuadrilátero con sus lados rotados unos 30° respecto al eje definido por la calle coronel Pedro Zanni, y unos 45° en relación al eje N-S geográfico.

## **1.2.- SEGUNDA EXPANSIÓN: ENTRE EUFORIA Y CRISIS**

Después de la apertura de la ciudad hacia el oeste, a finales del siglo XVIII, hubo una pausa en el crecimiento, que se reanimó a un ritmo sorprendente a finales de la década de 1860 y hasta 1890. Entre esos años, la ciudad se amplió con nuevos barrios, además de consolidar los existentes y ocupar distintos intersticios interbarriales como se puede ver en el Plano de la ciudad de Córdoba realizado por Santiago Albarracín en esos años.<sup>51</sup> Junto a la expansión y modernización de la ciudad, apareció el transporte urbano de pasajeros con el tranvía<sup>52</sup>, los servicios de agua y alumbrado a gas.<sup>53</sup> Con las vías férreas,

---

<sup>48</sup> Para el año 1600: “El número de cuadras ocupadas se mantiene constante, incrementándose así, el número de parcelas ocupadas, que pasó de 49 a 74, lo que representa un aumento significativo de las mismas para un período de sólo trece años” (Foglia 1987: 51). Ver en Primera Parte Anexo Cap.2.B. Edificios.

<sup>49</sup> Ver el uso y ocupación del suelo para 1700, en N°6 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

<sup>50</sup> Planos de la ciudad de Córdoba, ver N°7, N°8, N°9, N°10, N°11, y N°16 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

<sup>51</sup> Plano de Santiago Albarracín del año 1860, ver N°14 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

<sup>52</sup> Croquis de la Ciudad de Córdoba con red de “Tramway” en 1871, ver N°15 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

<sup>53</sup> Plano de instalación de cañerías de agua corriente y surtidores de agua del año 1880 y Plano de la Ciudad de Córdoba con indicación de las cañerías para el alumbrado a gas en 1880, ver N°19 y N°20 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

que llegaron hasta el centro de la ciudad, los accesos a la misma tomaron la forma de una tela de araña, abierta hacia todas las direcciones.<sup>54</sup>

### 1.2.1.-Centro

En la zona del *Centro*, en 1860, el gobierno de la ciudad autorizó a una empresa privada la construcción del Mercado Sud sobre el bulevar San Juan, que fue inaugurado en 1862<sup>55</sup>. En la década de 1870, se realizó el loteo por parte de la municipalidad, de las tierras ubicadas entre el río, el arroyo La Cañada y la actual calle Sarmiento, cuyo trazado figuraba ya en el plano de 1809 con el nombre de *Bajo del Río*.<sup>56</sup> En esta zona, baja e inundable con las crecidas recurrentes del río, las construcciones eran ranchos precarios, por lo que se hicieron obras para rellenar y contener las aguas, a la vez que erradicar esas viviendas. El Mercado Norte<sup>57</sup>, emplazado al principio de la década de 1880, fue complementado hacia fines de esa década, con la construcción de un bulevar de Circunvalación (hoy bulevar Mitre-Guzmán) que bordeaba el río por el sur. Estas obras contribuyeron a consolidar el centro de la ciudad afianzando la matriz en su planta original. En 1870, se construyó el primer edificio de la estación de la línea del ferrocarril Gran Central (que años después se llamó Central Argentino y más tarde Mitre)<sup>58</sup>, sobre la costanera este del centro de la ciudad, donde el río corre de norte a sur.

Otras obras de importancia que fueron edificadas en esta zona: la Facultad de Derecho<sup>59</sup>, en 1872; el Teatro Progreso, en 1877, en la calle Representantes 80 (hoy San Martín); el Teatro Argentino en 1889, ubicado frente a la plaza General Paz<sup>60</sup>; el Banco de la Provincia, construido entre 1887 y 1889<sup>61</sup>; el Palacio Legislativo (1883-1885)<sup>62</sup>; la Academia Nacional de Ciencias, que se fundó en el año 1869, cuyo edificio propio fue inaugurado oficialmente a fines de 1887<sup>63</sup>, en el 249 de la avenida Vélez Sarsfield; y, en la esquina de bulevar San Juan y Belgrano, la Escuela del Niño Dios y la capilla<sup>64</sup> del

---

<sup>54</sup> Plano del Municipio de la Capital en 1882 ver N°21 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

<sup>55</sup> Mercado Sud, ver N°13 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>56</sup> Plano de la Ciudad de Córdoba en 1840 y plano de la Ciudad de Córdoba de 1860 ver N°12 y N°13 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

<sup>57</sup> Mercado Norte ver N°14 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>58</sup> Estación del Ferrocarril Central Argentino ver N°15 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>59</sup> Facultad de Derecho N°52 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>60</sup> Teatro El Progreso y Teatro Argentino ver N°47 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>61</sup> Banco de la Provincia de Córdoba ver N°16 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>62</sup> Palacio Legislativo ver en N°17 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>63</sup> Academia Nacional de Ciencias ver en N°18 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>64</sup> Escuela y Capilla del Niño Dios ver en N°19 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

mismo nombre, construida en 1893, por iniciativa del Padre Cherta, bajo la tutela de la Compañía de Jesús.

En norte casi sobre el río, en la esquina de La Rioja y General Paz, se construyó, entre los años 1885 y 1888, el Chalet Galindez<sup>65</sup>, edificio que en la actualidad es el Centro Cultura Casona Municipal. También al sur del río, pero en Rivera Indarte 544, se construyó, a finales del siglo XIX, la casona de la familia Roca<sup>66</sup>, donde vivió Deodoro Roca (1890-1942), destacado intelectual del s XX, reconocido por su actuación durante el movimiento de la Reforma Universitaria de 1918.

Hacia 1889, en los terrenos que se encontraban al sur del centro de la ciudad, se inició la construcción de una *Nueva Córdoba*<sup>67</sup>, a partir del proyecto promovido por Miguel Crisol. Para ello, fue necesario que el gobierno provincial expropiara y luego realizara las obras de desmonte y, sobre todo, de nivelación de las barrancas que, hasta entonces, bloqueaban la expansión de la ciudad hacia el sur.

### 1.2.2.- Oeste

Al *Oeste*, el gobierno y los particulares retomaron con fuerza la expansión de la ciudad. El primero, con obras públicas, que fueron acompañadas de parte de los segundos con loteos y construcciones. Para finales de la década se realizó el Mercado General Cabrera<sup>68</sup> y se mejoró la infraestructura urbana de la zona, abriendo calles aledañas y construyendo un puente sobre el río para la entonces avenida Florida (hoy Santa Fe). Además, se expropió un terreno donde, en 1889, se inauguró la plaza Juárez Celman (hoy Colón)<sup>69</sup>; para la cual, una vez finalizada la Exposición Universal de París, en 1889, se donaron -de parte del presidente de la nación Miguel Juárez Celman- las esculturas y las columnas del Pabellón Argentino para su ornamentación. La jerarquización de este barrio con obras públicas, fue seguida por la radicación de viviendas de destacada categoría, que construyeron figuras notables de entonces, como Rodríguez del Busto y Marco Juárez.<sup>70</sup>

---

<sup>65</sup> Chalet Galindez ver N°49 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>66</sup> Casona Roca ver N°50 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>67</sup> La apertura de la avenida Argentina, en 1887 -hoy Hipólito Yrigoyen- que iniciaba en la Plaza Vélez Sarsfield y culminaba en Plaza España, respondió a los criterios del modelo de los bulevares de París de Haussman. La crisis económica de 1890 llevó a la quiebra a Crisol y la apertura de las calles del barrio se concretó definitivamente en el siglo XX. La avenida Argentina se constituyó en el lugar de residencia de la clase alta cordobesa que erigió allí sus viviendas palaciegas (Trecco, 2000).

<sup>68</sup> Mercado General Cabrera ver N°20 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>69</sup> Plaza Juárez Celman, hoy Colón. Ver N° 43 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

<sup>70</sup> “Ambrosio Olmos vinculado a Julio A. Roca y a Juárez Celman, cuando fue gobernador (1886-1888) continuó las obras iniciadas por los gobiernos anteriores, el parque Juárez Celman, llamado luego Elisa y hoy parque Las Heras; inició el gran proyecto de nivelar y urbanizar las barrancas del sur de la ciudad, que

También en el oeste, pero hacia el sur, en la confluencia de los caminos provenientes de La Rioja y de Cuyo se construyeron, entre otras obras, un mercado para carga y descarga de las carretas provenientes de las provincias del poniente<sup>71</sup>, centro de carga y descarga de carretas, así como parada de tropas provenientes de esas provincias, en un lugar conocido como *Pueblo Nuevo* (hoy Güemes<sup>72</sup>). Al lado, se encontraba *El Abrojal*, un barrio que se organizó alrededor del Observatorio Astronómico Nacional, inaugurado el 24 de octubre de 1871<sup>73</sup>. Era una zona marginal -con mala fama entre las familias letradas por los incidentes ‘delictivos’-, y de poco interés para ser urbanizada por su topografía elevada, accidentada y próxima al irregular y peligroso cauce del arroyo La Cañada; el nombre del barrio provino de los yuyos con abrojos existentes en el lugar. Hacia 1889 se documentó la apertura de calles con los nombres Bolívar, Fragueiro, Artes, Observatorio y San Juan.

### 1.2.3.- Este

Las tierras al *este* del Centro de la ciudad, cruzando el río, fueron loteadas a partir de 1869 para la radicación de la población recibida con las inmigraciones, en el ‘pueblo’ de General Paz; más al este y hacia el sur, a partir de 1870, comenzó la venta de lotes, en lo que se llamó ‘pueblo’ de *San Vicente*. Estos emprendimientos quedaron asociados a los nombres de los propietarios de las tierras: Augusto López, el primero; y a Agustín Garzón, el segundo.

*Pueblo General Paz*, se organizó en 1869, con el trazado de un loteo emprendido por Augusto López, hombre de negocios con diversas funciones públicas en el orden local y nacional; quien percibió que habría un incremento del valor de las tierras heredadas de su suegro, Juan Roqué. Don Augusto López “... se preocupó por efectuar un prolijo relevamiento y delineación del área a lotear, para lo cual contrató al agrimensor Eduardo

---

dieron lugar al actual Parque Sarmiento y al barrio Nueva Córdoba; hizo construir la Plaza Juárez Celman (hoy Colón), y la penitenciaría en el actual barrio San Martín (entonces bajo Galán); en predio vacío donde estaba la antigua cárcel de la ciudad se levantó el Teatro Rivera Indarte y la Escuela Olmos. También en su gestión se construyó el Museo Politécnico, frente a la actual Plaza España, hoy Museo Caraffa, y el actual hipódromo del Jockey Club.” (Boixadós 2000: 77 y ss.)

<sup>71</sup> Plaza de las Carretas ver N°39 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>72</sup> Güemes: este barrio fue el primero en ser diseñado fuera del centro de la ciudad, y comenzó a poblarse a partir de 1862, en los terrenos que se conocían como *Pueblo Nuevo*. El 13 de agosto de 1880 se dispuso por ordenanza municipal que *Pueblo Nuevo* y *El Abrojal* fueran incorporados al radio municipal “para la percepción de impuestos y para toda disposición que corresponda a la jurisdicción municipal”. En el año 1925 los *pueblos* de la capital cordobesa pasaron a llamarse *barrios* por decreto municipal, *Pueblo Nuevo* paso a ser barrio *General Güemes* (Bischoff 1986: 71).

<sup>73</sup> Observatorio Astronómico Nacional ver N° 21 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

de Saint Remy Urban, quien desarrolló el proyecto de loteo en 1870 y Parmenio Ferrer que lo dibujó”. En el plano se diseñaron 134 manzanas cuyos límites eran “...el río, al oeste y sur, con un borde de barranca al norte y al este...”, las calles se identificaron con números (Gómez Zaffini 2009). Desde la manzana 77 hasta la 134, abarcaba lo que después sería el barrio Juniors y estaba destinada a ser zona de quintas. Por la proximidad con la estación del FC Central Argentino (hoy Mitre), en este barrio se construyeron algunos galpones y depósitos hacia 1882. En la ribera del río, frente a la estación del FC -sobre el bulevar Arenales- se erigió un Hospital Neuropsiquiátrico, inaugurado en 1890.<sup>74</sup>

*Pueblo de San Vicente*<sup>75</sup> se generó a partir de un loteo emprendido por Agustín Garzón hacia 1870, destinado, principalmente, a trabajadores y sus familias. El loteo inicial se complementó después con las expansiones de *San Vicente Nuevo* y *Pueblo La Unión*, dando continuidad a la misma trama urbana (crecimiento intersticial), del alejado San Vicente con General Paz y el Centro. En 1886, se hizo el Mercado Municipal Marcos Juárez<sup>76</sup>, gracias a las gestiones del agente inmobiliario Samuel Palacios. En esa zona se edificó, también, el teatro Edén<sup>77</sup> que fue inaugurado en 1888 y demolido en la década de 1930. Para 1889, se levantó el Cementerio San Vicente<sup>78</sup>, en las afueras del barrio hacia el noreste, luego de una epidemia de cólera. En 1875, por la misma zona, se instaló el Hipódromo Nacional<sup>79</sup>, obra realizada por Samuel Palacios.

En el Bajo de Ariza, a finales de la década de 1880, se creó *Villa Revol*; emprendimiento en el que estaba involucrado Carlos A. Casaffousth, quien llamó así al loteo en homenaje al entonces intendente Luis Revol, sobre terrenos que pertenecían a Pablo Cottenot<sup>80</sup>. En 1889, un grupo de inversores, dio lugar al emprendimiento *Pueblo La Unión*, en la zona elevada llamada El Pucará, que fue expropiada a buen precio por la provincia.

*Villa Sarmiento*, un barrio que hoy se encuentra en la barranca sur del río Suquía y tiene carácter residencial, fue loteada por Emilio Achával hacia 1870, y está ubicado a

---

<sup>74</sup> Hospital Neuropsiquiátrico, ver N° 40 en Primera Parte Anexo Cap. 1 B. Edificios.

<sup>75</sup> Pueblo San Vicente, ver N°23 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

<sup>76</sup> Mercado Municipal Marcos Juárez, ver N°22 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>77</sup> Teatro Edén, ver N°23 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>78</sup> Cementerio San Vicente, ver Nota N°35 Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>79</sup> Hipódromo Nacional, ver N°24 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>80</sup> Villa Revol, comenzó en tierras que eran de Pablo Cottenot, que las había adquirido de la familia Salas en 1885, y se amplió en 1888, cuando compró en la misma zona otros terrenos a la municipalidad, los que loteó al año siguiente. Para 1890 alcanzó una población de 450 habitantes. (Bischoff 1986: 345).

veinte cuadras del Centro. El loteo no tuvo el éxito inicial esperado, a pesar de la publicidad realizada dentro de la Feria Industrial, languideciendo en las dos décadas siguientes.

En 1871, se construyó el puente Sarmiento (hoy Olmos)<sup>81</sup> para comunicar el Centro con Barrio General Paz, en el sitio en que había un vado; en 1877, fue derribado por el río en y reconstruido en 1912, con proyecto de los ingenieros Francois y Urner. Desde entonces, es el lugar de paso entre ambas márgenes del río, dando continuidad a la avenida 24 de Septiembre con la actual avenida Olmos. Al lado, las vías del tren del FCCA cruzaron el río sobre un puente metálico llamado Puente Negro.<sup>82</sup>

Por disposición municipal N° 778 del 14 de diciembre de 1878, los Pueblos de General Paz y San Vicente quedaron incorporados al municipio de Córdoba.

#### **1.2.4.- Norte**

Hacia el *Norte* del río, se hicieron nuevos loteos, quedando la ciudad cortada al medio por el curso del Suquía. El barrio de *Alta Córdoba* se construyó por iniciativas de Antonio Rodríguez del Busto, en los altos y próximo de la estación del ferrocarril Central Norte Argentino; las primeras ventas se documentaron a mediados de 1888. A esta zona se pudo acceder con cierta facilidad desde octubre de 1881, cuando se inauguró el puente Juárez Celman sobre el río, continuando la calle Ancha (hoy avenida General Paz) por la ‘bajada’ Roque Sáenz Peña conocida también como del “Indio muerto”. El F.C. Central Norte Argentino construido por el Estado Nacional, se inauguró en 1876, para unir Córdoba con Tucumán, pasando por Santiago del Estero y Catamarca<sup>83</sup>. En 1888, se sumó una línea que unía esta estación terminal con la ciudad de San Francisco hacia el este de la provincia, pasando por Devoto.<sup>84</sup>

Años después se construyó la línea del FC Córdoba y Noroeste<sup>85</sup>, cuya estación terminal estuvo finalizada para 1890, con las playa de maniobras y galpones que estaban en un predio delimitado por las calles Baigorri, al norte; Rodríguez Peña, al este; Coronel

---

<sup>81</sup> Puente Sarmiento, ver N°8 Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>82</sup> Puente negro del FCCA ver N°28 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>83</sup> “El primer tren que cubrió el trayecto Córdoba a Tucumán llegó el 30 de octubre de 1876 a las 5 de la tarde (habiendo salido de Córdoba el 29 de octubre a las 7.30 de la mañana)” (Manzanal, 2000-2001). El 28 octubre de 1887, la ley 2203 autorizó al P.E. a enajenar el Ferrocarril Central Norte, desde Alta Córdoba a Tucumán, que pasó a manos del FC Central Córdoba. Ver N° 48 Primera Parte Anexo Cap.1 A Ciudad.

<sup>84</sup> La compañía de capitales ingleses, fue creada en 1887 para tomar la concesión otorgada a William Temple que consistía en la construcción de una línea desde Alta Córdoba a San Francisco. La línea fue completada en 1888, y al año siguiente la empresa tomó posesión del Ferrocarril Córdoba y Noroeste.

<sup>85</sup> Estación Ferrocarril Córdoba y Noroeste ver N°25 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.



Olmedo, al oeste, y las vías. Hoy esta antigua estación demolida parcialmente y abandonada, es un asentamiento espontáneo que se conoce como “Villa los Galpones”. A partir de 1891, cuando el tendido vial llegó a Cruz del Eje, salieron hacia el noroeste los trenes que la unían con localidades del valle de Punilla, hacia Cosquín y Cruz del Eje.

En la margen norte del río se construyó un parque conocido inicialmente como Juárez Celman, que luego se llamó Elisa y hoy General Las Heras<sup>86</sup>.

El loteo de *Pueblo San Martín* comenzó a partir de 1887, promovido por la sociedad que integraban José Revol, Amancio Galíndez y Manuel Recarrey. Para 1889, se construyó en este barrio, una Penitenciaría<sup>87</sup> con el objetivo de ampliar las instalaciones destinadas a alojar a los presos que estaban en el edificio del Cabildo y en la antigua cárcel de la avenida Vélez Sarsfield; el edificio fue diseñado por Francisco Tamburini. El barrio San Martín se comunicaba con el Centro a través de dos puentes: el que daba a la calle Florida (hoy Santa Fe) construido en 1886; y, el que cruzaba por la calle Avellaneda<sup>88</sup>. El barrio se organizó a partir del antiguo camino colonial hacia el noreste, que es hoy la avenida Castro Barros.

En 1889, Exequiel Cabrera realizó en tierras de su propiedad, un loteo conocido como *Villa Cabrera*, al norte del río y colindante con el barrio *San Martín*. En otra fracción de esa propiedad organizó el loteo de *Las Rosas*, paralelo al río. El mismo año, fue promovido por Juan Alies, quien fuera cónsul de España en la ciudad, el barrio *Los Bulevares*. Este loteo estaba ubicado al noroeste del Centro de la ciudad, alejado de la zona urbanizada, con la intención de radicar quintas en un lugar que ya contaba con posibilidad de riego, con agua provista por el canal maestro Norte.

### **1.2.5.- Sur**

En el *Sur* también creció la ciudad, aunque con menos ímpetu que en el norte. La línea ferroviaria que pasaba por esta zona de la ciudad era del FC a Malagueño<sup>89</sup> -hoy incorporado al F.C. Belgrano y que fue resultado de la concesión provincial a una empresa local- que transportó, desde 1885, piedras y productos de las caleras instaladas en el sur de la ciudad desde la localidad vecina que dio nombre al FC, hacia el oeste de la ciudad; por un tiempo, también llevó pasajeros. En el año de 1889, se inició el loteo de tierras

---

<sup>86</sup> Parque Juárez Celman (luego Elisa y General Las Heras), fue terminado durante la gobernación de Ambrosio Olmos (1886-1888) (Bischoff, 1986). Ver N° 45 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

<sup>87</sup> Cárcel Penitenciaría San Martín ver N°26 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>88</sup> Puente Avellaneda ver N°44 en Primera Parte Anexo Cap. 1.A. Ciudad

<sup>89</sup> Ferrocarril a Malagueño ver N°27 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

próximas a las vías del FC a Malagueño, propiedad de Seferino Ferreyra, quien era gerente de la empresa ferroviaria y promotor de otro loteo llamado *Pueblo Ferreyra*, ubicado en el otro extremo de la línea férrea, hacia el este.

Lo que hoy se conoce como *Villa San Carlos*, eran suelos que pertenecían a la municipalidad, que fueron comprados a finales de 1888 por Cassaffousth -quien trabajaba como ingeniero para la municipalidad-, y loteados en 1889, con el nombre de *Colonia Agrícola San Carlos*. Lugar en el que, además de habitar, se podían realizar tareas de producción agrícola.

### 1.2.6.- Feria Industrial y ciudad

Durante octubre de 1871, se realizó un evento impulsado desde la Presidencia de la Nación, a cargo de Domingo F. Sarmiento, llamado “I Feria Industrial” del país; que se instaló en un terreno al oeste del Paseo de Sobremonte<sup>90</sup>, y tuvo cierto impacto en la creación de nuevos loteos.<sup>91</sup> En un artículo relacionado con la feria, la historiadora Boixadós describe la situación de la ciudad en la extensa cita siguiente:

“El primer censo nacional, levantado dos años antes de la concreción definitiva de la exposición, registró en la ciudad de Córdoba 34.458 habitantes, ocupados predominantemente en el servicio doméstico, en las actividades de campo y en el rubro textil y transporte. El 59,7% del total de la población residía entre los límites naturales que circunscribían aproximadamente 130 manzanas, en donde 1191 construcciones precarias de adobe y madera coexistían con las 1821 casas de azotea y 37 de tejas.\*

La población se desplazaba por cortos recorridos para cumplir con sus tareas mientras que la vivienda podía albergar, además del núcleo familiar, allegados, empleados y criados. El escaso desarrollo físico de la ciudad no había hecho necesario todavía implementar un sistema de transporte público, que recién en 1878, se instaló para acortar las distancias de las zonas loteadas ocho años más tarde.

En cambio, otros equipamientos como el alumbrado y el de aguas corrientes se habían convertido en una imperiosa necesidad para las autoridades y voceros periodísticos. En este sentido, las páginas de los diarios y la documentación oficial revisada, reiteran los innumerables contratos tendientes a instalar estos servicios que, por falta de capitales -como algunas declaraciones atestiguan- se frustraron. No

---

<sup>90</sup> “Fue, a mi entender, la presencia del Paseo Sobremonte frente al predio, el factor determinante de esta elección.” “El sitio de la Exposición estaba enclavado en un sector fuera de la ciudad vieja, que para la época se denominaba ‘Las Quintas’, surcado por acequias que se surtían de una toma del río y que daban riego a una suerte de propiedades de dimensiones muy irregulares y con calles sin delinear” (Boixadós, s.f.).

<sup>91</sup> “Así surgían en el negocio inmobiliario, junto con el proyecto de la exposición y el arribo de las líneas férreas, los pueblos de General Paz, San Vicente y Sarmiento, cuyos avisos publicitarios de la prensa remarcan la distancia al centro, el ancho de sus veredas y calles arboladas como elementos particulares. No voy a puntualizar aquí las características de estos loteos, pero sí marcaré que estos tres particulares se diferenciaron en su comportamiento comercial y empresarial, de aquellos que surgieron en los últimos años de la década de 1880, cuando una expansión improvisada y coyuntural, al calor del crédito fácil y de la especulación en bienes raíces, ocasionó el surgimiento de once loteos nuevos” (Boixadós, s.f.).

prosperaron los convenios de alumbrado de Alfredo de Arteaga y Jaeger, entre otros, y en enero de 1871, a dos meses de la primera fecha de apertura de la muestra, las críticas hacían alusión “a la iluminación a velas de sebo embutidas en los farolitos del tiempo de D. Urraca”, aconsejándose que por lo menos se adoptase el sistema a kerosén. \*\*

El sistema de aguas corrientes también se había licitado varias veces, sin resultados efectivos y el agua se levantaba del cauce del río, de las acequias o el estanque del mismo Paseo, o bien desde las dos pilas colocadas por Sobremonte. Es de suponer que ninguna de estas bocas de aprovisionamiento cumplía con las mínimas condiciones de potabilidad, más aún cuando sabemos que los afluentes podían ser utilizados para lavar la ropa, para baño higiénico y/o de diversión de la misma población, más allá de conformarse como desagües de aguas servidas de talleres y viviendas. Con respecto a las condiciones sanitarias de la ciudad, es la prensa quien remarca sus deficiencias, expectante del visitante extranjero. Dos meses antes de la primera fecha del ‘concurso internacional’, como la clasifica *El Eco de Córdoba*, este diario opinaba que “para ese día, las calles deben estar empedradas, el gas convirtiendo la noche en día, el paseo embellecido y todos los edificios públicos aseados, mejorados y preparados para mostrar al observador que deja la Europa...”\*\*\*

Los comentarios, que se reiteran a medida que se aproxima algunas de las fechas, aluden a la falta de riego en las calles, al mal estado de las veredas, otros acusan la falta de higiene, aseo, iluminación y seguridad en el mismo Paseo, reclamando cambiar ‘los horribles bancos de piedra y ladrillo’ del mismo. Igual tenor tenían notas alusivas al mal estado en que se encontraban las calles de Las Quintas, porque ‘a cada paso son hondos pantanos que impiden la circulación’. También se refieren al mal aspecto que tenía la plaza principal, asemejándose a un invernadero de hacienda. Al respecto, se contrataba en esa fecha al ingeniero Thompson para la construcción de una pila en la plaza y para embellecer el paseo. Sin embargo, habían pasado los días de la exposición y la prensa señalaba: ‘la plaza que tenemos ya no es un potrero, ni un invernadero, ni nada que se asemeje..., sino una pampa. Ya nadie quiere cruzarla, sea por la hediondez que derraman los cuatro malditos estanques, sea por los bichos que molestan a los transeúntes. Los álamos parecen cabos de escobas...’\*\*\*\*

Con un alumbrado a velas deficiente y acotado, sin aprovisionamiento de aguas corrientes y sin sistema de transporte, la ciudad se preparaba para recibir el progreso simbolizado en la tecnología, la industria y las artes. Sólo por el tiempo de los preparativos y de los tres meses que duró el evento competitivo, se instaló un precario y provisorio tranvía, cuyo recorrido cubría desde la estación ferroviaria, pasando por la calle Caseros y actual Duarte Quirós, hasta una explanada construida a tal fin en el predio de la muestra. El sistema funcionó, a pesar de los temores de desmoronamiento de los edificios cercanos, trasladando todo tipo de maquinaria, muebles, objetos de arte, artesanías, etc. para ser expuestos en la vidriera del progreso. Una vez clausurada ésta, el tranvía y sus rieles fueron levantados, a pesar de la petición de la Comisión Vecinal, ‘porque va a emplearse en la aduana nacional que este año va a establecerse en Córdoba’.”\*\*\*\*\*<sup>92</sup>

---

<sup>92</sup> *Notas del artículo*: \* Boixadós (2002) y Boixadós (2005). \*\* Córdoba, *El Progreso*, 8 de enero de 1871. \*\*\* Córdoba, *El Eco de Córdoba*, 2 de febrero de 1870. \*\*\*\* Córdoba, *El Progreso*, 16 de febrero 1872. \*\*\*\*\* Córdoba, *El Progreso*, 22 de marzo de 1872. Ver imágenes de los edificios en nota 28 Primera Parte Capítulo 1 Anexo B: Edificios antes de 1927.

### 1.2.7.- Trama y urdimbre trastocadas

Con la llegada en 1870 del ferrocarril que unió Rosario con Córdoba, la organización de la ciudad tuvo nuevos condicionamientos físicos y un vínculo diferente con el país y el mundo, lo cual favoreció una dinámica de crecimiento económico. Las vías del ferrocarril, así como los antiguos caminos de las carretas, fueron respetados al extenderse el trazado de los nuevos barrios con sus manzanas y calles, por lo que se rompió, en parte, la estructura y orientación de la trama original de la ciudad. Los nuevos asentamientos vincularon, en una misma retícula partes que estuvieron aisladas, en un crecimiento que fue rellorando los intersticios entre loteos anteriores; también se dinamizó la actividad alrededor de las estaciones, donde los trenes se detenían, concentrando en ellas movimientos de personas y objetos. Por esos años se realizaron varios puentes, los que permitieron extender la trama de la ciudad a nuevas tierras próximas al Centro: el Florida (1886) que unió Alberdi con los barrios Providencia y San Martín, hoy puente Avellaneda<sup>93</sup>; el General Alvear (1889), que conectó con el loteo del barrio General Bustos; el puente Juárez Celman (1881), que unió Alta Córdoba con la Calle Ancha (hoy avenida General Paz), diseñado por el ingeniero Esteban Dumesnil<sup>94</sup>; Baracaldo (1888, hoy La Tablada), para unir el barrio Marechal con Bajo Palermo; Sarmiento (1870) que une el Centro con barrio General Paz (hoy Olmos); Maldonado (1879, conocido como “del Matadero”), construido en para conectar San Vicente con el barrio General Paz.

La traza con que los loteos organizaron las calles y manzanas, fue modificada respecto a la originaria del centro en la orientación, aunque, es discutible considerar que hayan cambiado la disposición del damero original, ya que cuando se hicieron eran “pueblos” que no dependían de la ciudad de Córdoba. En General Paz, la retícula de calles y manzanas rotó unos 40° al norte respecto al eje este-oeste de la matriz original, y sus calles quedaron apreciablemente más anchas a consecuencia de reformas introducidas, lo

---

<sup>93</sup> Puente Avellaneda, ver N°44 en Primera Parte Anexo Cap. 1.A. Ciudad

<sup>94</sup> El ingeniero francés Esteban Dumesnil, participó de otras obras como el dique Mal Paso en el que compartió la construcción con Juan Biale Massé, quien había comenzado a fabricar cal de buena calidad en Punilla, para la argamasa de estas obras. También trabajó en forma paralela junto al ingeniero Carlos Casaffousth con Biale Massé en la construcción del Primer Dique San Roque. Ambas obras, fueron solicitadas por Miguel Juárez Celman en 1884, con la finalidad de proveer agua a la ciudad de Córdoba. El San Roque, fue inaugurado el 12 de abril de 1890, y tenía un murallón de 115m de longitud y 37m de altura; fue el primer dique en levantarse en América del Sur, y entonces el mayor embalse artificial del mundo, previendo albergar 250 millones de metros cúbicos de agua. En los cálculos del dique intervino el Ing. Alexander Gustave Eiffel que había sido profesor de Carlos Casaffousth en el Politécnico de París. (Parise, 2016).

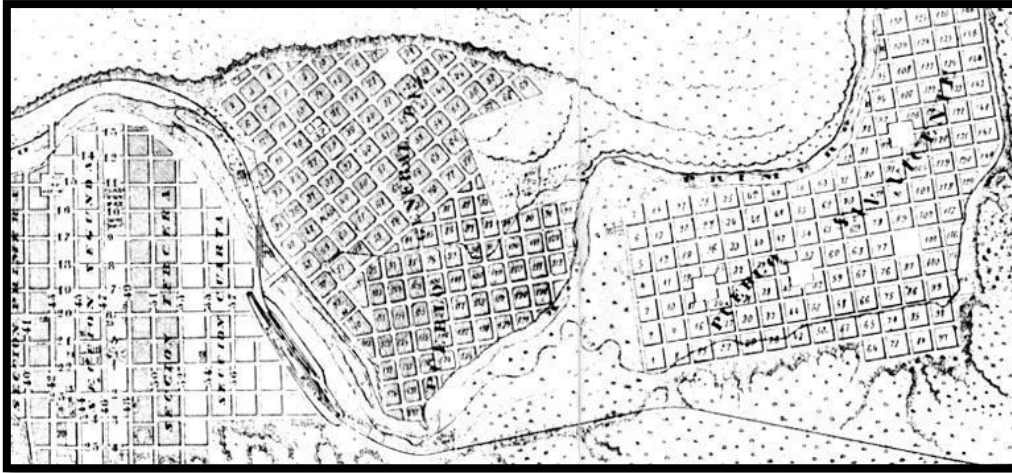
cual creó una diferencia respecto del centro histórico. En San Vicente, esa inclinación fue más leve ya que se desvió hacia el norte unos 10° aproximadamente, considerando el mismo eje, aunque respetó la retícula original de manzanas cuadradas y dio mayor amplitud a las calles. Para 1890, en los planos el barrio Juniors, el trazado de las calles se orientó en el eje este-oeste con una inclinación de 5° hacia el norte, desviando la continuidad recta de las calles, con los barrios General Paz y San Vicente.

Villa Revol<sup>95</sup>, se organizó en 1880 siguiendo el eje de la avenida O'Higgins, perpendicular a la vía del tren a Malagueño. Pueblo Ferreyra, loteado en 1889, aislado de la ciudad, se organizó siguiendo un trazado ortogonal modificado, que tomó como referencias a las vías del FC y la ruta 9 Sur. El barrio Los Bulevares en 1889, separado de la ciudad y próximo al canal maestro norte, ordenó su retícula con el bulevar Los Alemanes que corría E-O y era perpendicular a la Ruta E-53. Pueblo La Unión, en el Pucará, quedó absorbido por Crisol Norte y Crisol Sur. Este último, por su parte, se organizó con calles ortogonales, con un eje de Norte a Sur en las avenidas Madrid-O'Higgins, perpendicular a la vía del FC a Malagueño. A su vez Crisol Norte, siguió una estructura que mantuvo cierta ortogonalidad, pero fue cruzada por diagonales y un circuito circular por la proximidad a las vías del tren; en la calle Uruguay hay un viaducto debajo del terraplén de las vías; unas cuatro cuadras más adelante, se podía cruzar el río hacia el Barrio Juniors. Villa San Carlos, creado en 1889, a la vera de la avenida O'Higgins, orientó sus calles perpendiculares a ésta. Por su parte, en barrio Jardín -que fue surgiendo de manera espontánea entre el Hipódromo y las vías del tren a Malagueño- se orientó sus calles paralelas a las vías del FC, así como, las avenidas, perpendiculares a las mismas.

Las variaciones leves que se hicieron al modelo original de urbanización -como rotar la orientación de las manzanas o ampliar el ancho de calles y veredas-, mantuvieron, la urdimbre del plano original. Estas modificaciones en la trama, condicionaron el crecimiento posterior de la ciudad, al interactuar con el relieve geográfico y los terraplenes del ferrocarril, como se puede observar en las imágenes de abajo.

---

<sup>95</sup> En el año 1917 se instaló en Villa Revol (kilómetro siete) una fábrica de cemento portland creada por el ingeniero Marcelo Garlot y Pablo Verzini; en 1925, falleció Verzini y se integran a la empresa Bautista Verzini y León Reig; en 1931, pasó a ser la Corporación Cementera Argentina S.A (Corcemar); a partir de ese año introdujeron reformas y se instaló un horno rotatorio incrementando así la producción y con ella la población aledaña (Bischoff 1986: 345). Ver N°25 en Primera Parte Anexo Cap. 2.B. Edificios.



Plano Catastral de 1890 (Catastro Machado)



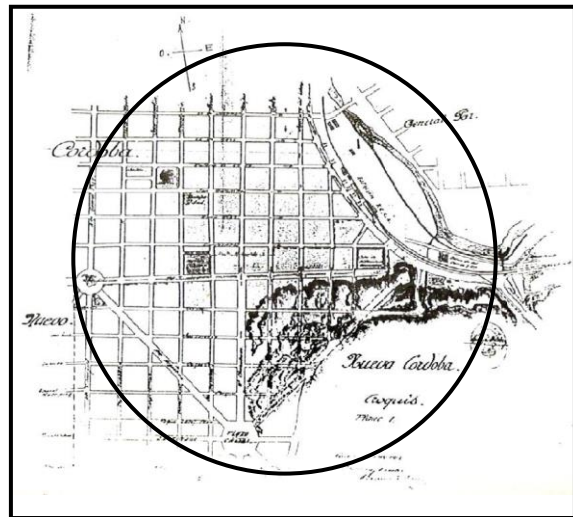
Imagen satelital actual capturada con Google Earth, febrero de 2015.

Para 1894, se puede observar en el primer plano oficial de toda la superficie del ejido municipal de la ciudad de Córdoba -realizado por el ingeniero Caraffa-, que la trama reticular comenzaba a romper su alineación, como resultado de las diferentes orientaciones que cada nuevo barrio fue introduciendo. En este plano, las manzanas del barrio Nueva Córdoba, ubicadas entre la avenida Chacabuco y el Parque Sarmiento, estaban dibujadas en una disposición de la cuadrícula paralela a la avenida Lugones. La traza real que luego se construyó, es la que se ve más abajo en el croquis de 1919. Allí se ve que, a pesar de las dificultades que implicaban las barrancas para la construcción de las calles, se respetó el damero y la orientación originales, aunque ello exigió importantes movimientos de tierra.

**Plano oficial de 1894**



**Croquis Barrio Nueva Córdoba del Año 1919**



Hasta este momento, entre las pocas construcciones que habían apartado su orientación de la ortogonalidad original, estaban el Cementerio San Jerónimo y el edificio del Observatorio, los dos con sus plantas rotadas respecto del núcleo. Con ello, se podría sostener que, en general, la traza urbana establecida por Abreu de Figueroa fue predominante en el ordenamiento urbano, durante los casi tres siglos de existencia desde su fundación hasta 1870.

La ciudad construida, se mantuvo dentro de la superficie descripta, aunque en 1868 su jurisdicción política fue ampliada por ley para abarcar una extensión mayor, haciendo coincidir los límites municipales con los del Departamento Capital.<sup>96</sup>

Sobre este período, más en particular en lo que respecta al ciclo 1870-1895, el historiador y economista Aníbal Arcondo sostiene:

“... vemos un espacio urbano en transformación rápida y no siempre justificada por las necesidades de hábitat. La confluencia de otros cambios a distancia y/o locales, como la llegada del Ferrocarril Central Argentino, el acceso de la Provincia y luego de la Municipalidad al capital extranjero y el flujo migratorio permitieron a Córdoba disponer de los medios necesarios para una rápida expansión urbana que, (...) pudo ser aprovechada por un limitado grupo de personas que ejecutando el negocio de la urbanización hicieron coincidir la política de modernización a nivel urbano con sus intereses particulares. El fenómeno de urbanización que se operó en Córdoba entre 1870 y 1895 es caracterizado como el de una ‘urbanización especulativa y coyuntural’ y su desarrollo se inscribe en el de una ‘ciudad intermedia del hinterland pampeano’, con todas las limitaciones que le significan su dependencia de la política nacional, léase Buenos Aires. El fenómeno no fue totalmente

<sup>96</sup> En agosto de 1868, la municipalidad de Córdoba a cargo de Tomás Garzón, aprobó un proyecto por el cual se fijaba la forma del departamento Capital en un cuadrado de 15 kilómetros de lado con centro en la actual plaza San Martín, con sus lados orientados de acuerdo a los puntos cardinales. Dicho proyecto fue aprobado por una ley provincial, el 14 de diciembre de 1878, cuando se extendió la jurisdicción del departamento a un cuadrado de 20 kilómetros, en vez de los 15 anteriores. El 2 de enero del año 1894 durante el gobierno de Julio Astrada, se promulgó la ley orgánica de municipios, que estableció a través de un decreto del día 26 del mismo mes la ampliación del cuadrado hasta 24 kilómetros de lado que rige hasta el día de hoy (Bischoff, 1986).

aceptado por todos los grupos políticos locales. La ciudad antigua que era puesta en cuestión por los adalides del progreso, se correspondía con una estructura social rígida y con consciencia de sus limitaciones. La ciudad que Sarmiento paradigmáticamente describiera en su *Facundo* ofrecía resistencias al cambio que no siempre estaban basadas en posturas ideológicas y/o irracionales. Y aún a *posteriori* de los cambios (...), podría concluirse (...) en que esos cambios fueron físicos más que mentales y eso era así, precisamente, por la rápido y exógenos y por no resultar de necesidades perentorias o inmediatas, planteadas por la sociedad. El fracaso, o si se prefiere, el detenimiento de la urbanización ‘a palos’ -como la denominaban los opositores- producto de la crisis de 1890 y las políticas de ajuste a que obligaron los arreglos de la deuda externa argentina, muestran que debió haber existido un resguardo que permitió que el proceso no se detuviera abruptamente y que los responsables de esa urbanización a palos pudieran sortear en muchos casos, su quiebra personal, posiblemente a causa de determinaciones emanadas del gobierno nacional.” (Boixadós 2000: 15-16).

### 1.3.- CRISIS DE 1890 Y LENTO CRECIMIENTO

En los treinta y siete años siguientes a la crisis de 1890, hubo poca actividad constructiva y de loteos si se los compara con los treinta anteriores. Los rasgos más notables fueron la consolidación de los barrios ya existentes y unos pocos nuevos que se crearon, con lo cual se unificaron partes de la retícula urbana, al ocupar sectores que estaban vacíos. Varios edificios públicos importantes se sumaron a la prestación de servicios para la población y mejoró el equipamiento general de la ciudad. En un recorrido que comienza por el centro, pasa hacia el oeste, luego al este, de allí al norte del río, para terminar por el sur, se describen a continuación algunos de los cambios ocurridos en estos años en cada sector y barrio de la ciudad.

#### 1.3.1.- Centro

En el *Centro* se consolidó la superficie ocupada y las construcciones hacia el sur se expandieron. Numerosos edificios de varios pisos comenzaron a aparecer en los lugares más céntricos, como los alrededores de la Plaza San Martín. En una de sus esquinas, en la vereda opuesta y en diagonal a la Catedral, se levantó el edificio del Banco de la Nación Argentina<sup>97</sup>; en la esquina sureste, el Hotel San Martín<sup>98</sup>; en la calle 25 de Mayo, a media

---

<sup>97</sup> Construido en 1911, con proyecto de Salvador Miratte (Bordese, 2015) en un predio donde hubo antes otro edificio. Ver N°28 a. en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>98</sup> Hotel San Martín, en la esquina de Buenos Aires y San Jerónimo, antes ocupada por el “Café Argentino” y la “Botica del Inca”, que fueron demolidos en 1889 para construir un edificio de la Bolsa de Comercio, que no se concretó. Entonces ocupó el lugar otro proyecto, realizado por el Ingeniero Pedro Vinet para el “Hotel San Martín”, de 120 habitaciones que fue el más lujoso de la ciudad. Entre 1915 y 1923, el edificio pasó a ser sede del gobierno de la ciudad de Córdoba, para luego, entre 1923 y 1983, ser otra vez hotel, con el nombre de Palace. Ver N°48, en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.



cuadra de la avenida Maipú, se construyó en 1923, el Gran Hotel Victoria<sup>99</sup>, con un proyecto del ingeniero italiano Ubaldo Emiliani.

*Nueva Córdoba* emergió luego de la crisis de 1890, en parte, debido al atractivo del gran parque llamado Sarmiento<sup>100</sup>. En la entonces Avenida Argentina (hoy Hipólito Yrigoyen), una diagonal que une las plazas Vélez Sarsfield y España, se autorizó en 1892 la construcción de la Cárcel Correccional de Mujeres, cuya dirección fue entregada a la congregación de Hermanas del Buen Pastor. El gobierno de la Provincia de Córdoba, cedió las tierras para su construcción en 1905 y para la capilla en 1910<sup>101</sup>. Ambos edificios fueron diseñados por el arquitecto José Montblanch, quien en esos años también llevó adelante la construcción de la iglesia de Nuestra Señora del Carmen<sup>102</sup> de la orden de los frailes Carmelitas Descalzos.

Otra obra notable fue la vivienda residencial conocida como Palacio Ferreyra<sup>103</sup>, residencia privada con mayor lujo de toda la ciudad, mandada a construir por el médico y empresario Martín Ferreyra. Enfrente de esta gran casona se construyó, en 1915, el Museo Provincial de Bellas Artes Emilio Caraffa<sup>104</sup> diseñado por el arquitecto Juan Kronffuss<sup>105</sup> sobre la calle Leopoldo Lugones.

---

<sup>99</sup> El 24 de junio de 1914 fue inaugurado por su dueño Pantaleón Andruet el edificio de estilo *art nouveau*. Fue el primero en Córdoba provisto de agua corriente y baños individuales. Con 120 habitaciones distribuidas en cuatro plantas con terraza, una confitería donde se proyectaban películas y un ascensor. El hotel siguió creciendo y sumó 40 habitaciones y un segundo ascensor. Luego se redujo el nombre a Hotel Victoria (Redacción La Voz, 2014).

<sup>100</sup> El Parque Sarmiento fue diseñado por el urbanista francés Carlos Thays, inaugurado en 1911 (Page, s.f.). Ver N°29 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

<sup>101</sup> Cárcel y Capilla del Buen Pastor ver N°30 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>102</sup> Iglesia de Nuestra Señora del Carmen ver N° 31 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>103</sup> Palacio Ferreyra fue diseñado por los Arquitectos Ernest Paul Sanson y Maurice Sanson y terminado en 1919. Ver N° 32 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

<sup>104</sup> Para 1916 finalizó la construcción del edificio del Museo Provincial que había sido iniciada en 1915 a iniciativa del gobernador Cárcano (Gobierno de la Provincia de Córdoba, página oficial).

<sup>105</sup> Kronffuss, Johannes (1872 Budapest -1944 Córdoba). Luego de estudiar en el Politécnico de Budapest, ingresó a la Real Facultad de Ciencias Técnicas de Munich, donde obtuvo el título de Ingeniero en 1897, aprobando el mismo año su examen habilitante como Arquitecto. Además, estudió pintura, escultura y grabado. Llegó a Argentina en 1910 para encargarse de la dirección de obra de la nueva sede de la Facultad de Ingeniería de Buenos Aires, proyecto por el que había ganado el primer premio en un concurso internacional convocado por la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales; finalmente este proyecto no se realizó. En 1915 viajó a Córdoba. Allí cumplió una intensa tarea docente durante largo tiempo. Trabajó como arquitecto principal de la Oficina de Obras Públicas de la Provincia, como Director Interino de Obras Públicas de la Municipalidad y como Director General de Arquitectura. Desarrolló un gran conjunto de obras públicas y privadas tanto en Córdoba como en Buenos Aires. Realizó una gran labor de relevamiento de la arquitectura colonial argentina en Córdoba, Salta, Jujuy y Buenos Aires, por medio de croquis, acuarelas y planimetrías, que plasmó en su libro “Arquitectura Colonial en la Argentina” (1921). (Moderna Buenos Aires, 2011)

### 1.3.2.- Oeste

Hacia el *Oeste*, el barrio conocido como *Pueblo La Toma*, cambió su nombre por el de Alberdi, el 9 de setiembre 1910, cuando lo dispuso el Concejo Deliberante por iniciativa del entonces intendente Ramón Gil Barros. En este barrio, se construyó el Hospital Nacional de Clínicas<sup>106</sup>, inaugurado el 24 de mayo de 1913, como parte integrante de la Facultad de Ciencias Médicas. También se levantó, en el año 1912 el edificio de la Escuela Normal de Maestras<sup>107</sup>, que se había fundado el 2 de junio de 1884, frente a la actual plaza Colón.

La urbanización, que se llamó Villa Páez, tiene un antiguo antecedente en el loteo del Molino de las Huerfanitas y en los litigios de Torres para que se le otorgue el derecho a la propiedad de esas tierras. La historia de esta porción de suelo -rodeada por un meandro del río en tres de sus lados- y del posterior loteo, reviste un interés particular, porque se puso de manifiesto un proceso de expropiación al pueblo originario, quienes las tenían otorgadas en propiedad comunal desde mucho tiempo antes. Se puede seguir todo el proceso en los expedientes del Archivo General de la Nación.<sup>108</sup>

### 1.3.3.- Este

Hacia el *Este*, San Vicente conservó las dimensiones del loteo original, debido en parte, al condicionamiento de las barrancas que lo rodean. Al norte del barrio General Paz, en 1913, Arturo L. Hughes creó el Barrio Inglés<sup>109</sup> (hoy Pueyrredón), en tierras que fueron de la familia López.

Como parte del equipamiento de salud, la comunidad de inmigrantes de Italia creó el Hospital Italiano<sup>110</sup>, ubicado en el Pueblo de General Paz sobre la calle Roma. Fue construido entre el 14 de agosto de 1904 y el 15 de mayo de 1910.

Entre 1925 y 1928, se ensanchó la avenida 24 de Septiembre desde la avenida General Paz hasta la avenida Patria, durante la intendencia de Emilio F. Olmos (Dómina, 2011).

---

<sup>106</sup> Hospital Nacional de Clínicas ver N°33 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>107</sup> Escuela Normal Superior Alejandro Carbó ver N°34 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>108</sup> Ver el N°34 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A Ciudad, donde se reproduce parte del artículo de Sonia Tell "Expansión urbana sobre tierras indígenas. El pueblo de La Toma en la Real Audiencia de Buenos Aires" en el que narra la historia del conflicto legal, siguiendo el expediente judicial que se conserva en el Archivo General de la Nación (AGN), Sala IX, 30-6-5. Artículo publicado en *Mundo Agrario. Revista de Estudios Rurales*, del Centro de Estudios Histórico Rurales, FaHCE-UNLP, La Plata 2010.

<sup>109</sup> Barrio Pueyrredón ver N°35 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

<sup>110</sup> Hospital Italiano ver N°35 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

### 1.3.4.- Norte

Por el *Norte* se lotearon en 1910, el barrio Firpo<sup>111</sup> -con el nombre de su creador, que fue cambiado en 1951 por el de General Bustos<sup>112</sup>- y el barrio Talleres Este, ubicado al norte del barrio General Paz. Ambos, dieron lugar a un eje de crecimiento sobre la avenida Leandro N. Alem.

Se crearon también, barrios alejados de la trama urbana, como Villa Corina, que en 1914 se organizó siguiendo la avenida Rancagua y terminó, al norte, en la ruta A74; que allí, en un trazado diagonal, se unió con la avenida Alem. En este barrio, la plaza central se hizo rotada respecto a los ejes perpendiculares de las calles, para romper con la monotonía de la repetición. En los terrenos que quedaban entre el río y el barrio San Martín se realizaron, entre 1917 y 1923, los loteos que dieron existencia al barrio Providencia<sup>113</sup>.

En esos años se construyó, sobre la calle Castro Barros, la Casa Cuna<sup>114</sup> (hoy Hospital Pediátrico); al lado había un Corralón Municipal. Para 1917, junto a las vías del FC Central Norte, se instaló la cervecería Río Segundo.<sup>115</sup> Más al oeste, separado de Villa Cabrera, se fue consolidando el barrio Las Rosas; y, hacia el noroeste, se anunciaba en esos años por los diarios, la venta de lotes en el “Cerro de las Rosas”<sup>116</sup>.

### 1.3.5.- Sur

Por el *Sur* de la ciudad, apareció barrio Jardín, junto a Villa Revol, mientras que Ferreyra permaneció todavía separado de la trama de la ciudad. En 1893, comenzó la construcción del edificio de los Molinos Letizia, perteneciente a la familia Minetti, en un terreno ubicado entre el río y las vías del FC Central Argentino al norte del entonces

---

<sup>111</sup> “El mayor propietario de estas tierras era Bartolomé Firpo, empresario del negocio de la cal. El barrio tenía una zona urbanizada y el resto ocupada por quintas de frutales y verduras, y algunos cortaderos y hornos de ladrillos.” N°34 en Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

<sup>112</sup> El nombre se cambió el 14 de junio de 1951 por ordenanza municipal por el de Barrio Brigadier General Juan Bautista Bustos, en base al proyecto del legislador Manuel Martín Federico. (Bischoff: 1986)

<sup>113</sup> *Barrio Providencia*: “Queremos añadir que la Compañía de Seguros la Providencia loteó en 1923 los terrenos del antiguo ‘potrero de Ducasse’, para en ellos estimular la edificación. Aquella entidad crediticia dio sin duda nombre a ese sector. Es la parte sud de avenida Castro Barros hasta llegar al río (*Archivo Municipal de Córdoba, Documentos de J 924 A-2-73, Fol. 723*). En enero de 1917 se había procedido a lotear otra de aquellas secciones, de propiedad de Payer y Deponti, al lado de la calle Florida, hoy Santa Fe). (*Archivo Municipal de Córdoba. Documentos de 1918 A-2-57*) (Bischoff 1986:61).” N°34 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

<sup>114</sup> Casa Cuna ver N° 36 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>115</sup> Cervecería Río Segundo ver N° 37 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>116</sup> El barrio Cerro de las Rosas fue loteado en la década del 20 por Bronenberg y su esposa María Teresa Díaz Valentín. Ver N°38 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

barrio Crisol; en la misma zona se construyó en 1919 el Molino Centenario<sup>117</sup>, también de la familia Minetti. El edificio del Mercado Municipal Marcos Juárez en San Vicente, que fue demolido en 1927 y cuyo terreno se usó para levantar el Nuevo Mercado Municipal (hoy Centro Cultural San Vicente), fue erigido en estos años. Entre 1920 y 1927, se construyó el Hospital Español<sup>118</sup> a un costado por el Parque Sarmiento.

### **1.3.6.- Calles y manzanas**

La trama de calles y manzanas, durante esos años, se vio afectada por varias rupturas deliberadas en relación a la orientación del damero central. Una de las más notorias, por su proximidad al centro y por como afectó el desarrollo posterior de la ciudad, fue el loteo “Pueblo de los Talleres”, construido en los terrenos de la Compañía Argentina de Tierras del Norte Limitada (*The Argentine Northern Land Company Limited*) pertenecientes al FC Central Córdoba, junto a los galpones y talleres. Este barrio conservó la trama reticular, pero abandonó la orientación al alinear las calles con el límite noroeste del terreno, de forma romboidal. Así, la actual avenida Alem conformó uno de los bordes, mientras la Diagonal Ica definió otro, al norte. Es posible que la decisión de organizar el trazado de las calles y las manzanas, con la ortogonalidad orientada de acuerdo a la avenida Alem, se haya tomado para respetar la jerarquía mayor de esa avenida, respecto a las otras calles que rodean al loteo. A su vez, el recorrido y la orientación de la avenida Alem, se debe a que era el antiguo camino a Colonia Tirolesa y Colonia Caroya, que hoy se denomina Ruta Provincial A 174.

Alta Córdoba, San Martín y Villa Cabrera se extendieron hasta unirse. Dieron continuidad a la urbanización -interrumpida por el recorrido de las vías del tren que los con sus terraplenes elevados-, en un dibujo de calles y manzanas que descontinuó la orientación del diseño ortogonal de la ciudad.

Con esta situación de crecimiento desordenado, el gobierno provincial contrató el primer estudio urbano que, como se verá en el capítulo siguiente, realizó un relevamiento sistemático y propuso un plan. El objetivo, fue alcanzar un ordenamiento de la situación y organizar el crecimiento futuro, para lo cual, el ingeniero Benito Carrasco, escogió ciertos criterios de ‘modernización’ considerados en el diagnóstico y la propuesta.

---

<sup>117</sup> Molinos Letizia y Molino Centenario N°51 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>118</sup> Hospital Español (hoy Ferreyra) ver N° 38 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

## CAPÍTULO 2: CÓRDOBA EN 1927 Y EL PLAN CARRASCO

### 2.1.- LA PLANTA URBANA EN LA FOTO AÉREA Y EN LOS PLANOS

#### 2.1.1.- Recorrido en la fotografía por zonas y barrios

En la fotografía aérea de 1927 se puede observar que, de los 576km<sup>2</sup> de la superficie del ejido municipal, la parte urbanizada ocupaba cerca de 21,25% (122 km<sup>2</sup>) y las manzanas no estaban plenamente construidas en su interior. No aparecen, en esta imagen del relevamiento de la ciudad: el barrio de Ferreyra al sureste; loteo de Los Bulevares, al noroeste; la Fábrica Militar de Aviones<sup>119</sup> ubicada al oeste de la ciudad; la casona “Chateau Carreras”, hacia el noroeste; entre otras ausencias. Estas construcciones, que estaban separadas de la zona urbanizada, están registradas en otras fuentes; p.e. Carrasco, menciona la existencia de la fábrica y los depósitos militares en el Plan Regulador y de Extensión.

Se puede ver con nitidez que las manzanas del *Centro* se encontraban todas edificadas, incluso aquellas de los Bajos del Río. En esa zona, se registra el viejo Mercado Norte<sup>120</sup>, entre las calles Sarmiento y Catamarca, frente a la antigua Plaza España (antes Marchena y hoy inexistente). Un par de calles al norte, se ve el Colegio Santa Infancia<sup>121</sup>, en la esquina de las calles Rivadavia y Libertad. Sobre la avenida General Paz N° 490,

---

<sup>119</sup> La Fábrica Militar de Aviones se inauguró el 10 de octubre de 1927, con la presencia del entonces gobernador Ramón J. Cárcano. Ver N°1 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>120</sup> Antiguo Mercado Norte frente a la Plaza España o Marchena. Ver N°14 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>121</sup> Colegio Santa Infancia perteneciente a la Junta Arquidiocesana de Educación Católica, que ofrece “educación laica no confesional” (Gobierno de la Provincia de Córdoba, página oficial). N°33 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

esquina Humberto 1º, se observa el edificio de la Escuela Superior Normal de niñas “Juan Bautista Alberdi”<sup>122</sup>.

En los alrededores de la Plaza San Martín, destacan los siguientes edificios: Cabildo<sup>123</sup> de la ciudad; Banco de la Nación Argentina<sup>124</sup>; el entonces Hotel Palace<sup>125</sup>; Catedral<sup>126</sup>; iglesia de Santa Teresa y convento de las Carmelitas Descalzas de San José<sup>127</sup>; y, el colegio Monserrat<sup>128</sup>.

Hacia el sureste se puede ver el bulevar Junín, que terminaba en la calle Cáceres de Allende, donde estaba el antiguo Hospital Rawson<sup>129</sup> fundado en 1918 y demolido en 1962. También se observan: la Escuela Olmos<sup>130</sup>, frente a la Plaza Vélez Sársfield inaugurada en 1909; el Teatro Rivera Indarte<sup>131</sup>; la plaza Sobremonte<sup>132</sup> y, al frente, el terreno baldío donde se construyó el Palacio de Tribunales<sup>133</sup> entre 1927 y 1936. Sobre la avenida San Juan y el pasaje Rosario, destaca el edificio del Mercado Sud<sup>134</sup>. En la actual esquina de la avenida Emilio Olmos y bulevar Guzmán, se ve el edificio de Molinos Río de la Plata<sup>135</sup> con sus grandes silos. Se puede apreciar que entonces no había puente sobre el río en la calle Sarmiento<sup>136</sup>.

Desde la Plaza Vélez Sársfield siguiendo por la avenida Argentina (hoy Yrigoyen), se ve el edificio de la Cárcel de Mujeres<sup>137</sup> y, más adelante, el Palacio Ferreyra<sup>138</sup>, hasta llegar a la Plaza España<sup>139</sup>, donde terminaba el bulevar Chacabuco;

---

<sup>122</sup> La Escuela Normal Provincial contó desde 1906 con su plan de estudios y la denominación de “Juan Bautista Alberdi”. Ver N°2 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>123</sup> Cabildo ver N°2 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>124</sup> Banco de la Nación Argentina ver N°28 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>125</sup> Hotel Palace sobre la esquina de Buenos Aires y 27 de abril, antes llamado Hotel San Martín. Ver nota al pie N° 71 en Cap.1 Primera Parte y N°48, en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>126</sup> Catedral ver N°1 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>127</sup> Convento de las Carmelitas Descalzas de San José ver N°4 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>128</sup> Colegio Monserrat, fundado por la congregación jesuita en el año 1687; en el siglo xx pasó a depender del Rectorado de la Universidad de Córdoba. Ver N°3 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>129</sup> Antiguo Hospital Rawson ver N°5 Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>130</sup> Escuela Olmos y Plaza Vélez Sársfield ver N°4 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>131</sup> Teatro Rivera Indarte, en 1891, fue encargado a Francesco Tamburini, que estuvo a cargo del proyecto, con colaboración, del arquitecto ítalo-argentino José Franceschini. Este último, dirigió la construcción de los 3.640 m<sup>2</sup> de superficie cubierta; la función inaugural fue el 26 de abril de 1891. Ver N° 6 en Primera Parte Anexo Cap.2.B. Edificios.

<sup>132</sup> Plaza Sobremonte ver N°11 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>133</sup> Palacio de Tribunales ver N°7 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>134</sup> Mercado Sud ver N°13 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>135</sup> Molinos Río de la Plata ver N°8 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>136</sup> Puente Sarmiento, por la calle que une ambos márgenes del río, en esos años este nombre era usado para identificar el puente sobre la calle 24 de Septiembre (Núñez Taborda, 2012).

<sup>137</sup> Cárcel de Mujeres del Buen Pastor ver N°30 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>138</sup> Palacio Ferreyra ver N°32 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>139</sup> Plaza España ver N° 16 y N° 58 en Primera Parte Anexo Cap. 2. A. Ciudad.

siguiendo hacia el sur por la avenida Argentina, está el Palacio Dionisi<sup>140</sup>; entre las calles Crisol, Chile y Bolivia hay un gran descampado. Al sur de éste se ve la Escuela Nacional de Agricultura<sup>141</sup>, donde termina el tejido urbano.

Hacia el *Oeste* del centro, en el barrio Alberdi, se ve el edificio de la cervecería Córdoba<sup>142</sup> y, sobre la margen sur del río, se puede observar el edificio de la Central Térmica Mendoza<sup>143</sup>; avanzando en la misma dirección, se ve el puente Florida (hoy Santa Fe). Siguiendo hacia el oeste y, antes del cementerio San Jerónimo, se puede ver el edificio del Hospital de Clínicas.<sup>144</sup> En un costado del hospital, está el cauce del arroyo conocido como El Aguaducho -que nace en unas barrancas al sur de la avenida Colón y desemboca en el río-, se distingue porque las construcciones dejan un vacío conocido como pasaje Aguaducho.<sup>145</sup> Llevando la mirada hacia el Centro, se pueden ver los Cuarteles de Bomberos<sup>146</sup>, la plaza Colón<sup>147</sup>, la Escuela Normal de Maestras<sup>148</sup> y, a su lado, el Colegio Pío X con la parroquia María Auxiliadora<sup>149</sup>, entonces en construcción. Yendo un poco más al sur, estaban los edificios de: la Escuela de Artes y Oficios; el Colegio San José de las Hermanas Dominicas<sup>150</sup>; y, sobre la calle Santa Rosa esquina con La Cañada, la Escuela Jerónimo Luis de Cabrera<sup>151</sup>.

Más al sur, se encuentra el Observatorio<sup>152</sup>, y se puede ver el curso de La Cañada que entonces pasaba junto a la avenida Vélez Sársfield a la altura de la avenida Pueyrredón, así como la ruta de las carretas que vienen desde el oeste, que termina en esta

---

<sup>140</sup> Palacio Dionisi ver N° 34 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>141</sup> Escuela Nacional de Agricultura ver N°36 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>142</sup> Cervecería Córdoba ver N°9 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>143</sup> Central Térmica Mendoza ver N°10 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>144</sup> Hospital Nacional de Clínicas ver N°33 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>145</sup> Pasaje Aguaducho (hoy pasaje de La Reforma), en el encuentro con Colón, sobre el lado sur de la avenida hacia el este, se ve el terreno baldío en el que construirá en 1928 el Mercado de Alberdi; este mercado funcionó como tal hasta 1960, en la manzana hoy delimitada por las calles Neuquén, Deán Funes y Calchaquí Norte, que donde ahora está el Registro Civil Municipal. (Page, 1994)

<sup>146</sup> Cuarteles de Bombero ver N°38 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios

<sup>147</sup> Plaza Colón ver N°43 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

<sup>148</sup> Escuela Jerónimo Luis de Cabrera ver N°33 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>149</sup> Colegio Pío X y parroquia María Auxiliadora. La iglesia, de imponente fachada, se encuentra erigida sobre la avenida Colón, anticipa el gigantesco edificio de 1.600 metros cuadrados, obra del arquitecto y presbítero José Vespigiani, iniciada en 1925. N°11 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>150</sup> Colegio de San José de las Hermanas Dominicas, se fundó en 1891 por el fraile Reginaldo Toro, de la orden de los dominicos, entonces obispo de la Iglesia de Córdoba. N°12 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>151</sup> El 24 de septiembre de 1907, se creó la primera escuela secundaria con orientación en tenedores de libros contables, y peritos mercantiles, el edificio está ubicado en la calle Santa Rosa 650, entre La Cañada y Fragueiro. Ver N°13 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>152</sup> Observatorio ver N°21 en Primera Parte Anexo 1. B. Edificios.

última avenida. Sobre Ayacucho 442 (esquina con el bulevar San Juan) se puede observar el edificio del colegio Nuestra Señora de Nieva<sup>153</sup>.

En el límite *Este* de la ciudad, se puede observar en la imagen el Barrio San Vicente, entre las vías del FC Central Argentino y el río, con la Plaza Urquiza sobre la calle San Jerónimo. Al sureste del mismo, se encuentra indicado el edificio del nuevo Matadero Municipal<sup>154</sup>, en medio de un descampado próximo a las vías del ferrocarril. Se ve, también, el Camino a Ferreyra y, un poco más hacia el norte, el Hipódromo<sup>155</sup> que está conectado por la calle Agustín Garzón. Se pueden ver en la foto los edificios: de la Capilla San Vicente, creada en 1877; el Colegio Santa Margarita de Cortona, construido en 1887; la Casa de las Hermanas Terciarias Misioneras Franciscanas, erigida en 1878; y, la sede de la Casa Generalicia Inmaculada Concepción. Estos cuatro edificios<sup>156</sup> se encuentran en la manzana delimitada por las calles Ramón Ocampo, Tristán Narvaja, EEUU y López y Planes. También, está la Iglesia de la Inmaculada Concepción<sup>157</sup> (San Jerónimo 2721), construido para 1914, en terrenos donados por el creador del barrio Agustín Garzón.

Siguiendo las vías, hacia el Centro, se encuentran las instalaciones de Molinos Letizia y Molino Centenario<sup>158</sup>; al lado, la leyenda “viviendas obreras”<sup>159</sup> y, enfrente, un escrito que dice “Hornos de Cal”. En la zona se observa la Bajada Pucará que era la entrada a la ciudad viniendo desde el sureste (Rosario, Buenos Aires) y se mantuvo como calle. En la imagen, se nombra el “Pasaje Albariño” y el “Pueblo Vista Alegre”, ninguno de las dos denominaciones, ni los puntos que señalan, han permanecido como tales. San Vicente se une con el Centro a través de la avenida Agustín Garzón; avenida que lo recorre en todo el largo de Este a Oeste. También, se distingue, entre el río y la calle Pellegrini, el antiguo Matadero Municipal<sup>160</sup>. Hacia el Norte y al Este, se encuentra la cervecería San

---

<sup>153</sup> El colegio Nuestra Señora de Nieva que comenzó a funcionar para 1905 junto a un Asilo. Ver N°14 en Primera Parte Anexo Cap.2.B. Edificios.

<sup>154</sup> Nuevo Matadero Municipal ver N° 39 en Primera Parte Anexo Cap. 2. Edificios.

<sup>155</sup> Hipódromo de barrio San Vicente ver N° 24 en Primera Parte Anexo Cap. 1.B. Edificios.

<sup>156</sup> Capilla San Vicente, Colegio Santa Margarita de Cortona, Casa de las Hermanas Terciarias Misioneras Franciscanas y la sede de la Casa Generalicia Inmaculada Concepción ver en N° 40 en Primera Parte Anexo Cap. 2.B. Edificios.

<sup>157</sup> Iglesia de la Inmaculada Concepción ver N° 41 en Primera Parte Anexo Cap. 2.B. Edificios.

<sup>158</sup> Molinos Letizia y Molino Centenario ver N°51 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>159</sup> Viviendas Obreras ver N°55 en Primera Parte Anexo Cap. 2. A. Ciudad.

<sup>160</sup> Antiguo Matadero Municipal ver N° 39 en Primera Parte Anexo Cap. 2. Edificios.



Vicente<sup>161</sup> y, unas pocas cuadras más -en la misma dirección-, está el Cementerio de San Vicente<sup>162</sup>.

Hacia el sur, junto a las vías del FC a Malagueño, del lado norte, hay un grupo de viviendas en un loteo de unas ocho manzanas que se identifican con el nombre de Pueblo Colón (hoy barrio Colón).

Cruzando el río, por el puente de la calle Dorrego se ingresa a lo que, después, se llamó barrio Juniors; pero, entonces, había un gran terreno baldío donde estaban el ‘*field*’ del Club Atlético, el del Club Córdoba y unas quintas. Siguiendo hacia el norte, se llega a la calle Manuel Dorrego, para salir a Larrea, un poco más al norte. Por el sur, el bulevar Arenales completa a esta pequeña parte de la ciudad. En la foto no se ven, pero en varios planos desde fines del siglo XIX, se indica una figurada urbanización de Juniors, con las manzanas alineadas con la traza de las calles de San Vicente. El recorrido descripto permite llegar al barrio General Paz, donde destacan: el antiguo Hipódromo<sup>163</sup>; las instalaciones del Club Atlético Juniors<sup>164</sup> y el Mercado<sup>165</sup>. Próximos a las vías, entre las calles Lima y Rincón, se ven los edificios de los galpones y depósitos del FC Central Córdoba<sup>166</sup> (hoy Belgrano). Sobre la calle David Luque, que establece el límite sur de los galpones del FC, en la esquina con David Luque, se observa la construcción del colegio, iglesia y convento de las Hermanas Esclavas del Corazón de Jesús<sup>167</sup> que ocupa media manzana. Cruzando la calle Arenales se ve el Hospital Neuropsiquiátrico<sup>168</sup>, que está desde entonces. A unas cuadras, rodeado por terrenos baldíos, se indica el Hospital San Roque<sup>169</sup> en una pequeña construcción sobre lo que es la actual avenida Patria. Hacia el

---

<sup>161</sup> Esta fábrica perteneció a Guillermo Ahrens, el primer cervecero documentado en un censo de la ciudad de Córdoba. La cervecería estuvo ubicada sobre la calle Bolívar, en Pueblo San Vicente, y produjo desde 1874 hasta 1913 (Ramés 2015). N° 46 en Primera Parte Anexo Cap. 2.B. Edificios.

<sup>162</sup> Cementerio San Vicente ver N° 35 en Primera Parte Anexo Cap. 2.B. Edificios.

<sup>163</sup> Para El año 1920 se trasladaron las carreras al barrio Jardín Espinosa donde se había construido el nuevo hipódromo perteneciente al Jockey Club de Córdoba. N° 15 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>164</sup> El club Atlético General Paz Juniors fue fundado el 27 de abril de 1914, cuando se instaló en el Barrio General Paz. N°16 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>165</sup> El Mercado Modelo fue construido por Baltasar Ferrer y funcionó como tal hasta 1982. Ver N°17 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>166</sup> Construidos en 1882, hoy en ese predio de 6 manzanas, dividido de este a oeste por la calle Libertad, están el parque José María Paz, el Museo de la Industria y la plaza Macario Carrizo al sur; mientras que por el norte se encuentran el Hipermercado Libertad, el Shopping Libertad y local de Híper Casa. Ver N°18 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>167</sup> Colegio de niñas creado en 1875 por Catalina de María Rodríguez (1823-1896), integrante de una familia importante de la ciudad y precursora de la orden. Ver N°32 en Primera Parte Anexo Cap.2.B. Edificios.

<sup>168</sup> Hospital Neuropsiquiátrico ver N° 40 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

<sup>169</sup> En la fotografía se indica el nombre de *Hospital San Roque*, pero en ese lugar se construyó el Hospital Córdoba; dicho terreno fue donado por José M. Martinoli en el año 1912 y el edificio fue inaugurado recién

este, termina la ciudad y comienzan las quintas. La avenida 24 de Septiembre prolongaba su trayecto -en lo que hoy se llama Bajada de Piedra-, hacia los piletones de Obras Sanitarias de la Nación<sup>170</sup>, donde se trataban los residuos cloacales antes de verterlos al río.

Siguiendo hacia el Norte, en lo que hoy se llama barrio Pueyrredón, en las calles Buchardo y General Deheza, en la foto se indica una Escuela Jesuita (es el Colegio Sebastián Raggi<sup>171</sup>); también, una plaza (Alem); las construcciones en esta zona no alcanzan a ocupar toda la manzana, y se ven muchos lotes baldíos; el barrio Inglés (Pueyrredón), todavía no había completado su población. Allí cerca está también, el Sanatorio Tránsito Cáceres de Allende, inaugurado en 1921<sup>172</sup>.

Desde el barrio Inglés, hacia el *Norte*, las vías del FC Central Córdoba interrumpen la circulación, que tiene como paso la avenida Juan B. Justo para ingresar al Barrio Talleres Este. En la foto, se indican los Talleres de este ferrocarril y, más abajo, Lavaderos y Baños. Para finales de enero de 1928, concluyeron los trámites para la construcción del primer loteo de barrio Yofre, por lo que no hay evidencias del mismo en esta foto; este loteo dio inicio a una amplia urbanización en el este de la ciudad.

En el barrio Alta Córdoba, destaca la estación del FC Central Córdoba<sup>173</sup> (hoy Belgrano) y, más al oeste, la del FC Norte Argentino (hoy incorporado al Belgrano). Al norte de la primera estación ferroviaria, se ve la Iglesia Corazón de María<sup>174</sup>, inaugurada en 1927 (Jujuy y Antonio del Viso), y la escuela del mismo nombre -sobre la calle Antonio del Viso 445-, que ocupa toda la manzana.

Al norte de la plaza Rivadavia, cruzando la avenida Isabel la Católica -entre las calles Fragueiro, Urquiza, Peral (hoy Fray León Torres) y Emilio Castelar- se puede ver la Iglesia y escuela Nuestra Madre de la Merced<sup>175</sup>, en un predio que ocupa toda la

---

en el año 1949 con el nombre de *Eva Perón*; tras el golpe de estado de 1955 cambió su nombre a Hospital Córdoba (Ferrari: 2016).

<sup>170</sup> La empresa Obras Sanitarias de la Nación (OSN) se registra en Córdoba para 1927 con la planta de potabilización agua y la de tratamiento de residuos cloacales. Ver N°27 en Primera Parte Anexo Cap.2.B. Edificios.

<sup>171</sup> El colegio Sebastián Raggi se fundó el 1° de octubre de 1927 de la mano del R.P. Sebastián Raggi, S.J., bajo el nombre de Colegio de la Asociación Obrera de la Sagrada Familia. N°19 en Primera Parte Anexo Cap.2.B. Edificios.

<sup>172</sup> Sanatorio Tránsito Cáceres de Allende, ver N°20 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>173</sup> Ferrocarril Central Córdoba ver N°25 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>174</sup> Iglesia Corazón de María ver N° 21 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>175</sup> Escuela Nuestra Madre de la Merced ver N°55 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios

manzana, que pertenece a la congregación Hermanas Terceras Mercedarias del Niño Jesús, cuyo convento ocupa además otra manzana completa al este de la iglesia y la escuela. En la foto se pueden ver los jardines del mismo y el edificio sobre la calle Emilio Castelar.

Cercano al puente Avellaneda, donde nace la avenida Castro Barros, se ve el edificio del Molino Ducasse<sup>176</sup>, hacia el este de este puente en la ribera norte del río está el parque Las Heras<sup>177</sup>, hacia el oeste siguiendo el río se ve el puente Florida (hoy Santa Fe). Más al norte, en el barrio San Martín, están los edificios de la Cervecería Río Segundo<sup>178</sup>, la Penitenciaría<sup>179</sup> y un Corralón Municipal, sobre el bulevar Castro Barros.

El bulevar Los Granaderos -continuación de la avenida Isabel la Católica-, traza una diagonal que nace a dos cuadras de Juan B. Justo, y termina en el “Camino a Río Ceballos”; en el cruce con las vías del FC Norte Argentino, se ve la Estación Rodríguez del Busto. Aquí, termina el registro fotográfico del noroeste de la ciudad. Muestra zonas de quintas y terrenos baldíos; aparecen algunas viviendas en las partes urbanizadas, al sur del bulevar Los Granaderos.

El barrio Villa Belgrano, que no se observa en la foto, pero está documentado en un plano hecho por el ingeniero Francoise, en junio de 1909, por encargo del fundador del barrio, Juan Manfredi. Las primeras construcciones que se registran son el Colegio Francés<sup>180</sup> y el “Recreo Lago Belgrano”. En 1919, se levantó la Escuela Fiscal -que luego se llamó Ricardo Palma<sup>181</sup>- y, entre 1922 y 1923, se construyó una usina hidroeléctrica hoy inexistente, sobre los muros de un antiguo molino.<sup>182</sup> En 1952, se construyó un vado para unir a este barrio con la zona de “El Tropezón”, el barrio Alberdi y pueblo Argüello. Lo cual permitió el aumento de la circulación, lo cual llevó a la pavimentación de la avenida principal (hoy Gauss) (Molina, 2003).

---

<sup>176</sup> Ubicado allí desde 1880 hasta principios del siglo xx, pertenecía a la familia Ducasse y dio nombre al actual barrio Ducasse. Ver N°22 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>177</sup> Parque Elisa, hoy Las Heras, ver N° 45 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

<sup>178</sup> Cervecería Río Segundo ver N°37 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>179</sup> Penitenciaría de barrio San Martín ver N°26 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>180</sup> Colegio Francés N°50 en Primera Parte Anexo Cap.2.B. Edificios.

<sup>181</sup> Ricardo Palma es el nombre que adoptó la Escuela Fiscal de enseñanza primaria que se construyó en un predio sobre la avenida Carlos Federico Gauss y Juan Dalambert (Jean D'Alambert). En 1967 se fundó el Instituto Secundario Ricardo Palma que funcionó en la misma sede hasta 1981, que se trasladó a su edificio propio en José Henri 5264 (Instituto Secundario Ricardo Palma, página oficial).

<sup>182</sup> Ver Central Mendoza y otras en N°10 Primera Parte Anexo Cap. 2 B. Edificios.

Argüello, es un barrio de larga tradición en la ciudad, que no se puede ver en este relevamiento aéreo. Su origen fue un caserío sin identidad municipal propia, que formaba parte del ejido de Córdoba, nació de un loteo efectuado por la Compañía de Tierras S.A. en 1908. La primera referencia sobre estas tierras son las “mercedes” de 1574 cuando don Jerónimo Luis de Cabrera, las entregó a Hernando Romero y Juan Pérez Montañéz. Fue pasando por diferentes propietarios hasta 1820, cuando Juan de Hormaeche construyó un molino para la moler maíz. Años después, en un litigio por deslindes y una sucesión, el empresario comercial Isauro Argüello quedó como propietario de una fracción, de la que donó una parte para la construcción de la Estación Argüello. Desde 1885, hacían parada regular los trenes de la línea de ferrocarril construido y explotado por Otto Bemberg y Compañía<sup>183</sup>, que iba desde Alta Córdoba a Cruz del Eje, pasando por la Calera y Cosquín, siguiendo la margen del Rio Primero. La línea del FC Córdoba y Noroeste fue inaugurada en 1891 cuando llegó a Cruz del Eje, y para 1889 se construyó el edificio de la Estación Argüello. Pocos años después, en 1894, la propiedad pasó a manos de Heriberto Martínez quien a través de la Compañía de Tierras S.A. emprendió un loteo. El primer proyecto elaborado por Tristán Echenique y Bertram Roberts no tuvo mayor éxito y fue necesario que se realizara otro diseño, en el que se menciona como autor al arquitecto francés Joseph-Antoine Bouvard, quien estaba entonces haciendo proyectos para la ciudad de Buenos Aires. Con calles más anchas, el segundo intento fue mejor al lograr vender buena parte del loteo a funcionarios jerárquicos de las empresas inglesas de los ferrocarriles que tenían familias con ellos. El barrio tuvo una importante inversión que le dio jerarquía cuando Asociación Educacionista Argentina, compró dos manzanas en las que en 1937 construyó el majestuoso edificio del colegio Lasalle<sup>184</sup>, obra de la sociedad de ingenieros encabezada por Alfredo Olmedo con asesoramiento del arquitecto José María Acosta. En 1905 se trazó una vía importante la “Gran Avenida Alvear” (hoy

---

<sup>183</sup> Pedro Federico Otto Bemberg (1827-1895), nació en Colonia (Alemania) se nacionalizó argentino y actuó como intermediario comercial y representante de bancos e inversores franceses; comenzó exportando productos (cueros y cebo) de Buenos Aires a Europa. Como proveedor del Ejército en la guerra contra Paraguay creó la firma O. Bemberg y Cía. Su hijo Otto Sebastián participó de la sociedad Compagnie du Port de Rosario, creada para la construcción de este puerto, que integraban la metalúrgica Schneider et Cie., la constructora Hersent y los bancos Bénard et Jarislowsky y Crédit Mobilier. Junto a otros socios franceses y su hijo crearon la Brasserie Argentine Quilmes en 1887, con instalaciones y maquinarias importadas; fue la primera fábrica industrial de cerveza, con una inversión de capital de 3 millones de francos. Participó de la empresa que compró el FC de Santa Fe interesada en la compra del FC Central Norte y el Ferro Carril Central Argentino, que no se concretó; aparece vinculado a la construcción del FC Córdoba a Cruz del Eje y a la Cervecería Córdoba, cuya fábrica se instaló en el barrio Alberdi.

<sup>184</sup> Colegio Lasalle, ver N° 56 Primera Parte Anexo Cap. 2 B. Edificios.

Recta Martinoli), la urbanización se completó en 1914 cuando se trazaron de diagonales que nacen en la Plaza Lisandro Novillo Saravia entre las calles Ricardo Rojas, Ramón y Cajal, Raymondo Poincaré<sup>185</sup>. La avenida principal recibió su nombre en homenaje a Rafael Núñez (1875-1924) miembro del Partido de Acción Nacional, gobernador (1919-1921) y candidato a vicepresidente. Más tarde, en 1928, se completó el loteo en el sector donde se radicó el Colegio La Salle en el que se realizó una reforma en el trazado de las calles, realizado por el ingeniero Pablo Bracamonte.

En este barrio, hasta 1970 los lotes estaban rodeados por acequias conectadas con un simple sistema de esclusas al canal Maestro Norte, lo que permitió crecer cercos vivos de acuerdo al criterio urbano de la ciudad jardín, una plaza con parterres con ligustros, y distinta vegetación exótica en cada calle. En sus calles se corrieron competencias internacionales de automóviles, cuando en 1923 Ángel Buttori y Carlos Bresciani, de la Asociación Sportiva Audax Córdoba organizaron un circuito triangular comprendido por la ruta de Argüello a Villa Allende, el kilómetro 14 y que regresaba a la zona del actual Nudo Vial 14 por Recta Martinoli. Conocido como “Circuito La Tablada”<sup>186</sup> era para carreras de vehículos de la categoría “fuerza libre”; el 12 de octubre de 1923 se realizó la primera competencia. Al comienzo el barrio se pobló con villas de veraneo, que consolidó su existencia cuando se transformaron en residencias permanentes (Navaja, 2007).

Por el *Sur* de la ciudad, se pueden ver los edificios de la Cárcel de Encausados<sup>187</sup>, el Hospital de Tuberculosos Nuestra Señora de la Misericordia<sup>188</sup> y la Antigua Escuela de Agricultura<sup>189</sup> (hoy Ciudad Universitaria). Hacia el oeste, siguiendo el camino a Malagueño -entre éste y el arroyo de La Cañada-, se ven unas casas y el trazado de algunas manzanas con calles sin nombres, entre ellas la que hoy sería Elpidio González<sup>190</sup>.

---

<sup>185</sup> Urbanización Argüello, ver N°62 Primera Parte Anexo Cap. 2 A. Ciudad.

<sup>186</sup> Carreras de autos en el Circuito Martinoli, ver N°63 Primera Parte Anexo Cap. 2 A. Ciudad.

<sup>187</sup> Cárcel de Encausados ver N° 37 en Primera Parte Anexo Cap.2.B. Edificios.

<sup>188</sup> El hospital de Tuberculosos Nuestra Señora de la Misericordia se inauguró 1921, la obra es del ingeniero Roberto Blanco (Bischoff, 1986). N°23 en Primera Parte Anexo Cap.2.B. Edificios.

<sup>189</sup> Antigua Escuela de Agricultura ver N° 36 en Primera Parte Anexo Cap.2.B Edificios.

<sup>190</sup> Hacia el norte del camino a Malagueño (hoy avenida Julio A. Roca) en la foto se identifican las calles Bolívar -que conserva el nombre hasta hoy- y Bartolomé Mitre -hoy llamada Arturo M. Bas-. Unas dos cuadras hacia el oeste, se ve hacia el sur la traza de la que hoy se llama Elpidio González y en otros tiempos avenida La Plata. Las casitas que se observan habrían estado en el loteo de Bella Vista, creado en 1916, aunque comenzó a formarse alrededor de fines de 1890, sobre terrenos que eran propiedad de la señora Angélica Deheza de Achával Peña (Bischoff, 1986).

Continuando el recorrido hacia el sureste, se destaca la leyenda Sociedad Rural en un predio amplio. Hacia el norte se puede leer Hospital Español<sup>191</sup>, Chalet Crisol<sup>192</sup> y Cuarteles<sup>193</sup>. Al sur de las vías, se señala una Fábrica de Cemento Portland, un poco más hacia el este, los Hornos de Cal<sup>194</sup> y el barrio Villa Revol<sup>195</sup>.

### **2.1.2.- Análisis de la forma urbana y definición del grado de densidad**

Para representar el grado de densidad de las edificaciones observado en la foto de 1927, se confeccionó una escala que fue aplicada en cada uno de los km<sup>2</sup> que componen la superficie total del ejido municipal, con tonos y formas identificables. Para ello, se clasificó cada km<sup>2</sup> con rasgos gráficos similares para un mismo rango de valor de la escala de densidades, de modo que aquellos considerados equivalentes, fueron dotados de un valor definido de densidad de ocupación edificada.

El grado de la ocupación observado en cada km<sup>2</sup> se expresó con una escala porcentual, construida de manera *ad hoc*, con rangos de valores que varían: entre 91 y 100; entre 71 y 90; entre 51 y 70; entre 31 y 50; entre 11 y 30; entre 1 y 10; y 0. Los rangos más alto y más bajo de la escala varían solamente en diez unidades; los demás en veinte unidades. El criterio que se siguió para hacerlo de esta manera fue dotar con extensiones menores a los rangos extremos, ya que en esas categorías es más fácil estimar la mancha de la superficie construida; el mayor es *lleno* (de 90 a 100%) y el menor es *casi vacío* (de 10 a 1%), y queda como rango con valor único el que corresponde a *completamente vacío* (0%). Los porcentajes de edificación presentes en cada km<sup>2</sup> de la superficie analizada, mayores al 10% y menores al 90%, por ser de mayor dificultad precisar su valor, fueron expresados con una escala más amplia. Para los efectos que se buscó tener con la representación gráfica de la ocupación edificada en la superficie del ejido municipal, la escala aproximada alcanza con suficiencia más allá de las pequeñas

---

<sup>191</sup> Hospital Español ver N° 38 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.

<sup>192</sup> Chalet Crisol ver N°24 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>193</sup> Las construcciones donde había cuarteles del Ejército, fueron luego ocupadas a partir del 16 de enero de 1936, por lo que se llamó Batallón N° 4 de Comunicaciones (Bischoff, 1986). En el año 1950, la Unidad se trasladó a los cuarteles donde actualmente se encuentra el Regimiento de Infantería Paracaidista 14, para regresar a los cuarteles del parque Sarmiento en 1954. A través del tiempo, fue cambiando de denominación, recibiendo, sucesivamente las siguientes: en 1962, Batallón de Comunicaciones Motorizado 4; en 1963, Tercer Batallón de Comunicaciones; en 1964, Batallón de Comunicaciones de Comando 141; desde 1987, Batallón de Comunicaciones 141. (Batallón de Comunicaciones 141, página oficial).

<sup>194</sup> Hornos de Cal ver N°25 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>195</sup> Ver el origen del barrio Villa Revol en nota al pie N°49 del Cap. 1 Primera Parte.



deficiencias que podrían ser significativas en otra escala de representación para motivos distintos.

A cada rango porcentual de ocupación con edificaciones se asoció un color, por medio de una escala cromática, en la que se indica -con palabras y números- el porcentaje ocupado con construcciones. De este modo, las unidades discretas definidas con las edificaciones observadas pudieron adquirir un valor significativo en la siguiente escala cromática:

■ De 90 a 100; ■ De 70 a 89; ■ De 50 a 69; ■ De 30 a 49; ■ De 10 a 29; ■ De 10 a 1; 0 □

Ejemplos de escala de densidad para las fotos de 1927, en cuadrados de 1 km de lado con diferentes valores de construcción visualizables:

*Entre 91 y 100%*



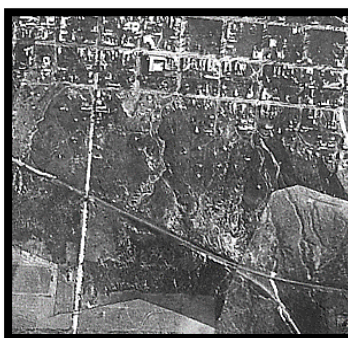
*Entre 71 y 90%*



*Entre 51 y 70%*



*Entre 31 y 50%*



*Entre 11 y 30%*



*Entre 1 y 10%*



Del estudio de los rasgos visuales que permiten leer el porcentaje de construcciones (caminos, calles y manzanas, casas y edificaciones) a cada uno de los 576 cuadrados delimitados, dentro del límite municipal de la ciudad de Córdoba, se le asignó un valor con la escala porcentual. Cuando los valores de ocupación fueron similares; es

decir, que estaban dentro del mismo rango, se los representó con el mismo color en un gráfico, de acuerdo a la ‘Escala cromática porcentual de ocupación’.

Terminado el análisis y la clasificación de cada una de las unidades de la superficie, de acuerdo con la escala de valores de ocupación del suelo con construcciones, y su representación en la escala cromática, fue posible visualizar en un gráfico elaborado para el relevamiento aéreo de 1927, la superficie ocupada con edificaciones en sus diferentes densidades.

### 2.1.3.- Gráfico de densidad y forma de la ciudad Córdoba para 1927

Como resumen de análisis anterior, se presenta el siguiente cuadro, en el que se referencia la densidad de las construcciones existentes dentro del ejido urbano, según se pudo analizar en la fotografía aérea de la ciudad de fines de 1927 y estimar con cierta aproximación.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	LL	M	N	Ñ	O	P	Q	R	S	T	U	V
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	0	0	0	0	0	0	0	0	5	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	15	30	30	40	20	10	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	0	0	20	30	50	55	40	70	40	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0	0	0	40	60	70	80	40	80	30	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	5	10	70	100	100	95	30	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	5	5	50	100	100	30	60	70	40	0	0	0	0	0	0	0	0
14	0	0	0	0	0	0	0	5	30	40	70	5	5	10	30	20	0	0	0	0	0	0	0	0
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	20	10	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

#### Referencias de la densidad en % en la Escala Cromática:

■ De 90 a 100; ■ De 70 a 89; ■ De 50 a 69; ■ De 30 a 49; ■ De 10 a 29; ■ De 1 a 10; 0 □

**Nota:** Los números indican el % de superficie construida en cada uno de los 576 km<sup>2</sup> del ejido municipal. Cuadrados de la superficie de la ciudad que pueden parecer inconsistentes representan las siguientes localizaciones: LL14, parque Sarmiento en construcción; LL17, Hipódromo Nuevo; Ñ11, Planta depuradora de residuos cloacales de Obras Sanitarias de la Nación; N 12, baldío junto al río y Bajada de Piedra; O15, Nuevo Matadero; P12, Cementerio San Vicente; N10, Talleres del Ferrocarril Central Córdoba; J10, Cementerio San Jerónimo.

Los puntos extremos de la foto que registran superficies construidas se indican a continuación para facilitar su ubicación en la representación del gráfico: Extremo norte, K8 Estación Rodríguez del Busto; Extremo noreste, P12 Cementerio San Vicente; Extremo noroeste, 19 partes de los barrios Las Rosas y Villa Cabrera;



Extremo oeste, I11 barrio Alto Alberdi; Extremo sur, LL17 Hipódromo Nuevo; Extremo sur este, 015 Matadero Nuevo; Extremo suroeste, I14 Viviendas Rurales. El vacío de Ñ12, de topografía irregular, sigue siendo terreno baldío en la actualidad.

El cuadro permite apreciar la proporción de superficie realmente construida, que llegaba entonces a unos 21,25 km<sup>2</sup>, es decir un 3,69%<sup>196</sup>, en relación al total de los 576 km<sup>2</sup> del ejido que administrativamente pertenece a la ciudad. Muestra también un esquema simplificado de la forma que adoptó la superficie construida de la ciudad. En el cruce de las columnas L, LL con las filas 12, 13 se encuentra el Centro, plenamente construido que ocupaba unos 4 km<sup>2</sup>, para fines de 1927. Al comparar la planta original con el total de la superficie urbanizada en este año, se puede reconocer que la ciudad creció más hacia el norte -a pesar del obstáculo del río y sus barrancas- que hacia el sur, tanto en extensión de la superficie como en la ocupación de la misma. También se puede ver que se expandió más hacia el oeste que hacia el este, así como el inicio incipiente de un eje de crecimiento hacia el sur; además se observa que la expansión hacia el noreste tiene con una densidad mayor de construcciones que la del sureste.

El conjunto de la superficie construida de la ciudad cabía holgadamente en un cuadrado de 10 km de lado y su forma se parecía a un rectángulo apaisado, con tres apéndices, hacia el NO el más pequeño; otro, un poco más grande, hacia el E y, hacia el S, el más largo.

## **2.2.-. El Plan regulador de 1927: antecedentes, problemas y propuesta**

### **2.2.1.- Antecedentes y problemas**

Según narra Carlos Page en el año 1926 el entonces intendente de la ciudad de Córdoba, ingeniero Emilio F. Olmos, viajó a Buenos Aires preocupado porque el

---

<sup>196</sup> Para estimar la superficie construida de la ciudad primero se superpuso la fotografía de 1927 sobre un mapa actual con los límites del ejido municipal, trabajando ambas imágenes en capas con Photoshop, hasta hacer coincidir la foto con el dibujo en un tamaño a escala de 24 cm de lado. Se pusieron las reglas de modo que el 0 coincidiera con el vértice superior izquierdo del cuadrado ejidal, insertando las líneas de las reglas cada 1 cm tanto en el eje vertical que se numeró de 1 a 24, como en el horizontal que se identificaron con letras de la A hasta la V. Observando cada cuadrado de 1 cm de lado en la pantalla, que corresponde a 1 km en la escala real, se registró para cada uno de los 256 km<sup>2</sup> del ejido el porcentaje aproximado que se veía construido, el dato fue volcado a un cuadro similar construido en una planilla Excel, que luego se copió a la página del archivo Word con el que se escribió este texto. La escala utilizada para estimar la densidad de las construcciones dentro de cada cuadrado que varía entre 0% y 100%: donde 0 es vacío total y 100 es lleno completo de construcciones; se identificó como 5% para algunos pocos cuadrados con construcciones aisladas en el medio rural, identificado con el color de entre 1 y 10; 10% para varias construcciones dispersas; 20% cuando las construcciones ocupan un poco menos de un 1/4 del cuadrado observado; 30% cuando esa ocupación llega aproximadamente a 1/3 del mismo; y así sucesivamente hasta llegar al 90%.

crecimiento de la población había superado la organización urbana existente<sup>197</sup>, para contratar al ingeniero Benito Carrasco<sup>198</sup>. La necesidad de mejorar la red vial, la escasez de espacios verdes, los nuevos edificios públicos a construir y la irregularidad con que los particulares avanzaban con sus proyectos, requerían de un plan que regulara lo existente y organizara el crecimiento futuro de la ciudad.

El *Plan Regulador y de Extensión para la ciudad de Córdoba*<sup>199</sup> propuesto por el ingeniero agrónomo Benito J. Carrasco, cuando el gobernador de la provincia era el Dr. Ramón J. Cárcano, es un documento histórico que provee información sobre varias dimensiones de la urbanización de la ciudad en esos años. La más destacable para este trabajo, es la que proveen las imágenes fotográficas, entre las que se incluye un relevamiento aéreo de la ciudad, reconocido como el primero de Latinoamérica, así como numerosas fotos de detalles y diferentes aspectos de lugares significativos de Córdoba. Otra, son los planos y croquis que muestran los relevamientos y también las propuestas de intervención, que ayudan a tener hoy un panorama bastante exacto de cómo era la ciudad entonces y las cuestiones que fueron consideradas como problemas. También, nos trae hasta el presente cuáles eran las ideas desde las que se definieron dichos problemas y se propusieron las soluciones; es decir, nos informa de los conceptos y valores que se consideraban, entonces, definitorios de una ciudad moderna.

El Plan se organizó en tres apartados: “*I. Breves antecedentes*” (Carrasco 1927:3); “*II. Distintos problemas urbanos de Córdoba*” (Carrasco 1927:9); “*III. Plan Adoptado*” (Carrasco 1927:24-172). Como se puede apreciar, por el espacio dedicado a cada punto, el grueso del documento estuvo destinado a exponer la propuesta de intervención.

Bajo el título “*I. Breves antecedentes*” se exponen los argumentos de los que partió para la consideración de la ciudad. De manera introductoria, llamaba la atención sobre los siguientes temas: los cambios aparejados en la ciudad con la construcción de ferrocarriles; las cuestiones de higiene con el aumento y aglomeración de la población; la posibilidad de vivir más alejado del lugar en el que se trabaja, gracias a las mejoras en el

---

<sup>197</sup> “El Plan surgió con el dictado de la Ordenanza del 24 de diciembre de 1926 por la cual se encargó la realización del trabajo al ingeniero agrónomo Benito Javier Carrasco (1877-1958)” (Page 1993: 43).

<sup>198</sup> El ingeniero Benito Javier Carrasco (1877-1955), estuvo a cargo de la Dirección de Paseos de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires entre 1914 y 1918; en la década del 20 le presentó al gobierno de la ciudad un “Plan de mejoramiento urbano”, que incluía la construcción de 409 hectáreas nuevas de parques, y construir una gran avenida de circunvalación como cinturón verde de la ciudad, en esa compulsa se impuso otro proyecto (Berjman, 1997).

<sup>199</sup> Caratula del Plan Regulador y de Extensión para la ciudad de Córdoba, ver nota N°1 en Primera Parte Anexo Cap. 2. A. Ciudad.

transporte; y los requerimientos de “alta política social”, que debían dar respuesta a los complejos problemas de la vida urbana. A su entender, estas cuestiones requerían ser abordadas por el Estado mediante planes urbanos, para evitar que las ciudades crecieran abandonadas a su propio impulso, agravando los problemas mencionados. (Carrasco 1927: 3-5)

Continúa hasta la página nueve argumentando a favor de los beneficios de un plan urbano y cita como ejemplos varias ciudades -algunas de Europa y otras, en particular, de los EEUU- para reforzar sus argumentos.

Luego, en *II. Distintos problemas urbanos de Córdoba*, hace referencia concreta a los “problemas urbanos” que ha crecido desde su fundación, de manera paralela al de su población, hasta haber alcanzado las características de una gran urbe. El trazado de las calles -siguiendo el origen hispano-romano- ha adoptado una disposición “regular en cuadrícula” definida por Carlos V<sup>200</sup>, con las excepciones de la diagonales “Argentina” (hoy Hipólito Yrigoyen) y “Centenario” (hoy Ambrosio Olmos); ambas, próximas al centro. Señala, luego, como causante de problemas el crecimiento de la población<sup>201</sup>, lo que trajo aparejado el aumento de las primitivas rancherías, “matizadas después por las conocidas casonas coloniales de verdadero carácter señorial, los edificios religiosos monumentales”, y un conglomerado de abigarradas y heterogéneas construcciones, sin carácter propio, que imitan estilos imperantes en la Capital Federal (Carrasco 1927:9-11). Y concluye: “Es por ello que la edificación de Córdoba, en general, carece del atractivo que debiera tener desde el punto de vista estético”.

---

<sup>200</sup> Las ordenanzas de Carlos V estuvieron vigentes hasta el año de 1573, cuando Felipe II modificó la normativa. “El tipo cuadrangular fue puesto en cuestión por la legislación promulgada por Felipe II en 1573, que fuera probablemente redactada por el presidente del Consejo de Indias, Juan de Ovando. La ‘Instrucción...’ en 149 ordenanzas, además de recopilar y ordenar lo ya legislado adicionó algunas ideas entre las que la gran novedad fueron las que contenían un modelo físico de ciudad que no coincidía con el tipo de ciudades fundadas hasta entonces. Efectivamente, entre las ordenanzas 112, 114, 115 y 119 del Libro IV se prescribieron las características principales de un nuevo tipo de ciudad para las Indias: la plaza debía ser un rectángulo de proporciones una a una vez y media y estar totalmente aporcionada, de ella debían salir cuatro calles principales -también aporcionadas- por el centro de los cuatro lados de la plaza, además de las otras ocho calles de las cuatro esquinas y, finalmente, la iglesia debía levantarse fuera de la plaza. Queda claro con todo ello que el diseño de la plaza y ciudad que se ordenaba como modelo se contradecía lo que se había hecho hasta entonces en América. Frente a la pregunta acerca del motivo de esta legislación que ignoraba que ‘ya van trazadas en América doscientas magníficas ciudades’, nos permitimos mencionar que el diseño prescripto se asemejaba de manera evidente al de la plaza y mercado mayor nuevos de Valladolid, la ciudad natal de Felipe II, plaza que acababa de ser re-trazada en forma regular por Francisco de Salamanca luego del incendio que la destruyera en 1561” (Nicolini, 2005).

<sup>201</sup> “Ahora bien, la Ciudad de Córdoba se encuentra hoy con una población cuyo coeficiente aumentativo anual es de un 6%, mientras que el de su edificación solo alcanza al 1 y ½ por mil, desproporción que traerá como consecuencia, un serio problema de habitación.” (Carrasco 1927: 20-21).

Hace referencia también, a la organización de espacios arquitectónicos con afinidades estéticas “con el ambiente regional”, al cuestionar el edificio del Banco de la Nación<sup>202</sup>, “ese edificio de argamasa próximo a la Catedral” frente a la Plaza San Martín. Otros, como no deslindar funciones y usos incompatibles en una misma zona, por ejemplo la fábrica de pirotecnia ubicada al lado del Observatorio Astronómico, “establecimientos industriales en barrios que debieran ser para habitación; los garajes, talleres y anexos que van llegando a las avenidas más importantes afeándolas; los asilos y colegios instalados en parajes de gran movimiento; los edificios públicos cuya deficiente distribución es bien notoria, sobre todo la de aquellos destinados a la enseñanza superior, etc.” (Carrasco 1927: 11-12). Un caso en que señala la mala ubicación del edificio, es el tratamiento de los desagües cloacales de Obras Sanitarias de la Nación, que se encuentra hacia el noreste del barrio General Paz, siendo ese cuadrante de donde predominan los vientos<sup>203</sup>, trayendo el mal olor de las “cámaras asépticas” a una zona densamente poblada. También, menciona las estaciones de los ferrocarriles Central Argentino (hoy Mitre) en el centro y Central Córdoba (hoy Belgrano) en Alta Córdoba, que ofrecen “inconvenientes serios, que irán en aumento a medida que transcurra el tiempo”, debido a sus ubicaciones en zonas centrales que cortan con vías y terraplenes a la ciudad. Además, ofrecen peligros y generan dificultades a la comunicación entre los barrios, afectando la “vialidad” y la estética.

Indica que los paseos públicos tienen un bajo porcentaje respecto de la superficie urbana total, llegando apenas al 4,8%; que faltan plazas y jardines; arbolado; fuentes para el esparcimiento, así como estadios para la práctica de ejercicios físicos en los barrios; y, un gran estadio oficial con capacidad suficiente para grandes muchedumbres, emplazado en un sitio de fácil acceso.

Sigue luego, con las “barrancas que circundan a la Ciudad”<sup>204</sup> y que “se imponen como una especie de valla a la edificación y a la prolongación de calles”. Pero, no sería adecuado destruirlas, ya que “constituyen elementos de belleza pintoresca”, si se las dota con una urbanización que suavice las pendientes y taludes, a la vez que enlacen, de la mejor manera, las calles del alto con las del bajo, se formen jardines, se canalicen las

---

<sup>202</sup> Se refiere al edificio de 1911 que fue demolido en 1964. Ver Primera Parte N°28 Anexo Cap. 1.B Edificios.

<sup>203</sup> Gráfico de la rosa de los vientos de la ciudad, ver N°11 Primera Parte Anexo Cap. 2.A Ciudad.

<sup>204</sup> Barrancas que circundan a la ciudad, ver N°8 Primera Parte Anexo Cap. 2.A Ciudad.

aguas y pavimenten las calles, con lo que se eliminará el arrastre de tierra y residuos cuando bajen las aguas de las lluvias.

A lo anterior agrega el aprovechamiento del río<sup>205</sup> como “factor decorativo”, que se puede embellecer con jardines, dejando espacios libres útiles a la salud pública. Propone realizar algunos embalses en los cursos de agua, para regular la intensidad de las crecientes.

Señala la conveniencia de abordar los “problemas de higiene pública: en primer término, La Cañada, foco de infección y cloaca al aire libre”; la provisión de agua “de indudable potabilidad”; plazas y parques para juegos de los niños, con árboles y fuentes; edificios públicos para las autoridades y establecimientos hospitalarios, asilos, baños públicos, barrios habitación para obreros y las necrópolis. (Carrasco 1927: 12-20).

Para después considerar el tránsito por las calles, que si bien no presentaba en ese entonces “un serio problema”, preveía que se iba a incrementar. En lo inmediato, el de tracción a sangre y luego el automotor<sup>206</sup>; por lo que se debía evitar la aglomeración de actividades con atracción de público en calles angostas, generando además disciplina de respeto a las normas entre los conductores y, sobre todo, un adecuado trazado de avenidas y calles. Esto último, era posible a bajo costo, ya que buena parte de las construcciones existentes eran de bajo valor arquitectónico y se acercaban a su límite de duración.

Termina el Capítulo II con el siguiente párrafo: “Embellecida de este modo, la Capital de la Provincia tendrá influencia eficiente sobre el ya bien orientado turismo que busca hoy con preferencia las delicias brindadas por el bellísimo panorama serrano, pero que puede y debe ser atraído también por el clima suave, seco y saludable que en el invierno ofrece la ciudad, fuera de constituir un centro de grandes actividades comerciales o industriales que ha de adquirir un mayor impulso de trabajo una vez terminada la concentración de los arsenales y de las fábricas militares, y la realización de los caminos carreteros y fluviales<sup>207</sup> que lo unirán con Buenos Aires, Rosario y demás ciudades importantes del interior y litoral” (Carrasco 1927: 21). Un dato significativo es que

---

<sup>205</sup> Río Primero o Suquía, ver N°5 Primera Parte Anexo Cap. 2.A Ciudad.

<sup>206</sup> Cuadro sobre la evolución y proyección de los vehículos con ruedas, ver N°7 Primera Parte Anexo Cap. 2.A Ciudad.

<sup>207</sup> Llama la atención la mención de “camino fluviales”, lo que permite suponer que habiendo recopilado las ideas y proyectos preexistentes, se hizo eco del proyecto de Biale Massé de los canales navegables hasta el río Paraná, y en particular del proyecto del ingeniero Huergo; ver Primera Parte N°60 Anexo Cap. 2.A Ciudad. Sobre este tema dice Page: “También se propuso en 1889 y en años sucesivos la construcción de un puerto fluvial con pretensiones utópicas” (Page 1993: 44).

mencione “la concentración de los arsenales y las fábricas militares” cuando recién se había construido la Fábrica Militar de Aviones, que se constituirá en las décadas siguientes, en el polo inicial de una importante industria mecánica que continúa hasta hoy.

Con las fotos y mapas que se incluyen en el documento, se puede alcanzar una plena comprensión del estado de la ciudad de Córdoba para el año 1927. Las fotografías complementan la representación que puede surgir del relevamiento de los planos catastrales. Al comenzar por la aerofotografía de la ciudad (Carrasco 1927: 25), se puede observar los límites precisos de la mancha urbana, así como de los baldíos interiores, las edificaciones y el trazado de las calles.

### **2.2.2.-El plan propuesto**

El índice del capítulo *III. Plan Adoptado*<sup>208</sup>, expresa la estructura general de la propuesta en la que se puede ver como se definen los lineamientos de los barrios, según su uso especializado; la ubicación y las características generales de los edificios públicos más importantes, así como la relocalización de otros; un sistema de parques y jardines; el redimensionamiento de calles y avenidas; la creación de nuevas vías de circulación y el diseño de las mismas en un sistema vial integral, que implica la relocalización de la infraestructura de los ferrocarriles.

La estructura del Plan y los problemas identificados a los que busca responder, junto a las definiciones asumidas, permiten inferir las siguientes ideas rectoras: el ideal de una ciudad cuyo crecimiento general está previamente organizado; la distribución

---

<sup>208</sup> Estos son los títulos y subtítulos del capítulo: III. Plan Adoptado p. 24; Barrio Industrial p. 33; Centro Universitario p. 35; Barrios Comerciales p. 44; Barrios de habitación y de residencias p. 45; Barrios Jardines o de residencias suburbanas p. 49; Barrio obrero p. 50; Ferrocarriles p. 52; Centros cívicos p. 56; Plan de distribución de edificios p.56; Casa de Gobierno y Palacio Legislativo p.56; Palacio Municipal p. 61; Teatro Municipal p. 64; Palacio de Justicia p. 64; Edificio de Correos y Telégrafo p. 66; Asistencia Pública p. 66; Policía y Bomberos p. 66; Biblioteca Provincial p. 67; Museos y Exposiciones p. 67; Núcleo Central p. 67; La Cañada p. 68; El canevas\* de las vías de circulación p.75. Aquí propone crear una avenida central de penetración desde la Estación del FC Central Argentino a la plaza San Martín y una avenida de Circunvalación; Sistema de Parques y Paseos p. 107; parque Sarmiento p. 108; Observatorio Nacional p. 109; Campo de Deportes p. 109; Barrio universitario p. 109; parque General Paz p. 109; parque Alta Córdoba p. 109; Alta Córdoba p. 118; Nueva Córdoba p. 125; Alberdi p. 128; Villa Páez p.130; San Martín p. 132; Villa Cabrera p. 134; Las Rosas p. 134; Proyecto de Legislación urbana p. 137; Ensanche de aceras. Proyectos de Ordenanzas p.138; Edificación de la plaza General Paz p. 139; Edificación barrio jardín o de residencias. Proyecto de reglamentación p. 140; Altura edificios p. 141; Densidad de construcción p. 141; Campo Oficial de Deportes p.143; General Paz p. 160; San Vicente p. 163; Ubicación de los mercados p. 167; Planilla de superficie p.168; Cifras de absolutas de Natalidad, Nupcialidad y Mortalidad de la ciudad de Córdoba y coeficientes de Natalidad y Mortalidad por mil hab. 1893/1925 p. 169/170; Coeficientes de Natalidad y Mortalidad en diferentes ciudades p. 171; Comisión del plan regulador p. 172. \*En cartografía se llama canevas a la red formada en un mapa por líneas que delimitan cuadriláteros.

territorial con usos homogéneos o especializados del suelo<sup>209</sup>; la necesidad de abundancia de espacios verdes y arbolados para actividades de esparcimiento; adecuación de calles y terrenos a las curvas de nivel, incorporando trazados curvos y radiales; una preferencia por el transporte automotor sobre el ferroviario y tranviario; el uso de los edificios públicos como organizadores del ambiente circundante y del conjunto de la ciudad; una concepción ‘higienista’ respecto a los terrenos baldíos y los espacios marginales, así como de la provisión de servicios a la ciudad y la población pobre y su hábitat; el énfasis de criterios estéticos y visuales para justificar sus propuestas, que se corresponden con lo que se conoce como el movimiento urbanístico de las ciudades jardín, en particular con las propuestas de Ricardo Halsey y Basil Holmes en el artículo “La ciudad ideal”<sup>210</sup>.

Una vez realizados los estudios preliminares<sup>211</sup>, se diseñó el plan para una superficie de 6.250 has, que es la estimada como necesaria para la ciudad al final de un período de cincuenta años (1976), cuando la población alcanzará el número de 630.000 habitantes, partiendo de los 201.600 estimados a marzo de 1926<sup>212</sup>. La previsión, según explica, se hizo a partir del crecimiento de la población a una tasa anual promedio del 6% (“la población se duplica cada 17 años” p. 29 Gráfico Población)<sup>213</sup>. Dice, también, que

---

<sup>209</sup> “Si bien resulta indudablemente difícil especializar completamente las diversas zonas de una ciudad, como sería el ideal urbanista, desde que las autoridades no pueden reglamentar demasiado severamente la actividad de los habitantes ni limitar con estrictas disposiciones su libertad de construir, hay casos en que conviene extremar todas las medidas a fin de aproximarse a aquel desiderátum” (Carrasco 1927: 35).

<sup>210</sup> Citado por Alejandra Contreras Padilla, quien en relación a “La ciudad ideal” comenta: “En este artículo, son de mucho interés las coincidencias entre la propuesta de estos autores y la que está desarrollando, en el mismo año, Ebenezer Howard con la ciudad jardín; esto muestra cómo el aprovechamiento de los espacios abiertos y la creación de parques y jardines fue una solución a la que varios llegaron. En dos aspectos difieren con lo propuesto por Howard: en el primero, ellos plantean soluciones y mejoras a los poblados que ya existen, así como la creación de anillos que rodeen las ciudades, unidos mediante una red de comunicaciones, a diferencia de Howard, quien propone construir nuevas ciudades que complementarían las que ya existen; en el segundo, Halsey y Holmes plantearon usar los espacios verdes como una tradición de las calles inglesas, como una forma de eliminar la fealdad de las calles, producto de una arquitectura decadente, consideraron como solución cubrir las paredes de hierba para rescatar la estética natural de la ciudad y lograr una ciudad limpia y sana, dando prioridad a la higiene y a los beneficios que se obtendrían por salud pública de las ciudades limpias, por sobre el aspecto estético” (Contreras Padilla, 2013).

<sup>211</sup> “Era necesario, ante todo, de acuerdo con los principios establecidos, disponer de los planos de planimetría y altimetría del Municipio. Como no existieran, se resolvió levantarlos encargándose la Administración el de altimetría, y del otro la compañía Aero-Fotográfica” (Carrasco 1927: 24).

<sup>212</sup> La superficie estimada para 1976, solo puede ser consistente con los parámetros definidos, si se compensan las superficies más grandes destinadas al tránsito vehicular y a superficies verdes -que se proponen en el plan-, y, además, se eleva considerablemente la densidad de población en las zonas construidas. (M.H).

<sup>213</sup> No se entiende el cálculo realizado ya que, si se prevé una tasa de crecimiento promedio anual de la población del 6% para los siguientes 50 años, de 1925 a 1975, y se dice que la población se duplica cada 17 años, no hay manera que esos números coincidan. El cálculo realizado, según se puede deducir partiendo de una población inicial de 201.600 habitantes en 1926 para llegar a una población de 630.00 en 1976, con un incremento regular, tal como se observa en la gráfica, es que la población creciera de manera constante 8.568 habitantes en cada año cada durante los 50 años (cociente de la diferencia entre la población inicial

ha calculado esa superficie usando el coeficiente de 100 hab/ha, “que los urbanistas consideran como bien holgado para una ciudad importante”, lo que incluye las superficies técnicamente delimitadas de “las superficies de las avenidas y calles, de los espacios libres, del block de edificación, etc., etc.”.

La superficie adoptada se “limita (...) con un amplio bulevar de Circunvalación<sup>214</sup> que servirá de enlace con todos los caminos que van a las sierras, constituyendo, a la vez, la primera cintura urbana, dentro de la cual ha de desenvolverse el plan regulador y de extensión en estudio”. Agrega que, para “las avenidas más importantes, se ha seguido el principio de la perspectiva”, para que no “terminen bruscamente” sino que “un edificio importante o una composición arquitectónica (...) sirva de punto de mira. Tal, ocurre con el Teatro Municipal proyectado al final de la avenida 24 de Septiembre.” (Carrasco 1927:30) Aclara que “las modificaciones introducidas a los nuevos trazados han sido estudiadas consultando su mejor adaptación a las curvas de nivel (...); respetando, en lo posible, la edificación existente”. (Carrasco 1927: 31)

La zonificación de la ciudad se hizo de acuerdo con el “precepto de urbanismo moderno” que “procura la formación de distintos núcleos y zonas, que servirán para reunir, en ellos, a las diversas actividades que, siendo afines, se encuentran hoy diseminadas en toda la población”. Lo que busca es una “distribución equitativa” que beneficie “estética y materialmente” y “contribuya a la descentralización del movimiento”. Para lo cual propone “tres barrios principales: el industrial al SO, el centro universitario sobre el río, entre General Paz y San Vicente, y el de los nosocomios, que está dividido en dos núcleos: el de los Hospitales al SO y el de los asilos, hospicios, etc. al NE” (Carrasco 1927: 32)<sup>215</sup>.

---

y la final, distribuido en cada uno de los 50 años). Más allá del error de las cuentas y las explicaciones, es además inconcebible que se proyecte la población a futuro pensando que se va a mantener constante el incremento del número de habitantes. Además, no es posible establecer cómo llegó a esa cantidad de 8.566 habitantes, que resultaría en una tasa de crecimiento promedio anual del 4,25% entre 1925 y 1975, ya que considerando los años anteriores y con las cifras que expone en el gráfico, las tasas promedio de crecimiento anual para los períodos intercensales de 1869 a 1887 fue del 4,74%, del 1,73 para el período 1887 a 1890, del -3,27% para los años 1890 a 1895, del 6,31% para el período 1895 a 1906, del 5,95% para los años 1906 a 1914; mientras se usa una tasa del 4,03% para estimar el crecimiento de los años que van de 1914 (fecha del último Censo Nacional) hasta 1925 (M.H). Ver Primera Parte N°9 Anexo Cap. 2.A Ciudad.

<sup>214</sup> Resulta interesante destacar el criterio con el que propone la avenida de circunvalación exterior, “para servir de enlace de todos los caminos que van a las sierras”, evitando así que tengan que pasar por el centro de la ciudad como era hasta entonces. Mientras propone otros anillos internos para la comunicación regular de la vida de la ciudad. Separa de esa manera la circulación interior a la ciudad de la exterior tratando de evitar que se interfieran. Ver N°10 Primera Parte Anexo Cap. 2.A Ciudad.

<sup>215</sup> Especializa los usos del suelo en zonas afines para concentrar la circulación en el interior de las mismas, y a la vez ordena la ciudad con tres núcleos especializados: el industrial, el universitario y el de los



### **2.2.2.1.- El barrio industrial**

En la propuesta, este barrio está ubicado al sudoeste de la ciudad, con una superficie de más de 300 has. Hoy, ocuparía aproximadamente la zona limitada al este por la calle Mariano Moreno, al norte el bulevar San Juan y avenida Santa Ana, y por el sur la avenida Julio A. Roca. En ese entonces, esta parte de la ciudad tenía terrenos vacíos, y con fuertes pendientes. Carrasco, argumenta que la elección de esa localización, se hizo teniendo en cuenta las condiciones topográficas del terreno (“es alto y presenta una ligera pendiente hacia el norte”) y que está “disponible”. Destaca la ventaja de la orientación respecto a los vientos, la proximidad a un ramal ferroviario a Malagueño y la proximidad a los “nuevos arsenales y usinas militares”. Añade que, en esa zona, se instalarán “los establecimientos de la industria pública y privada, los depósitos, fábricas, usinas, etc.” Señala, como comienzo de la realización del Plan, “la Intendencia Municipal ha dispuesto que se construyan allí los hornos incineradores de basura y los Talleres de Maestranza.”<sup>216</sup>

“El trazado propuesto (...) es de sistema radial y sus avenidas principales convergen en un centro cívico ubicado próximo a la Estación de Cargas, que allí se proyecta por considerarla indispensable a toda actividad industrial”. (Carrasco 1927: 34).

### **2.2.2.2.- Centro Universitario**

Defiende la necesidad de agrupar en un barrio universitario<sup>217</sup> los establecimientos dedicados a la enseñanza superior. “En apoyo a esta teoría tendríamos los numerosos casos que ofrecen las ciudades norteamericanas” (Carrasco 1927: 35). “Podríamos citar también ejemplos de ciudades europeas de Inglaterra, Alemania y Suiza, donde ese concepto es observado con todo rigor” (Carrasco 1927: 39). Agrega el ejemplo de la Universidad de La Plata que se concentra en dos sectores al este y el oeste del Paseo del Bosque.

Propone localizar el Barrio Universitario en “la zona de General Paz, entre las calles Rosario de Santa Fe y su prolongación proyectada, al norte; y el río, al oeste, sud y

---

‘nosocomios’. Al último lo separa en dos usos el de atención de enfermedades y el de asilos. Ver N°10 Primera Parte Anexo Cap. 2.A Ciudad.

<sup>216</sup> Estas instalaciones que ocuparon una manzana y media se ubicaron entre las calles Paso de los Andes, al este; San Luis, al norte; Laprida, al sur; y Paraguay al oeste, con acceso por la calle Jordán Bruno Genta y la otra parte por la calle Misiones. Hoy, esos dos predios de amplia superficie (más de 6 has en total) con grandes galpones, albergan la Dirección de Obras Viales, la Dirección del Automotor, la Dirección de Higiene Urbana y la Dirección de Alumbrado Público, de la Municipalidad de la Ciudad de Córdoba.

<sup>217</sup> Lugar donde se emplazaría la Ciudad Universitaria ver N°12 en Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

sudeste, ocupando, en total, una extensión de 45 hectáreas aproximadamente”<sup>218</sup>. En lo que hoy es el barrio Juniors, entre General Paz y San Vicente. “Como se puede apreciar en el plano, se trata de una fracción despejada, cuya cota habrá que elevarla a fin de ponerla a cubierta de cualquier inundación”<sup>219</sup>.

### 2.2.2.3.- Hospitales, Clínicas, Hospicios y Asilos

El argumento de la ‘buena orientación’ sirve, también, para localizar las dos zonas en las que reúne instituciones de este tipo, una al SO (los hospitales) y la otra al NE (los asilos). Los argumentos de un paraje alto y sano, rodeado de amplios jardines y una profunda arboleda, se agregan a la propuesta arquitectónica. El fundamento técnico establece dos directrices: los enfermos deben agruparse por categorías, en pabellones separados; y el emplazamiento fuera de toda aglomeración, “y si es posible en los *faubourgs*<sup>220</sup> extremos, lo más alejado del centro principal”. Adopta, como exigencia, una superficie mínima por cama de 150 a 200m<sup>2</sup>; años después, el sanitarista Ramón S. Carrillo, recomendó 330m<sup>2</sup> para policlínicos y 660m<sup>2</sup> para enfermos crónicos, coincidiendo con la preferencia de la periferia, para los primeros, y las zonas rurales, para los segundos.<sup>221</sup> Carrasco termina otorgando a la zona de Hospitales y Clínicas la superficie de 47 has; bastante menos que a los asilos y hospicios, que suman 14 has.

La propuesta de localización de los Asilos y Hospicios al NE quedaba entre el camino a Chacra de la Merced y la Ruta Provincial 88, próximo a una zona de barrancas y de la planta de tratamientos cloacales de OSN (que propuso mudar de ese lugar). Mientras que los Hospitales del SE, estarían cerca de la Ruta a Malagueño (hoy Ruta 20

---

<sup>218</sup> Cita las ciudades universitarias de Harvard, Virginia, Columbia, el MIT, Berkeley, Baltimore, Pittsburg, etc. Anexando imágenes tomadas del libro de Hegemann, Werner y Peets, Elbert. *The American Vitruvius: An Architect's Handbook of Civic Art*. Ed. Book Publishing Co., Nueva York, 1922.

<sup>219</sup> Agregando “... la elección de ese paraje, hoy libre de toda edificación permite disponer con mayor amplitud y semejanza a lo que se hace en los Estados Unidos, el emplazamiento de los edificios en medio de un gran parque arbolado, como se indica en el plano, y con todos los elementos de juegos y los estadios correspondientes” (Carrasco 1927: 41). Ver N° 13 en Primera Parte Anexo Cap. 3 A Ciudad.

<sup>220</sup> La etimología de *faubourg* es falso burgo, y en Francia se refiere al lugar que hasta mediados del siglo XIX ocupaban los recién llegados a una ciudad, que no tenían más remedio que instalarse en los arrabales, fuera de las murallas. Solía tratarse de campesinos empujados hacia las ciudades por las hambrunas o guerras, dando lugar a barrios populares y pobres; al desaparecer las murallas y extenderse las ciudades algunos de estos barrios quedaron incorporados y otros fueron remodelados, sobre todo cuando bajo el impulso de Napoleón III, se crearon las grandes avenidas de París. En esos barrios ahora jerarquizados se radicó una burguesía en ascenso, y perdieron el carácter social anterior aunque conservaron el nombre. En síntesis, hubo un tiempo en el que la palabras arrabal y *faubourg* coincidieron en su significado en Francia (Hiernaux y Lindón, 2004).

<sup>221</sup> “Debe calcularse una hectárea suburbana por cada 30 camas en los hospitales policlínicos y una hectárea por cada 15 camas en el caso de hospitales para crónicos” (Carrillo 1951: 147).

o avenida Fuerza Aérea) en lo que es en la actualidad el Barrio Avenida, cerca de la calle Río Negro.

#### **2.2.2.4.- Barrio comercial**

Para Carrasco, los barrios comerciales son “esos centros de movimientos y de riqueza, donde funcionan las Bolsas de Comercio, los bancos, el asiento de sociedades industriales o financieras, los sindicatos, profesionales, las redacciones de diarios, almacenes, tiendas y otros locales de venta, los cafés, teatros, hoteles y demás establecimientos necesarios para esas actividades”. Agrega, que ya está bien definido, en el Centro de la ciudad “alrededor de la Plaza San Martín”; y, observa “la tendencia a formar otros bordeando avenidas como la 24 de Septiembre, la Jerónimo Luis de Cabrera, la Roque Sáenz Peña, etc.” Es decir, no hay ninguna previsión, solo reconoce lo que ya está definido y que espontáneamente se formó.

#### **2.2.2.5.- Barrios de habitación y residencia**

Propone reforzar la creciente localización de las actividades comerciales en el Centro de la ciudad, ya que “las habitaciones privadas allí existentes irán disminuyendo. Es un fenómeno que se observa en todas las grandes urbes.” (Carrasco 1927: 45) Por lo que considera conveniente “auspiciar la formación de los llamados barrios habitación o de residencia.” Las residencias de la población son una cuestión de interés público “puesto que tienen una gran influencia sobre la vida y la salud de los habitantes. Así podemos comprobar, por ejemplo, que en barrios densamente poblados, faltos de luz y aire por la altura de los edificios o la estrechez de las calles, cuando no por la ausencia de árboles que purifiquen el ambiente, el índice de la tuberculosis es verdaderamente desconsolador”<sup>222</sup>.

En el plano general de la propuesta<sup>223</sup>, se muestra que a los barrios habitación o residenciales se les asignaron “zonas especiales como las de las barrancas, por ejemplo, donde deben construirse chalets o casas de estilo que formen barrios creados ya sea por la Municipalidad o por sociedades constructoras, pero en forma que estos constituyan no

---

<sup>222</sup> Hay que tener en cuenta que en esos años, la principal causa de muerte era la tuberculosis, como se verá detenidamente en la Segunda Parte cuando se analice la dinámica demográfica y la mortalidad en la ciudad. Si bien los argumentos de la importancia de las viviendas, los árboles, el asoleamiento y el aire puro son de considerar para la prevención, la caída de la mortalidad se debió a la creación de los hospitales Tránsito Cáceres de Allende y Misericordia, que se sumaron al Rawson, para la atención especializada de estos enfermos, así como la mejor formación de los médicos (Carbonetti, 2007).

<sup>223</sup> Plano general de la propuesta del Plan Regulador, ver N° 10 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

solo una agrupación de lindas viviendas sino un conjunto organizado siguiendo un plan y, si fuera posible, bajo una dirección única, para evitar esa desordenada edificación que resulta cuando interviene exclusivamente la iniciativa individual, en forma aislada” (Carrasco 1927: 47).

En las zonas “cercanas a los centros comerciales y de gran movimiento no puede evitarse la construcción de edificios destinados a habitaciones colectivas o casa de renta; pero la autoridades deben esforzarse por conseguir la mayor cantidad de casas suburbanas destinadas a la habitación individual. A ese fin se llega por medio de reglamentaciones adecuadas y por la facilidad de los transportes y las comunicaciones” (Carrasco 1927: 47).

“La especialización de los barrios que se establecen en el plan propuesto ha de complementarse con el concurso de una reglamentación especial que señale, entre otras normas, el carácter de las construcciones a levantarse. Así, por ejemplo, en el barrio administrativo o comercial se pueden permitir los edificios de mayor altura, que ocupen el más alto porcentaje en terreno edificado” (Carrasco 1927: 48).

El escrito manifiesta una preocupación por la necesidad de viviendas y sugiere una política estatal destinada a mejorar las condiciones sociales, poniendo como ejemplo lo realizado en los años 1922/23 por la Municipalidad de Viena<sup>224</sup>.

#### **2.2.2.6.- Barrios jardines o de residencias suburbanas**

Para comenzar este punto, define a este tipo de barrios como “el centro suburbano en cuya realización ha intervenido un plan de unidad que encierra, debidamente solucionados, todas y cada una de las cuestiones que se relacionan con la técnica, la higiene, la economía y la educación, y que se diferencia del resto de la ciudad por su menor densidad y por el aumento de espacios libres” (Carrasco, 1927, p. 49). Propone

---

<sup>224</sup> “La Municipalidad de Viena, que ambicionaba realizar un inmenso programa de mejoramiento social, emprendió, entre otras cosas, la construcción de habitaciones salubres para los obreros. Después de los primeros resultados obtenidos a partir de 1922, el consejo tomó en su sesión de fecha 21 de septiembre de 1923 la memorable decisión de crear en cinco años 25.000 nuevos alojamientos.” Para poder financiarlos el municipio creó nuevos impuestos. “El más original de estos impuestos, es el llamado ‘Wohnbausteuer’ o impuesto único sobre el alquiler de los inmuebles y que destina exclusivamente a la construcción de nuevas habitaciones populares” (Carrasco 1927: 48). Esta experiencia de viviendas sociales de la “Viena Roja” “entre 1923 y 1933, construyó más de 65.000”. Resulta llamativo que el ingeniero Carrasco ponga como ejemplo, en un plan de urbanización propuesto al gobierno municipal de Emilio Felipe Olmos y un gobernador como Ramón J. Cárcano, ambos del Partido Demócrata de Córdoba, que si bien tenían una perspectiva renovadora distaban mucho de una política urbana y de viviendas inspiradas en la Viena Roja. En ésta, “las höfe buscaron trascender los límites de la arquitectura pretendiendo ser la expresión de un nuevo orden social. Fueron muchas las höfe que se construyeron durante la Viena Roja, algunas tan impresionantes como la Karl Marx-Höfe, verdadero manifiesto ideológico construido” (Blasco, 2012).

construir barrios de este tipo en General Paz, Alberdi, Villa Cabrera, etc., adecuados a la topografía y su mejor orientación, principalmente “en las barrancas donde la disposición general y el ambiente predisponen para ese destino”.

“En medio de trazados irregulares, con calles curvas o sinuosas que siguen en su mayor parte el nivel natural del suelo, se indican las construcciones de casas estilo apropiado, chalets, etc., rodeados de jardines y plantaciones.” “En esta misma zona se indica la conveniencia de instalar, también en medio de jardines, los hoteles del alto, que sin duda atraerán numerosa clientela, de invierno y de verano por estar al cubierto del bullicio y de las elevadas temperaturas.”

En el plano general de la propuesta, ubica este barrio en el sur de la ciudad, en un terreno delimitado al norte, por el Chalet Crisol (parque Sarmiento) y, al sur, por las vías del FC a Malagueño; al este, por el Hospital Español (hoy Raúl Ángel Ferreyra) y la Sociedad Rural; al oeste, por la Escuela Nacional de Agricultura (hoy Ciudad Universitaria).

#### **2.2.2.7.- Barrios obreros**

“Contiguo a los centros industriales, talleres, usinas, etc., se instalan las viviendas para obreros en forma tal que no sólo obtengan comodidades para la fácil comunicación, sino que estén por la orientación libres del humo y las emanaciones de las fábricas”. (Carrasco 1927: 50) En el plano general de la propuesta, se indica para este tipo de barrio un lugar hacia el oeste, en el Barrio Industrial, pero no se explicitan otros.

#### **2.2.2.8.- Ferrocarriles**

Recomienda desplazar la estación del FC Central Argentino (Mitre)<sup>225</sup> del centro a “cuatro kilómetros más afuera del sitio actual y sobre la misma línea”. El lugar recomendado es el de los Talleres Sur, que no se alcanzan a ver en la fotografía de la ciudad; pero, sí, en el plano general de la propuesta. Una vez desplazada la estación, el predio quedaría disponible para otros usos y el edificio para oficinas públicas -como las de Correos-, o para exposiciones; mientras que, en el terreno que queda vacío al sacar las vías, plantea crear una avenida de Acceso.

La estación del FC Central Córdoba (Belgrano) en Alta Córdoba, también se trasladaría “unos 1.500 metros hacia el norte” que, en el plano de la propuesta, se ve

---

<sup>225</sup> En la “Perspectiva del futuro barrio universitario” se puede ver cómo quedaría este edificio en el proyecto, ver N° 14 y N° 15 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

pasando apenas el anillo de Circunvalación, en lo que son hoy el barrio Panamericano y el barrio Centroamérica. También, dispone desplazar la estación del FC Central Norte Argentino, en Alta Córdoba, y no indica en el texto, ni en el mapa, otro lugar; ya que, después de 1887, pasó a ser propiedad del FC Central Córdoba<sup>226</sup> y esa estación -así como sus galpones- estaban en desuso. De esa manera, quedaría “libre el recinto de la Ciudad de los obstáculos ferroviarios que dificultan y entorpecen su lógico y cómodo desenvolvimiento”. Este programa no ha de desarrollarse de inmediato “sino en un plazo de 50 años”, dado que “es un asunto complejo” (Carrasco 1927: 56).

### **2.2.2.9.- Centros cívicos. Plan de distribución de edificios**

En la propuesta, se considera que los edificios públicos cumplen una función ordenadora del espacio, requieren accesibilidad y, además, cuando se agrupan, constituyen “centros cívicos, a cuyo alrededor se establecen después todas las actividades afines”. Los ubica “frente a plazas, de manera que el carácter arquitectónico de las respectivas construcciones que se realicen para sede de las autoridades contribuya al embellecimiento de la zona que sirven. El público debe tener un cómodo acceso, que se le proporciona por la red de calles cuya disposición y trazado obedece a ese objeto” (Carrasco 1927: 56).

Los edificios públicos que recomienda y sus ubicaciones en el proyecto son:

- *Casa de Gobierno y Palacio Legislativo*: “Sobre una altura dominante se levantarán - como una acrópolis moderna- los edificios que simbolizan la acción político-gubernativa de la Provincia.” La ubicación propuesta es al sur de la ‘Plaza Centenario’ (actual Plaza España). El estilo de la construcción que aconseja es “el clásico, por ser el que mejor se adapta al carácter grandioso que tendrán las mismas” (Carrasco 1927: 61)<sup>227</sup>.

- *Palacio Municipal*: Define la localización del edificio “en el núcleo central, de manera que se presente a equitativa distancia de todas las zonas del Municipio.” Y propone que

---

<sup>226</sup> En octubre de 1887 por ley 2203 se dispuso la venta del “Ferrocarril Central Norte”, y para diciembre del mismo año se aceptó la propuesta de la firma Hume Hnos. y Cía. para adquirirlo, quienes luego, en 1889, lo transfirieron a la sociedad formada en 1887 en Londres denominada “Ferrocarril Central Córdoba”, que ya poseía el FC Córdoba y Rosario, y el Córdoba a San Francisco, al que luego extendió hasta la ciudad de Rosario, pasando por la ciudad de Rafaela. Todos estos ramales y FFCC quedaron unificados bajo la denominación de FC Central Córdoba, hoy FC Belgrano. La historia de estas transferencias denunció haber estado plagada de abusos y estafas por Scalabrini Ortiz a las que llamó negociado (Scalabrini Ortiz, 1938).

<sup>227</sup> Propuesta de Centro Cívico y Plaza Centenario, ver N°16 y N°17 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

se instale el sitio en que está el Cabildo Histórico, al lado de la Catedral. El estilo debe “concordar con el de la Catedral, para constituir, así un conjunto armónico”.<sup>228</sup>

- *Teatro Municipal*: Este edificio se ubica en la intersección de la avenida 24 de Septiembre (hoy Olmos) con la avenida General Paz, “rodeado de jardines con plantaciones propias y de los lugares necesarios para el estacionamiento de vehículos”, cumpliendo además con el objetivo de afianzar la “estética del Municipio”.<sup>229</sup>

- *Palacio de Justicia*: Se respeta el emplazamiento decidido en la licitación, pero se modifica “la plaza Sobremonte, a la que se proyecta dar un trazado semicircular”, para “darle mayor amplitud visual al edificio y facilitar a la vez la comodidad de acceso”. Con el mismo propósito, “se ensanchan hasta 30 metros las calles circundantes al Palacio, y se trazan dos diagonales del mismo ancho: una que va hasta el propuesto Jardín Botánico y parque Observatorio Astronómico, y otra que llega hasta la calle San Juan, formando así un circuito conveniente.”<sup>230</sup>

“Sobre el actual curso de La Cañada, que ha de entubarse, se proyecta una avenida -que más adelante se describe- que, con los ensanches de las calles y nuevo trazado de la plaza Sobremonte, propuestos, hará resaltar de manera eficaz la masa arquitectónica del futuro Palacio de Justicia”. (Carrasco 1927: 66).

- *Edificio de Correos y Telégrafos*: “Se proyecta su ubicación en el sitio que ocupa la actual Estación del FC Central Argentino, es decir sobre el bulevar Wheelright (hoy bulevar Juan D. Perón), entre las calles San Jerónimo y Entre Ríos.”

- *Asistencia Pública*: “Se la ubica frente a la plaza Vélez Sársfield y sobre dos amplias arterias: San Juan y V. Sársfield, es decir, en un lugar céntrico, lo que permitirá a dicha Repartición llenar sus funciones con la rapidez requerida.”

“Sobre la prolongación de la calle Mariano Moreno, en un sitio alto y dominante, se propone la construcción de los edificios destinados a Departamento de Policía y Cuerpo de Bomberos, en una fracción de 3 hectáreas. Además de la fácil comunicación con el resto del Municipio, que le permite concurrir prestamente a cualquier llamado, forma núcleo con el Palacio de Justicia y la Asistencia Pública ya citados; la Cárcel Correccional de Mujeres, cuya nueva ubicación se señala sobre el Camino a Malagueño en medio de

---

<sup>228</sup> Modificaciones en las calles y esquinas del Centro desde la Plaza San Martín a la avenida Vélez Sarsfield, ver N°20 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

<sup>229</sup> Esquina avenida Colón y General Paz, ver N°21 y N°22 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

<sup>230</sup> Dibujo de la avenida sobre el arroyo La Cañada, ver N°26 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

jardines y plantaciones; y la Cárcel de Encausados, que queda donde actualmente se encuentra”. (Carrasco 1927: 67).

- *Biblioteca Provincial*: “Se instala en Alta Córdoba, en el eje del bulevar Roque Sáenz Peña y la avenida Bulnes (avenida que se continuaría sobre la traza de las vías. M.H.), en un sitio ocupado ahora por el FC Central Córdoba y en el centro de una plaza de trazado ovalado, de dos hectáreas de superficie.” El edificio de la estación no será la sede de esta biblioteca sino que, en su lugar, “podrá construirse un magnífico edificio de estilo apropiado al destino que tendrá.”

- *Museos y Exposiciones*: “En el parque Sarmiento, sobre la plaza Centenario, y en la ampliación del mismo, proyectada sobre las barrancas, se encuentran los edificios destinados a museos diversos y locales para exposiciones, tan indispensables en toda gran ciudad”. No especifica los edificios ni su ubicación precisa, sino que delimita una zona “rodeada de grandes frondas y un poco alejados del centro de las actividades” porque “es la que más conviene”.

#### **2.2.2.10.- Núcleo Central**

Al Centro, lo reconoce como “el casco viejo” y describe, así, su localización: “se encuentra en una cuenca o un hoyo que presenta, entre ciertos peligros, el inconveniente de registrar temperaturas elevadas y molestas durante el estío, de manera que tales circunstancias hacen pensar en la conveniencia de fomentar el desarrollo de la nueva edificación o expansión del Municipio hacia la parte alta, en donde existe una diferencia ventajosa de varios grados e interesantes perspectivas panorámicas que dominan un espectáculo realmente hermoso.” Señala que hay “una tendencia general” a buscar esos parajes que se observa en la edificación “todavía incipiente” y en “la disponibilidad de grandes fracciones indivisas.”

A la vez, afirma que “no sería juicioso introducir en el viejo centro modificaciones que trastornasen fundamentalmente su planta con grandes gastos, desde que no estarían justificadas ni contarían con el auspicio de la opinión pública, tan celosa de sus respetables tradiciones”. (Carrasco 1927: 68).

#### **2.2.2.11.- La Cañada**

Tal como se encuentra, el arroyo es considerado un problema que, “por el hecho de afectar graves cuestiones de higiene, es de urgente resolución”. El “problema” tiene



dos facetas: la de higiene, porque el curso de agua es utilizado como desagüe de aguas servidas; y, el de las inundaciones, cuando el caudal de agua que baja durante la época de lluvia, desborda el cauce.<sup>231</sup>

La solución propuesta, “desde el punto de vista del mejor aprovechamiento de La Cañada, de manera que su utilización ofrezca una ventaja positiva para los intereses generales”, pero dejando de lado “el estudio de la parte técnica de las obras que deben realizarse”, es el “entubamiento”. Al menos, aclara, “en la parte que afecta a lo más poblado del Municipio, y cuyo dispositivo proponemos en el plano, es decir desde la altura del Hospital de Tuberculosos (hoy Hospital Misericordia) hasta la desembocadura en el río, o sea una longitud de 5.500 metros” (Carrasco 1927: 69).<sup>232</sup>

Justifica esta propuesta con los argumentos siguientes: obras similares se hicieron en las ciudades de Mar del Plata, con el Arroyo Las Chacras; y, en Buenos Aires, con el arroyo Maldonado. La otra razón, expuesta en el texto en una frase que, a todas luces, quedó incompleta, pero que igual se entiende, sostiene: “el gran curso de agua arrastrado por La Cañada y que tantos temores ha originado durante la grandes lluvias, ha de ir disminuyendo a medida que en sus márgenes (...)”<sup>233</sup>

El proyecto de entubar el arroyo y construir encima una avenida que vincula al bulevar Guzmán (la costanera del centro) y llegue hasta la calle Deán Funes, articulando el Palacio de Justicia, tenía mucha importancia en la organización de la propuesta. Pero, prefirió justificarla con el argumento visual de que “se pondría así al espectador en

---

<sup>231</sup> Arroyo La Cañada, ver N°23 y N°24 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad

<sup>232</sup> Entubado del Arroyo La Cañada, ver N°25 y N°26 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

<sup>233</sup> Nos quedamos sin saber qué pasará en sus márgenes, pero puede ser que haya sostenido algo así: “avance la urbanización”. Sobre este tema de la “solución” a La Cañada ha habido años de debate, como reconoce el ingeniero Carrasco: “Esta se viene buscando desde largo tiempo y la solución definitiva depende ahora, en gran parte de los esfuerzos que en tal sentido desarrollen las autoridades”. No polemiza con ninguna de esas búsquedas anteriores, sino que la da por resuelta con su propuesta, aunque sin haber aportado un estudio técnico que la justifique. Si bien el problema de la crecida existió desde su fundación como lo acreditan numerosos testimonios, también es cierto que las soluciones no fueron buenas. Desde su fundación y hasta avanzado el siglo XIX el arroyo de La Cañada fue el límite oeste de la ciudad y el inicio de los arrabales con asentamientos como El Abrojal, La Toma, y la zona de quintas. El curso de agua manso durante gran parte del año, tiene grandes crecidas estivales cuando las lluvias arrecian, ya que su origen está en las faldas de las sierras hacia el sudoeste de la ciudad. Cuando ocurren lluvias torrenciales en sus fuentes el curso diminuto de agua se vuelve un violento río, que destruía edificaciones, puentes y vidas humanas. El primer intento de contenerlo fue en 1671 con la construcción de muros a ambos lados, con piedras amalgamadas con cal, llamado Calicanto, atribuyéndose la autoría material a Don Miguel de Peredo bajo la dirección del jesuita Miguel Caballero, y según sostienen algunas publicaciones el mandante fue el Teniente Gobernador Andrés Jiménez de Lorca, luego de las crecidas de 1623, 1638, 1667 y 1671. Obra que no fue suficiente y el arroyo continuó con sus desbordes llegando a 1890 cuando en la madrugada del día 20 de diciembre provocó la muerte de cerca de 200 personas, la solución llegará recién en 1944. Mientras tanto el caudal de agua no ha disminuido. (*La Voz del Interior*, 2018).

situación de contemplar el edificio en las mejores condiciones de estética y visibilidad”. Entre las obras que acompañan la propuesta de remodelación se incluye la extensión del bulevar San Juan hacia el oeste, demoliendo la Capilla del Niño Dios que se interponía, y señala que se podría permutar un terreno de los que queden disponibles entre Corrientes y Montevideo, donde construirá jardines.

Luego, sobre el curso de La Cañada, propone “la formación de una plaza oval en la manzana que forman las calles Achával Rodríguez, Fructuoso Rivera, Ayacucho y Belgrano; una plazoleta entre Peredo y Brasil; el ensanche de esta calle hasta empalmar con el Caminos a Malagueño, que se proyecta desviar en ese punto de su actual trazado, dándole un ancho de 30 metros; y, por último, jardines centrales en el trayecto de una cuadra, y un gran espacio rectangular que se destinaría para la formación de jardines y juegos para los niños.” (Carrasco 1927: 74).

#### **2.2.2.12.- Los canevas de las vías de circulación**

Comienza explicando que es más fácil proyectar nuevos núcleos porque “se estudian sus vías de comunicación con mayor libertad de acción” que cuando “se trata de introducir, como en el presente caso, modificaciones en el casco viejo de la ciudad”. Como las vías deben estar en relación a la “intensidad del movimiento” y en el “núcleo central ésta es siempre más intensa, debe proveérsela de una red interior de avenidas y calles” que sea suficiente para el público que recibe. Mientras “los barrios industriales, comerciales y universitarios necesitan comunicarse con el núcleo central y reclaman arterias amplias y directas”, los “barrios de residencias o jardines, donde el movimiento es poco intenso, la mayor parte de las calles puede tener un ancho menor” (Carrasco, 1927: 75).

Con esos criterios definidos, sobre la relación entre los usos del suelo y los vínculos para el tránsito, pasa a mencionar la construcción de dos grandes avenidas y varias reformas a las existentes. Una es la “avenida Costanera, otra legítima aspiración de Córdoba, proyectada a ambas márgenes del Río, en todo el recinto propuesto”; es decir, dentro del anillo externo de circunvalación, con un ancho de 35,50 m, y “en el punto de acceso a cada puente se proyecta un ‘rondpoint’ para mayor comodidad del tráfico”. Lo que no se observa en el plano de la propuesta, ya que varios puentes carecen de rotondas. Del lado del río, la avenida llevará “un muro de contención rematado en un parapeto de un metro de altura, alternado con taludes” con columnas de alumbrado sobre el mismo.

En función de esos criterios, se ha diseñado una “avenida central de penetración al nudo central (...) que se abrirá por el medio de las manzanas comprendidas entre las calles Rosario de Santa Fe y San Jerónimo, con una extensión de 900 metros de largo y 35 metros de ancho entre líneas de edificación”<sup>234</sup>. En las esquinas de la avenida y de las calles que rodean la plaza, propone ochavas de 10 metros para facilitar el tránsito y la visión<sup>235</sup>.

La calle Chacabuco, desde Junín, y su continuación, Maipú, hasta bulevar Guzmán, deberá “ensancharse hasta 25 metros y solamente en su costado Oeste, a fin de conservar la misma línea que actualmente tiene hasta la plaza Centenario”. En el encuentro de Chacabuco con bulevar Junín, propone una plaza circular que llama “La Farola”, con 100 metros de radio y, otra similar, en el encuentro de Maipú con Sarmiento<sup>236</sup>.

A lo largo de la avenida que se proyecta sobre La Cañada “desde la avenida Costanera hasta la plaza Sobremonte, tendrá, como puede observarse en el perfil G<sup>237</sup>, 30 metros de ancho: una calzada de 14 metros y cuatro aceras (dos cada lado) con alameda en una faja de césped” lo que le dará la característica de un paseo lleno de atractivos. En el cruce con la avenida Colón, se formará una plazoleta circular con una obra de arte de grandes dimensiones en el centro. Para realizar esta avenida habrá que expropiar una faja variable de terreno, a cada lado de La Cañada.

“El ensanche que se está efectuando de la avenida 24 de Septiembre y su prolongación, Colón -resuelto por la actual Intendencia municipal- encuadra perfectamente bien dentro del plan regulador”, aunque no fue realizada por disposición del mismo<sup>238</sup> (Carrasco 1927: 89).

---

<sup>234</sup> Una vez más hace referencia a las perspectivas visuales que busca con el diseño: “La nivelación natural del terreno que parte de las cota 388 -plaza San Martín- y baja suavemente hasta la cota 383 permite llevar a cabo esta avenida dentro del concepto de grandiosidad que su importante ubicación reclama”. “Esta arteria pondrá en comunicación la nueva Estación proyectada para el F. C. Central Argentino por medio de la avenida de acceso que se forma en el lugar que dejará el levantamiento de las vías, de manera que el público pueda llegar sin tropiezos a la plaza San Martín y de allí, por medio de los ensanches propuestos, comunicarse con la ancha calle General Paz y distribuirse en distintas direcciones” (Carrasco 1927: 76). La construcción de esa avenida afectaría los siguientes edificios significativos: El Hospital San Roque (ver N°9 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios); la Casa del Marqués de Sobremonte (ver N°8 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios); El Colegio Inmaculado Corazón de María fundado en 1885 por las Hermanas Adoradoras y la capilla. (ver N°26 en Anexo Primera Parte Cap.2.B. Edificios).

<sup>235</sup> Avenida Central ver N°27 y N°28 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

<sup>236</sup> Perfiles de calles y calzadas ver N°33 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

<sup>237</sup> Plaza de la Farola ver N°32 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

<sup>238</sup> La declaración de Carrasco en la página 89 del plan, aclara un supuesto de la afirmación de Carlos Page: “Solo fue hasta 1928, cuando el Plan Regulador de la Ciudad de Córdoba, realizado por el ingeniero Benito

Para el “núcleo central”, propone ampliar las calles que formarían parte de una red, ellas son: Rivadavia, entre 25 de Mayo y Sarmiento, 3 metros del lado oeste; la calle Avellaneda, entre Santa Rosa y avenida Costanera, que lleva a 20 metros, ampliando el lado oeste; también, la calle Santa Fe, que propone llevar a 20 metros de ancho, ensanchando por el lado este, entre Costanera y Deán Funes; extender el bulevar San Juan, hasta Mariano Moreno, ensanchándola en la unión con plaza Vélez Sársfield, para lo que propone “el traslado de la Capilla del Niño Dios, que impide la realización de esta obra<sup>239</sup>, dándole en permuta una fracción que quedará disponible al entubarse La Cañada, en la esquina de Corrientes y Belgrano; la calle Estrada y su continuación Pueyrredón, desde la plaza Centenario (hoy España) hasta la avenida Vélez Sársfield, por el lado norte; apertura de dos avenidas desde el Palacio de Justicia; una, hasta San Juan y, la otra, hasta el jardín botánico proyectado.

Otras reformas que propone para la zona central en barrio Alberdi son: una nueva plaza en la unión de Santa Fe con Colón, con una superficie de “casi 3 hectáreas”; la ampliación de las calles que rodean a la plaza Colón achicando la plaza; la reducción de la plaza Centenario (España) para ampliar la circulación a su alrededor, y la instalación de un monumento “al escudo de la ciudad”; en una parte de los edificios públicos “ya viejos y que han de ser indefectiblemente reemplazados por construcciones modernas”, que se prevea la cesión de unos “10 metros de profundidad por todo el frente” para “formar pequeños jardines públicos”. En el caso de la Universidad, “bastaría demoler el ala que da frente a la calle Trejo y Sanabria” para seguir “la línea de la Iglesia de la Compañía de Jesús”, e incorporar así “a la vía pública el hermoso patio interior” En “la actual Casa de Gobierno” propone crear un jardín al frente que ilustra con un plano en

---

J. Carrasco a instancias del intendente Emilio E. Olmos, contempló que se ampliara la calle Colón. Con la expropiación correspondiente y la demolición del edificio de la familia Abarca, quedó a la luz la cripta, la que se decidió rellenar para que sobre ella pasara la moderna arteria. Únicamente se demolieron sus bóvedas y el resto se cubrió. Este hecho fue un verdadero atropello para los historiadores y arquitectos que ya por esa época sentían sensibilidad por la conservación de los edificios históricos. Uno de ellos, Monseñor Pablo Cabrera disertó sobre el ‘Noviciado Viejo’ el 11 de agosto de 1928 en el Museo Histórico. La conferencia fue publicada en una de sus obras, llamando a la reflexión de sus miembros y concluyendo ‘en armonía con las finalidades tan nobles y elevadas perseguidas por la Junta adoptada al respecto una resolución’. Pues se pretendía rescatar el edificio histórico, aunque sin una propuesta concreta dentro de un contexto de arrolladora modernización urbana” (Page: 2013). Aunque la iniciativa no fue recomendada por Carrasco en su plan, le cabe el cuestionamiento al enfoque urbanístico que le hace Page en defensa del patrimonio edilicio de la ciudad, ya que Carrasco expresa su total adhesión con el criterio general y la obra en particular: “que de no habersele dispuesto, se lo habría sugerido en este proyecto, por ser una obra indispensable para el desahogo del tráfico y que será de gran utilidad para la Ciudad”.

<sup>239</sup> Prolongación del boulevard San Juan a la altura de La Cañada, ver N°34, N° 35 y N°36 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

planta y una perspectiva (página 95), donde se lee que la calle sobre la que están el edificio y el jardín, es Rivera Indarte<sup>240</sup>.

### 2.2.2.13.- Circuitos

Organiza el tránsito vehicular de la ciudad en tres circuitos concéntricos<sup>241</sup>. Desde el centro hacia afuera, está el *Primer circuito interior*, que lo conforman las avenidas Santa Fe, y su prolongación de Norte a Sur; los bulevares San Juan y Junín, de Oeste a Este; la calle Wheelwright, de Sur a Norte; y la avenida Costanera, cerrando el circuito.

Sigue, luego, el *Segundo circuito interior*, cuyo recorrido describe, desde el Oeste hacia el Este, comenzando por la avenida Jerónimo Luis de Cabrera, en Alta Córdoba, y su prolongación; por Viamonte, de Norte a Sur; luego, bordea de Este a Oeste, el Barrio Universitario por la prolongación proyectada de la calle Rosario de Santa Fe, cruza el río, por el puente Maldonado, y continúa hacia el Sur, por esa arteria, hasta la calle San Alberto, luego de pasar por la plaza Urquiza de San Vicente, para empalmar con la avenida proyectada para el Campo de Deportes. Por el oeste, continúa hacia el parque Sarmiento, toma por la avenida Estrada y sigue por la avenida Pueyrredón, que es su continuación. Proyectó la prolongación de la calle Peredo, hasta la avenida proyectada en arco para el Barrio Industrial; de allí toma la calle P. Lozano hacia el Norte hasta Villa Páez, por donde sigue por la ‘avenida al puente Nuevo’ cruza el río, y recorre un camino sinuoso hasta la calle Colombres para tomar Zapiola y conectar con Jerónimo Luis de Cabrera.

Un *Tercer circuito o avenida de Circunvalación*, limita la superficie planificada para albergar la ciudad hasta 1975. Esta avenida, tendría un ancho de 125 metros y una longitud de 29 kilómetros. Al centro, “dos calzadas de 20 metros cada una para el tráfico ligero” una de cada mano, “separadas por un jardín central de 5 metros”. Hacia el exterior, “dos calzadas de servicio de 15 metros”. Entre las calzadas centrales y las de servicio, “dos caminos de 5 metros a cada lado: uno para peatones y otro para jinetes”; más “un espacio de 10 metros para las líneas de tranvías con refugio a los costados”. Esta avenida, además, busca ser “un soberbio paseo”, “una de las arterias más anchas y pintorescas del mundo” (Carrasco 1927: 102). “Todos los caminos que conducen a las localidades o

---

<sup>240</sup> Ver N°37 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad, y N°45 en Primera Parte Anexo Cap. 2.B. Edificios; aquí se aclara la confusión existente entre la casona del Museo Genaro Pérez y la antigua casa de gobierno en la calle Rivera Indarte.

<sup>241</sup> Tres circuitos propuestos en el Plan Regulador, ver N°39 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

sierras o limítrofes a la Capital están empalmados con el gran bulevar de Circunvalación y prolongados hasta el interior del recinto urbano, para facilitar las comunicaciones rápidas.”

Los tres circuitos están vinculados por una “red de calles secundarias” y por los “nuevos puentes sobre el río que se proyectan”. Uno, en la avenida de Circunvalación al oeste, que comunica el barrio Las Rosas con la avenida que pasa al lado del nuevo cementerio. Otro, en Villa Páez, mencionado en el 2º circuito como “Puente Nuevo” (hoy Eliseo Cantón que se hizo en 1978 en ese lugar, y conecta a los barrios San Martín, Providencia y Villa Páez). Un tercero, entre las calles 12 de Octubre e Igualdad, puente que no se observa en el plano de la propuesta. El cuarto, que está en la calle Jujuy, cruza el río y conecta con Lavalleja; el quinto puente recomendado, une la Bajada Pucará con Barrio Universitario. El puente de Obispo Maldonado está desde 1879; entre calles Juan Rodríguez y Sargento Cabral, había y hay un vado sobre el río, en ese lugar se construyó un puente que une la calle Yapeyú con Remedios de Escalada. En barrio Alberdi, el puente que estaba recomendado para unir la continuación de la calle Octavio Pinto con la avenida Costanera, no se hizo. El Barrio Jardín -previsto para ser construido donde se localiza la actual Villa Campo de la Ribera (zona militar), que se iba a conectar, a través de un puente, con los barrios planeados al sur de lo que hoy son las distintas secciones del Barrio Yofre-, no se realizó y la zona ni siquiera está urbanizada. Es una zona baja y muy degradada. La avenida de Circunvalación Este, con que cierra el circuito exterior, se une con un puente que no se hizo, ya que, tampoco, se realizó por ahí la avenida.

Para estas arterias, diseñó diferentes tipologías de ‘perfiles’, de acuerdo a la importancia del tránsito que canalizan y a las velocidades que prevé que circulen. Estos perfiles, que han sido identificados como letras, son los siguientes: A) es el que corresponde a la avenida de Circunvalación; B) es el de una avenida de 60 metros de ancho, con dos calzadas centrales de 12 metros de ancho separadas por un jardín de 9 metros; un espacio de circulación para los tranvías con acceso a los mismos, más una calle secundaria que suman 8,50 metros, y las veredas peatonales de 5 metros, con un jardín de 4 metros frente a las viviendas, a cada lado; C) repite el esquema con jardín frente a la vivienda de 4 metros, disminuyendo el ancho de los demás; la acera peatonal es de 3 metros, y otros 3 metros para el tranvía, las calles centrales son de 9 metros y el jardín que las separa de 3 metros, de modo que esta avenida tiene en total 38 metros de ancho; D) esta tipología, de un ancho total de 20 metros, tiene una calle central de 12

metros incluida una circulación para tranvía, un cantero verde de apenas 1 metro, y la vereda de 2,50 metros.

Como argumento para justificar “la necesidad y urgencia de ensanchar algunas calles del centro y proceder a la apertura de nuevas arterias”, cita un artículo del diario *La Nación* “del 24 de Noviembre último” (se supone que es de 1928) donde hablando de la ciudad de Buenos Aires, dice: 1) la edificación aumenta día a día en número y en altura, se reemplazan casas de dos o tres pisos, construidas hace 20 años, por otras de 8 o 10; 2) cada una de esas construcciones presenta un mayor costo a futuro para ampliar y abrir las nuevas arterias; 3) a ellos, se suma el incremento del valor de los terrenos; 4) pone como ejemplo a Torcuato de Alvear<sup>242</sup>, cuya audacia y decisión llevó a expropiar “una cuadra de ancho” que “espantaba a la miopía de los comentaristas”, así como “el criterio cerradamente legalista de la Corte Suprema, que declaró improcedente la expropiación de los terrenos no comprendidos en el trazado de la avenida”.

#### **2.2.2.14.- Sistema de Parques y Paseos**

Al “sistema de parques y paseos”, lo justifica con el argumento de ser los “espacios libres considerados como grandes factores de higiene, desde que los parques y paseos han sido justamente llamados los ‘pulmones’ de la ciudad”<sup>243</sup> (Carrasco 1927: 107). Pone, como ejemplo, los casos de las ciudades de Nueva York y Boston<sup>244</sup> que contraponen a los pocos parques que posee la ciudad, apenas un 4,85% “de la actual extensión que es de 2.000 hectáreas”.

Destaca que el único sitio de grandes proporciones es el parque Sarmiento, que con el pequeño parque Las Heras, son los dos espacios que tiene la ciudad “para las expansiones populares”. Las plazas suman una superficie de 11,70has, cuya limitada superficie se amplía en la propuesta hasta llegar al 14% (280has), que es “considerado

---

<sup>242</sup> Torcuato Antonio de Alvear y Sáenz de la Quintanilla nacido en Montevideo en 1822, falleció en Buenos Aires en 1890, fue el primer intendente de la ciudad de Buenos Aires, entre 1883 y 1887, designado por el presidente Julio A. Roca. En su gobierno se demolió la Vieja Recova, que funcionaba como mercado y dividía las dos plazas centrales, creando la Plaza de Mayo actual, inició la construcción de la avenida de Mayo hasta la avenida Callao. Construyó el parque de la Recoleta al norte, el parque Agronómico al oeste, y el parque de la Convalecencia al sur. Consolidó la traza radiocéntrica de la ciudad, con ejes de suburbanización que se fueron densificando. Incrementó los servicios con obras sanitarias, pavimento e iluminación eléctrica. El modelo que guió su política urbana era la de París de Haussmann, colaborando en estas reformas el paisajista francés Carlos Thays y el arquitecto Juan A. Buschiazzo. (Cátedra Pernaut, FADU).

<sup>243</sup> Cuadro comparativo sobre espacios libres ver N°40 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

<sup>244</sup> “Nueva York ha consagrado en estos últimos años 26 millones de pesos oro para aumentar, modificar y embellecer los parques y paseos que posee, y Boston que es la iniciadora de este movimiento de progreso invierte, con el mismo objeto, 166 millones” (Carrasco 1927: 107).

por los urbanistas como suficiente”; además con “una distribución equitativa”. Los espacios que conforman el sistema en la propuesta son:

- *Parque Sarmiento*: que será ampliado por el norte hasta el bulevar Wheelwright (hoy Perón) y, al este, hasta la Bajada Pucará y no se extiende sobre el zanjón, “que por ese lado llega hasta tocar el ramal a Malagueño”.
- *Observatorio Nacional*: se proyecta un parque con un Jardín Botánico, en el que queda comprendido el edificio del Observatorio. Este parque “haría *pendant*, por su ubicación, con el Jardín zoológico del parque Sarmiento”.
- *Campo de Deportes*: Proyectado en San Vicente, por su importancia se describe en un capítulo aparte, pero forma parte de este sistema de paseos públicos.
- *Barrio Universitario*: Se creará en General Paz (en la realidad actual, la zona en la que se construiría, es barrio Juniors) y “por su disposición, trazado y libre acceso puede considerarse un vasto parque”.
- *Parque en General Paz*: Un importante paseo de once has que se propone para la zona donde están la planta de tratamientos cloacales de OSN.
- *Parque en Alta Córdoba*: Está propuesto sobre la avenida de Circunvalación, dentro del recinto, hacia el oeste de la propuesta Estación y Talleres del FCCN (Belgrano) que se encuentran del lado externo de la avenida.

Además, en el terreno donde se encuentra el Cementerio San Jerónimo, en el barrio Alberdi, proyecta un parque con forma de elipse, al que ubica “sobre la calle P. Lozano” (hoy Mariano Castex); en Villa Cabrera “un paseo pintoresco sobre las mismas barrancas” (en la zona donde hoy se encuentra el centro comercial de Villa Cabrera); en el proyectado Barrio Industrial propone “un gran parque atlético con *stadium*, canchas de *football*, de tenis, confitería, etc., que, en forma alargada y siguiendo la suave curva de la avenida límite, ocupa 2.500 metros” (estaría aproximadamente entre lo que hoy son las calles Hipólito Vieytes y Almirante Guillermo Brown, en el barrio Los Plátanos); y otros espacios menores como plazas, paseos y plazoletas. Estos parques y paseos se encuentran unidos por medio de “avenidas o bulevares arbolados constituyendo lo que los americanos del Norte llaman *parkway*”.

Incluye en el plan, “la plantación de árboles en las aceras de calles y avenidas” ya que la Ciudad de Córdoba “carece de este elemento de ornato y de higiene”. Las especies que recomienda son “en su mayoría árboles de hojas perennes, puesto que no existe en



invierno el peligro de mantener húmedas las calles”; propone plantar “en calles cuyo ancho varíe entre 16 y 230 metros, con aceras de tres metros como mínimo (a 0,80 m del cordón) *acacia melanoxylon*<sup>245</sup>, naranjos agrios, *quercus ilex*<sup>246</sup>, magnolias<sup>247</sup>, etc.”; y “para las avenidas de mayor ancho: árboles hojas semi-perennes como la caoba<sup>248</sup>, el jacarandá<sup>249</sup>, el cebil<sup>250</sup>, o de hojas caducas, tal como el fresno<sup>251</sup>, el tilo, el *acer sasycarpus*, el paraíso, etc.” Para la avenida Argentina, propone sustituir los actuales

---

<sup>245</sup> También conocida como acacia negra, es un árbol originario de Australia, de hojas perennes, de rápido crecimiento, de gran porte 8 a 15 m de altura con tronco recto, copa piramidal y densa, con amplia adaptación a diferentes climas, le benefician ambientes fríos (El Jardín Bonito, página oficial).

<sup>246</sup> Más conocida como encina, tiene talla media y baja aunque puede alcanzar de 16 a 25 metros de alto, es de crecimiento lento que varios puede tardar varios años en crecer 1 metro de altura. Su origen es de la zona del Mediterráneo, y muy abundante en España. El fruto es la bellota y sus hojas perennes (Barbero Muñoz de Morales y Rodríguez, 2009).

<sup>247</sup> Hay varios tipos de magnolias, su origen es americano, de crecimiento lento puede alcanzar hasta 30 m de altura, apreciado por las flores blancas, de gran tamaño y aroma intenso, tiene hojas perennes (Sánchez de Lorenzo Cáceres, s.f.).

<sup>248</sup> Caoba: apreciado por su madera, es originaria de América y se encuentra en regiones cálidas y costeras, presentan una alta tolerancia a la sal y a la sequía, es un árbol grande de 9 a 13 m de alto, con copas de 6 a 10 m de ancho, densas y simétricas, y el tronco es recto; pierde las hojas al fin del invierno y pronto le crecen las nuevas. Es de uso frecuente en avenidas y parques, por la sombra leve que proyecta que permite el crecimiento de pasto y plantas debajo. En calles y avenidas se los planta separados a unos 9 m entre sí (Jiménez Nehring, 2012).

<sup>249</sup> Jacarandá: de origen americano pueden alcanzar entre 20 a 30 m de alto, el tronco es recto y la copa poco densa se asemeja a un cono invertido; las hojas en clima templado se le caen al llegar la primavera y vuelven a crecer rápidamente, es cuando florece en abundancia y sus pétalos son de color azul violáceo (Niembro, 1983).

<sup>250</sup> Cebil o Vilca: es un árbol originario de América del Sur, de entre 10 y 25 m de altura y tronco de hasta 0,60 m de diámetro, de corteza rugosa y oscura, de hojas caducas y flores de color crema-amarillento. Con sus semillas se elabora un polvo alucinógeno utilizado en las culturas originarias; así describe un cronista: “Toman por las narices el sebil, que es una fruta como vilca; hácenla polvo y bébenla por las narices...”. Era costumbre de comechingones y sanavirones consumir este alucinógeno que se obtenía de los cebiles, abundantes en el noroeste cordobés y en toda la región sudamericana bajo influencia incaica. Su uso era esencialmente religioso y ritual, aun cuando mezclado con otros componentes (tabaco, chicha) fuera usado también con fines terapéuticos. (Portal de Archivos Españoles-Gobierno de España, página oficial).

<sup>251</sup> Fresno: originario de Europa, es un árbol que alcanza de 15 a 20 metros de altura, de tronco recto, utilizado en parques, plazas, avenidas; resiste grandes fríos y no tolera los climas secos y calurosos, necesita zonas frescas, de mediana a elevada humedad (Rodríguez Molina, s.f.). Tilo o Tilia: Originario de zonas templadas del hemisferio norte, es un árbol grande entre 20 a 40 m de altura, el tronco ronda el metro de diámetro. Sus hojas aromáticas son de color verde oscuro y verde claro plateado en el envés, de flores, abundantes y muy aromáticas, de hojas caducas, usado como árbol de ornamento su madera es muy apreciada (Martínez Crovetto: 1981). *Acer sasycarpus*: Se refiere una de las 160 variedades de Arce, pero no se encontró mención alguna a esta variedad; la mayoría de las especies son de hojas caducas y florecen a finales de invierno o principios de la primavera cuando aparecen las nuevas hojas, las flores son pequeñas; se utilizan como árboles ornamentales sobre todo las que dan un colorido follaje otoñal amarillo, ocre o rojizo. Por su rápido desarrollo se usa también como árbol de sombra, es de tamaño medio-grande y alcanza alturas de 20 a 30 m, el tronco varía entre un diámetro de 0,5 a cerca de 2 m, y puede vivir durante 100 a 200 años. Muy comunes en los EEUU y Canadá (Boletín Agrario: s.f.). *Paraíso*: llamado también cinamomo, con hojas caducas, originario del sudeste de Asia (Himalaya), se difundió en América como árbol ornamental donde se naturalizó. Es de tamaño medio entre 8 y 15 m de alto, de tronco recto y corto, y una copa en forma de sombrilla que alcanza los 4 a 8 m de diámetro, es frondosa (Ragonese, 1981).

árboles por otros de mayor porte como tipas, plátanos, robles americanos y olmos<sup>252</sup> (Carrasco 1927: 110).

### 2.2.2.15.- Los barrios

Terminado el sistema de parques y paseos pasa a describir la propuesta desarrollada para cada uno de los barrios de la ciudad:

- *Alta Córdoba*: “En la floreciente zona Norte”, para solucionar los problemas que se han estudiado<sup>253</sup>, urge “el desplazamiento de las estaciones de los ferrocarriles Central Córdoba y Central Norte Argentino”, que están impidiendo “el crecimiento ordenado de la población”. “En el eje del bulevar Roque Sáenz Peña y avenida Bulnes”, proyecta una gran Biblioteca Provincial, en un “magnífico edificio” a construirse en el medio de la plaza. Propone extender la avenida Eduardo Bulnes, que entonces nacía en la avenida Juan B. Justo, hacia el Este, sobre el espacio de las vías desplazadas y ampliarla para que tenga un ancho de 60 metros, como detalla en el “Perfil B”<sup>254</sup>, vinculándolo con el barrio General Paz. Hacia el lado oeste, que circula sobre el espacio en el que estaban las vías del FC Central Norte Argentino, será de ancho menor.

La zona próxima al río, de barrancas, se urbanizará con “un trazado pintoresco”, adaptado a las curvas de nivel. A su vez, el bulevar Roque Sáenz Peña, se ensancha hasta los 25 metros en toda su extensión, más allá de la nueva avenida Bulnes, en

---

<sup>252</sup> Tipa: conocido también como *Tipuana tipu* es originario de Argentina y Bolivia, es de rápido crecimiento, de altura media llegando a alcanzar 18 metros, con tronco cilíndrico y corteza agrietada de color gris oscuro, la copa amplia y ramas que se extienden en segmentos rectilíneos. Es de uso frecuente en calles anchas, avenidas, paseos y también en jardines por su floración amarilla y la buena sombra. A fines del siglo XIX y principios del XX el Arquitecto Carlos Tahys promovió su uso como ornamental en parques, paseos, avenidas y bulevares; su discípulo, el ingeniero agrónomo Benito Carrasco escribió en la tesis que presentó el año 1900 para obtener el título de ingeniero agrónomo, que la madera de color claro era fácil de trabajar por lo que se usaba mucho en la fabricación de muebles, puertas, escaleras, etc. Además era resistente a la langosta que en esos años asolaban los campos y ciudades, y que no comía sus hojas a pesar de ser apropiadas para su uso como forraje de ganado (Berjman, 1997). Plátano: Es un árbol de gran tamaño, alcanza los 35 m de alto y es muy común en parques de climas templados, la belleza del tronco cuya corteza es de color verdoso y castaño desprende placas que dejan descubierta la corteza interna amarillenta o blanquecina, en figuras irregulares. De copa redondeada y ramas retorcidas requiere de poda. Roble americano: también *Quercus rubra* o Roble rojo americano, originario del centro y este de América del Norte, es un árbol que crece recto y puede llegar a los 35 m de alto, el tronco por lo general es de hasta 1 m de diámetro, de crecimiento rápido, la copa puede alcanzar un ancho entre 12 y 18 m, sus hojas miden entre 15 y 25 cm, son de color verde y en otoño adquieren tonos rojos (Rodríguez Molina, s.f.). Olmo: su origen se ubica en Europa, Asia y norte de América, de un tamaño de hasta 30 m de alto, es de crecimiento rápido y porte robusto, muy usado como árbol de sombra, necesita humedad en el suelo y en el ambiente, la corteza es de color oscuro, la copa es amplia y de forma oval y follaje abundante da una sombra densa (Gil y Pajares, s.f.).

<sup>253</sup> Fotografía de la estación de ferrocarril Córdoba ver N°50 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

<sup>254</sup> Perfiles de calles, calzadas y frentes de las edificaciones ver N°32 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

dirección a la nueva estación del FC Central Norte Argentino. También, por el otro lado, hacia el Centro, donde se unirá con la calle General Paz. Ello permitirá agilizar esta arteria, que hoy tiene dificultades en la antigua bajada del “Negrito Muerto”<sup>255</sup>.

Propone ensanchar la avenida Isabel la Católica, así como ampliar y extender la calle Sarachaga hasta la avenida Bulnes, donde se encuentra con la avenida Patria, de modo de formar una vía de conexión directa con la proyectada estación del FC Central Córdoba, cruzando a través del barrio San Vicente. Hacia el norte de Isabel la Católica, propone un barrio comercial, “un barrio de manzanas rectangulares, trazado que se considera como el más apropiado y sobre todo más ventajoso el de forma de damero o cuadrangular, puesto que los lados más extensos –que miran al Este y Oeste– son los que reciben el beneficio del sol y del aire” (Carrasco 1927: 119).

- *Nueva Córdoba*: La propuesta trae para “esta importante zona” un centro cívico, un barrio de residencias, los hoteles del alto, campo de golf -de 18, 27 o 36 hoyos-, una plaza nueva sobre la avenida Centenario (Hipólito Yrigoyen), La Cañada seguirá en su “estado natural”, pero deberá ser entubado “cuando lo permitan los recursos”, una zona para “barrios de habitación”, y “un trazado de grandes fracciones para quintas”; pasando el “bulevar límite, está el actual hipódromo al que se le ha dispuesto de un amplio acceso, jardines y cómodas playas para el estacionamiento de vehículos” y un “aeródromo con sus hangares y dependencias”. Los espacios libres se amplían con un agregado al parque Sarmiento, nuevas plazas y jardines, que suman 131 has que, si se le agregan el Club de Golf y “el barrio de Hospitales con sus jardines”, totalizan 208 has (Carrasco 1927: 127).
- *Alberdi*: Para este “amplio e interesante barrio”, “se han proyectado grandes mejoras”. Donde se encuentra el Cementerio San Jerónimo, que será trasladado unas 10 cuadras hacia el oeste, propone un gran parque ovalado, con juegos infantiles, dividido en el centro por un ancho *parterre*<sup>256</sup> que sigue el eje de la calle Padre Lozano. Hacia el Oeste,

---

<sup>255</sup> “Bajando desde la Estación de Alta Córdoba en dirección al centro de la ciudad, había que cruzar hace ya mucho tiempo -hasta los años de la década de 1940- una extensa zona barrancosa que constituía, en medio del declive proporcionado por el Río Suquía, un escenario sorprendente por su belleza escarpada y la vista panorámica de la ciudad ornamentada con el cordón serrano. Este especie de ‘balcón natural’ estaba aureolado por leyendas folklóricas, con su manto romántico y conflictivo de tragedias ‘orilleras’, (de habitantes marginales, chaboleros) y adonde ningún ciudadano atrevería a pasar durante las horas sombrías de la noche, era: La Bajada del Negrito Muerto” (Correas Vázquez, 2009).

<sup>256</sup> Se llama así a un jardín de diseño formal, con sendas simétricas, no necesitan tener plantas de flores y pueden estar formados por plantas y arbustos perennes. Se crearon en el siglo XVI por Claude Mollet para los jardines los palacios reales; se siguieron usando en Versalles, Kensington o San Idelfonso (Páez de la Cadena, 2009).

hasta el bulevar límite, se ha realizado un “trazado moderno con sus manzanas rectangulares” cuyas calles empalman con las existentes. Los Talleres de Maestranza y Hornos Incineradores que están aquí, en “el lugar más adecuado por su orientación”. Propone, también, ensanchar la avenida Colón y las calles ingeniero López, Ocaña, y “rectificar” el trazado de las calles entre León Pinelo y Vélez. En cuanto a los espacios verdes, proyecta crear nuevas plazas rectangulares en Colón y Santa Fe, Padre Lozano y 9 de Julio, y en la manzana delimitada por 27 de Abril, Caseros, Pinelo y Vélez, y otra “en la misma dirección hacia el Oeste”, de mayor extensión. La superficie total prevista es de 136 has.

- *Villa Páez*: Recomienda modificar la traza de las calles; crear avenidas que vinculen los puentes y el parque del ex cementerio; una plaza en el encuentro de dos avenidas y una plazoleta con monumento frente al puente a construir; además, un balneario que no señala con precisión la ubicación.
- *San Martín*: Para esta zona, señala la necesidad de ensanchar la avenida General Mitre (hoy Cornelio Saavedra), desde Isabel la Católica (continuación de bulevar Los Granaderos) hasta la penitenciaría; lo mismo para Colombres, desde la penitenciaría hasta la avenida proyectada en el lugar de las vías del FC Central Córdoba; Castro Barros, desde Obispo Clara a Palestina, por el lado norte, y desde Zelaya a la avenida Costanera, por el sur; la calle Palestina desde Castro Barros hacia la nueva avenida proyectada por el lado oeste y, por el lado este, desde Castro Barros a la avenida Costanera (ese tramo hoy se llama Santa Fe), que ya estaba ensanchada en 1927, como se observa en la foto aérea; la calle Obispo Clara, de Castro Barros a General Tomás Guido, “hasta encontrar la calle que limita con el establecimiento carcelario, a fin de completar el circuito Colombres, Palestina y Castro Barros”; y el ensanche de algunas calles, “que así lo requieran”, comprendidas entre Castro Barros y la avenida Costanera. El bulevar Los Granaderos “queda comprendido en el trazado de la avenida de Circunvalación, desde el camino a Río Ceballos (hoy avenida Monseñor Pablo Cabrera) hasta un poco antes de llegar a General Mitre” (hoy Cornelio Saavedra). “La extensa fracción llana, que queda comprendida entre el bulevar límite y las vías de FC Norte Argentino, se destina a Campo de Aviación”.
- *Villa Cabrera*: La propuesta para este barrio es un “trazado original basado en el sistema radial y circular” con una zona comercial en el vértice, que está sobre la avenida Octavio Pinto, junto al puente Baracaldo (hoy Tablada).

- *Las Rosas*: Se realiza un trazado de grandes fracciones para quintas, con un gran parque de casi 40has, La Tablada, pasando la avenida de Circunvalación y limitado por el “Camino a La Calera” (hoy avenida Rafael Núñez). Al norte del bulevar límite, hacia el oeste del campo de Aviación, diseña un Vivero Municipal para producir árboles y arbustos. (Carrasco 1927: 134).
- *General Paz*: En este barrio diseña la Ciudad Universitaria, en una zona “hoy libre de edificación” (actual barrio Juniors) donde el “trazado en forma de parque” puede ser aprovechado por la población. Los terrenos alrededor del centro universitario se destinan para lotes a ser vendidos, y se dejan en el medio los espacios para jardines. En el terreno del antiguo hipódromo levantará un Centro Cívico, la forma elíptica de la antigua pista de caballos marca el dibujo de las calles del barrio, circulares y radiales, que propone a su alrededor<sup>257</sup>. Se comunicará con San Vicente por medio de un puente -hoy llamado Maldonado- sobre la actual calle Alejandro Carbó, que se prolonga del otro lado en la calle Obispo Maldonado -en la foto de 1927 a la calle del puente se la identificó con el nombre Dorrego-. En la prolongación de la calle Rincón, a la altura aproximada de donde hoy está el polideportivo Ruta 19, propone hacer un parque de 11has, de forma ovalada, rodeada por una avenida y atravesada por otras tres que confluyen en el centro. Otro, de menor importancia, se proyecta sobre la avenida Costanera. Más al Noreste, sobre la periferia, estará el barrio de los Asilos y Hospicios (Hospitales en el mapa general de la propuesta).

Se proyectan los siguientes trazados de calles: Jerónimo Luis de Cabrera se prolonga desde la plaza diseñada en la estación Alta Córdoba hasta su encuentro con la calle Charcas y, a ésta, se la ensancha desde Esquiú hasta la avenida Patria. También se amplían: Viamonte y Jacinto Ríos entre Garay y Rincón; la calle Rosario de Santa Fe, que se extiende bordeando “el barrio universitario”; y, la creación de la “avenida Costanera que acompaña bordeando la margen del río en toda su extensión dentro del Municipio.” Dispone además, la apertura de la calle Libertad y las transversales (Félix Frías, David Luque y Pringles) en los terrenos ocupados por los galpones y depósitos del FC Central Córdoba. También “aconseja el desplazamiento de las Obras Sanitarias de la Nación que actualmente están en ubicación inconveniente, tratando de llevarlas más afuera, aguas abajo, como ya lo tiene dispuesto esa Repartición” (Carrasco, 1927,

---

<sup>257</sup> Proyecto de Centro Cívico y plaza en barrio General Paz ver N°56 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

p.162). La superficie prevista en la propuesta para espacios libres y de esparcimiento alcanza, en este barrio, las 86 has.

- *San Vicente*: Para esta zona, propone “levantar el Campo Oficial de Deportes”, “en los terrenos del antiguo Hipódromo se proyecta, siguiendo la prolongación de la calle Agustín Garzón, la formación de un barrio especial, adoptando el trazado moderno para sus manzanas”<sup>258</sup>. En las barrancas -que se pueden ver al este y al norte del antiguo hipódromo-, propone “un vasto parterre de 75 metros de ancho y 300 metros de largo”, con una plaza ovalada en el centro circundada por una calle. “De la parte alta del parterre”, salen cuatro avenidas, dos hacia el Este y dos hacia el Oeste; hacia el NE, una lleva a la avenida de circunvalación en diagonal, la otra va hacia el Sur, se bifurca y una se cruza con una avenida central que se dirige hacia el Oeste, donde rodea una plaza alargada, para terminar en la avenida límite. “Entre la calle Agustín Garzón y el Cementerio, se repite el mismo trazado”.

Incorpora en la denominación genérica de San Vicente al Pueblo Colón, al que identifica en el plano de la propuesta.

Más hacia el Norte, se dispone un Barrio Jardín, en una zona barrancosa donde hoy se encuentra el barrio Bajada San José y Villa Campo de la Rivera, con calles circulares, y una avenida central que “termina en un pabellón y terrazas con jardines que se deslizan en suave pendiente hacia la avenida Costanera”. En la margen opuesta, se ubica “un balneario y recreo con profusa arboleda”.

Propone el ensanche de las siguientes calles: A. Garzón, por el sur, hasta los 30 m; San Alberto, ensanche por el oeste hasta A. Garzón y, desde ahí, hacia el sur hasta la Bajada Monte Carmelo; la calle Ob. Maldonado, por el lado sur, hasta 30 m las cuatro cuadras que van de la avenida Costanera y el puente sobre el río, hasta San Alberto, ya que forma parte del Segundo Circuito Interior. Además, amplía el Cementerio en 4 has más y

---

<sup>258</sup> Es de interés destacar la caracterización que hace del dibujo de las calles de este barrio como “adoptando el trazado moderno para sus manzanas”, cuando en el dibujo muestra al menos cuatro formas de trazar la calles: a) las que siguen por el lado interior la curvatura de la avenida límite que son atravesadas por calles rectas levemente radiales o casi perpendiculares; b) las perpendiculares a la avenida, en un tramo recto de la misma, que son cruzadas por otras calles rectas y ortogonales, con manzanas rectangulares; c) las que son radiales atravesadas por calles curvas y que forman manzanas trapezoidales; d) las que son curvas y se cruzan con otras calles también curvas, con recorridos sinuosos. La traza de las calles y las formas de los espacios en que se delimitan y agrupan los lotes, ha sido objeto de discusiones con diferentes clases de argumentos unos económicos, otros estéticos y unos más funcionales; discusión que se tomará más adelante para su análisis. Las calles curvas se justifican por el terreno de barrancas, de modo que las calles se horizontalizan siguiendo las curvas de nivel, dando pendientes suaves; “buscando siempre el mejor enlace con las existentes”. Ver N°57 Primera Parte Anexo Cap. 2 A Ciudad.

propone un centro comercial “de trazado moderno” en el espacio entre el bulevar de Circunvalación y las vías del FC a Malagueño, al sur de Pueblo Colón (donde hoy se encuentra el barrio José Hernández).

“El total de espacio libre destinado a esta zona llega a 110,48 has.” Entre el Hipódromo y el nuevo Matadero Municipal, propone “sobre el camino a San Carlos el Nuevo Stand de Tiro”, así como “una fracción para destinarla a la formación de viveros de árboles y arbustos para los servicios municipales de la Ciudad” (Carrasco 1927: 165).

#### **2.2.2.16.- Proyecto de Legislación Urbana**

Sostiene que “todo plan de urbanización debe estar sujeto a un Cuerpo de legislación que prevea todos los casos y haga aplicable las disposiciones aconsejadas en el plan”, presentando los proyectos de ordenanzas sobre:

- *Ensanche de aceras*: en el casco antiguo de la ciudad, amplía las aceras que son menores a 1,50 m, retrae las líneas municipales un metro, para los nuevos edificios que se construyan, y exonera de impuestos a la edificación a los propietarios que cedan a la Comuna la superficie liberada con el ensanche.
- *Edificación plaza General Paz*: aconseja reglamentar las construcciones que hacen de marco, estudiando “un tipo especial de arcatura”<sup>259</sup> “que cubra las veredas tal como se hace en las plazas ‘cerradas’ de ciertas ciudades de Europa”.
- *Edificación de barrios jardín o residenciales*: propone una reglamentación en la que se prohíbe “la construcción de edificio, casa o pabellón en la zona reservada para jardín, ubicada al frente de cada lote” de 5 m en avenidas y 4 en calles. Establece que la construcción que haga debe ser “tipo chalet con techo de teja, estilo colonial, vasco” o de otro tipo, pero que “armonice con el carácter del barrio”. En el frente deberán tener “una pared de un metro de altura” con una verja. Prohíbe la existencia de “comercios, talleres, fábricas, usinas, institutos o sanatorios y, en general, cualquier negocio o industria”; así como la fijación de avisos, letreros, etc.
- *Altura de Edificios*: regula la altura de los edificios en relación al ancho de la calle. En calles menores de 12 metros, la altura podrá ser: 6 metros más del ancho”; para las que tengan de 12 a 20 metros de ancho, la altura será:  $18\text{ m} + (\text{ancho} - 12 / 4)$ ; si tienen más de 20 metros “la altura límite será de 22 metros”.
- *Densidad de Construcción*: En el núcleo central un 80%; en los barrios habitación el 60%; en los residenciales y jardín de 50%.

#### **2.2.2.17.- Campo Oficial de Deportes:**

Para ubicar el campo de deportes tuvo en cuenta la altura del terreno, la superficie que pudiera albergar todas las actividades del programa de deportes y ejercicios, y la

---

<sup>259</sup> En realidad se refiere a una arcada, ya que arcatura hace referencia a arcos ciegos o simulados como elementos decorativos. En Argentina se denomina recova a las arcadas, palabra que se usaba para nombrar el mercado que estaba entre las dos plazas que dieron origen a la Plaza de Mayo cuya construcción era de arcos.

accesibilidad. Descartada una ampliación del parque Sarmiento, por no cumplir con las dos primeras, se decidió que -de los sitios dentro del recinto urbano-, San Vicente fue considerado el lugar más adecuado. Las 53 has destinadas a esta obra albergarán “la gran cancha de *football*, o rugby y gimnasio, 2 canchas de polo, 7 canchas de pelota, 28 canchas de tenis y el espacio de una hectárea para la instalación de juegos atléticos diversos. Dentro del Stadium podrá instalarse también el ring de box.” (Carrasco 1927: 144).

### **2.2.2.18.- Ubicación de Mercados, planilla de superficie y otros:**

Consideró una distribución equitativa de los mercados en los barrios, teniendo en cuenta que se asigna un mercado cada 25.000 habitantes con una superficie de 2.000 m<sup>2</sup> cubiertos (Carrasco 1927: 167).

Elaboró, además, una *Planilla de superficies*<sup>260</sup> con la siguiente información:

- Superficie Urbanizada Existente: 2.000 has.
- Superficie de Parques y Plazas: 97,07 has; en proporción: 4,85%.
- Superficie proyectada para Zona Urbanizada: 6.250,91 has.
- Superficie proyectada para Parques y Plazas: 890,35 has; en proporción: 14,24%.
- Superficie destinada a la estación del FC Central Argentino: Edificio con andenes: 40.000 m<sup>2</sup>; 2 galpones para encomiendas: 16.000 m<sup>2</sup>; 1 playa para cargas: 180.000 m<sup>2</sup>; 2 playas de estacionamiento para 600 coches.

Incluyó un apartado con *Estadísticas demográficas* que se será analizado en la segunda parte de este trabajo.

Propuso como parte del documento una *Comisión del Plan Regulador*: de carácter permanente que se llamase “Comisión del plan regulador de la Ciudad”, cuyo objetivo era aconsejar “el programa que ha de desarrollarse y establezca las bases financieras del mismo, a medida que las exigencias así lo requieran”. Esta comisión, debía estar integrada por “el intendente, un ingeniero urbanista, el Jefe de Obras Públicas, un médico higienista, financistas y abogados.” Además, debía estudiar “la realización paulatina del plan aprobado, hallar las soluciones a las dificultades que se presenten, aconsejar las medidas

---

<sup>260</sup> Considerando que la superficie urbanizada relevada por la foto que como se indicó era de 21,25 Km<sup>2</sup> o 2.125 has para los habitantes de entonces y aceptando una población futura tres veces la existente, para aceptar que la superficie urbanizada deberá ser tres veces más que la ocupada hasta entonces, la densidad tiene que ser mayor a la existente. El Plan propone una densidad de 100 hab/ha (en realidad 100,8 hab/ha), mientras que en ese momento la ciudad tenía una densidad de 95 hab/ha, que proyectada a futuro en las condiciones existentes necesitaría 6.631 has. Pero, para sus cálculos utiliza una superficie construida de 2.000 has.



que deben adoptarse en tal o cual caso”. Sería “consultiva” y cuya intervención necesaria era “a efectos de asegurar el desarrollo del plan de urbanización”. (Carrasco 1927: 172)

### 2.3.- VALORACIÓN DEL PLAN

Valorar las consecuencias de este plan y sus ideas, así como las actividades desplegadas por el ingeniero Carrasco y otras realizadas por sus colaboradores, para la elaboración de las mismas<sup>261</sup>, es un tema delicado y bastante complicado de abordar, porque se tienen que ponderar enunciados inciertos y consecuencias, a veces, intangibles. Por ejemplo, si se consideran los hechos, sería erróneo el cuestionamiento del historiador Carlos Page al ensanche de las avenidas Colón - 24 de Septiembre realizado por el intendente Olmos, cuando que afirmó que esa obra que destruyó la bóveda de la Capilla del Noviciado se hizo por una recomendación de Carrasco. Si hemos de creer a lo que el propio ‘urbanista’ hizo constar en el plan (ver más arriba<sup>262</sup>), él no tuvo injerencia en la decisión. Sin embargo, no por ello la crítica del historiador se puede desechar, ya que Carrasco afirmó que estaba de acuerdo con la obra y, además, propone otras con consecuencias similares sobre otros edificios históricos. Es decir, que la crítica a la falta de respeto del patrimonio cultural tradicional de la ciudad, es válida si se considera la concepción urbanística del ingeniero y no el hecho puntual de la obra en la avenida.

Lo que se busca resaltar con este ejemplo, es que hay una dimensión de los hechos en sí y, otra, de las ideas con las que justifican los mismos y, que ambas, están presentes en cada obra propuesta y en todo el plan. Los hechos y las ideas han incidido, respectivamente, en el proceso histórico de construcción de la ciudad de Córdoba.

Así, en el Plan propuesto, hubo recomendaciones de intervención que fueron requeridas con urgencia -como el entubamiento del arroyo La Cañada- que *no se realizaron de manera inmediata* y, cuando se hicieron, no respondieron a lo propuesto en el Plan. Mientras otras ideas, que no fueron aplicadas en los años inmediatos posteriores,

---

<sup>261</sup> “Contó como colaboradores a los ingenieros Neira, Ezcurra y Di Rocco, participando el ingeniero Dupoy, quien realizó el plano de la nivelación de la ciudad y las comisiones vecinales que se formaron a tal efecto y que también tuvieron una notable actuación” (Page 1993: 45).

<sup>262</sup> Ver nota al pie N°238 de este capítulo, donde se comenta la declaración de Carrasco hecha en la página 89 del Plan.

se mantuvieron vigentes en el reconocimiento y la memoria como posibles soluciones a problemas reales de la ciudad, resurgiendo -diferidas en el tiempo o tomando otra forma concreta-, *en obras que se realizaron de manera mediata*. Un ejemplo de esto, es la propuesta de dedicar un espacio de la ciudad para la actividad universitaria, que se concretó a finales de los años 50.

Algunas de las recomendaciones permanecieron como ideas aplicables en el imaginario predominante entre los urbanistas por diferentes motivos: unas, formaban parte de la noción de modernidad que comenzaba a imperar, como el ensanche de calles y avenidas para el tránsito automotor; otras, habían surgido del ‘sentido común de los notables’ de la ciudad que Carrasco recuperó y propuso en su plan, como la expansión de la ciudad hacia San Vicente y Alta Córdoba, aunque años después ese ‘sentido común’ orientó el crecimiento hacia otras direcciones. Ciertas propuestas quedaron ancladas con los funcionarios de las reparticiones con los que Carrasco trabajó, en parte porque fueron ideas de ellos y, en parte porque a pesar de no haberse concretado de manera inmediata, fueron ideas que mantuvieron su fuerza por la solidez de la respuesta al problema que respondían: la de crear un anillo periférico que desviara los distintos caminos que confluían en la ciudad y, de este modo, permitir a los que seguían hacia otras localidades evitar el paso por el Centro; la de hacer una avenida costanera en ambos márgenes del río que llevó a que se concretara varias décadas después.

Una buena cantidad de sugerencias fueron desechadas y no se concretaron aunque eran buenas respuestas a problemas de entonces, que se agravaron después como la de desplazar las estaciones de los FFCC hacia lugares más alejados del Centro. Varios de sus planteos, en cambio, no se hicieron ni hubo quien los sostuviera en el tiempo, terminando por caer en el olvido y hoy resultan difíciles de considerarse viables, como el de crear barrios especializados para hospitales y asilos.

Por todo esto es que la evaluación del plan, como toda propuesta de ideas, es controversial, así que se buscará avanzar de una manera más metódica y acotada. Un punto será la propuesta general, que organiza el conjunto del plan y a buena parte de las recomendaciones particulares, será revisado considerando las polémicas provocadas en distintos momentos. Otros puntos serán conceptos que, por distintos motivos, se han discutido de manera persistente, al punto que trascendieron el plan de Carrasco y a la misma ciudad de Córdoba, y fueron temas recurrentes de las teorías urbanísticas, como la de las formas de las manzanas: si deben ser cuadradas -de acuerdo a las tradiciones

hispanas-; o rectangulares -como dicen que dictan los criterios modernos-; o de formas irregulares -de acuerdo según la topografía-; o arbitrarias según la libertad del diseñador.

Para realizar esta valoración del plan, se tomarán en cuenta aquellas propuestas consideradas las más importantes. El análisis se hará en relación a dos ejes, con sus correspondientes categorías: 1) la concreción de las obras; 2) la consideración en estudios posteriores donde se tendrán en cuenta los comentarios y valoraciones realizadas por los autores de los mismos. Estos ejes y sus categorías, no son excluyentes, de modo que una propuesta puede ser valorada teniendo en cuenta ambos ejes y ponderada desde diferentes categorías.

### **2.3.1.- Según la concreción**

La *concreción* de las propuestas pudo ser *inmediata, mediata, o desechadas hasta el momento*; siguiendo este criterio se encuentran propuestas que:

**a) *No se realizaron de manera inmediata***: no hay registro de alguna que, habiendo surgido del plan, se haya realizado de manera inmediata; aunque sí, hubo varios intentos de explicación de por qué sucedió esto, como se verá más adelante. El plan en su conjunto, que incluye todas las propuestas fue aprobado por Ordenanza Municipal, pero ni así se realizaron en ese momento.<sup>263</sup>

**b) *Se realizaron de manera mediata***, con estas características se pueden identificar:

1.- *Ciudad Regulada y Comisión del Plan Regulador*: el concepto general de una ciudad cuyo crecimiento esté previamente organizado en un plan, que también regule los usos del suelo, es una idea que permaneció y se concretó en distintos planes posteriores. Junto a la idea general de la conveniencia de un plan regulador, se impuso, con el tiempo, la de crear una instancia institucional permanente en el gobierno de la ciudad, que se ocupe de los estudios y la realización de los planes de ordenamiento y previsión del crecimiento urbano. Ya veremos, en los capítulos siguientes, cómo se fue plasmando esta propuesta explicitada en la última página del Plan Carrasco; pero, es fácil suponer que, si no la hubiera dicho aquí, igual se habría concretado porque estaba inscrita en el curso profundo del devenir de los acontecimientos de la gestión estatal moderna. La expansión y crecimiento físico desordenado de la ciudad, así como el aumento de la complejización

---

<sup>263</sup> La Ordenanza N° 2859 de 1926 dispuesta por el Intendente Emilio F. Olmos encarga a Carrasco la confección de un Plan Regulador, que se aprobó por Decreto Municipal el 26 de diciembre de 1927 y en consecuencia todas las obras recomendadas en el mismo. Los motivos por el cual este Plan fue desechado entonces se comentan más adelante, que fueron más por razones políticas que urbanísticas.

en la vida de los grupos y personas en las ciudades contemporáneas, sumado a la presencia reguladora creciente de los organismos estatales en la administración de la vida social urbana y de su *hábitat*<sup>264</sup>, le dieron a esta propuesta una materialidad necesaria que fue autónoma de su enunciación.

2.- *Preferencia por el transporte automotor sobre el ferroviario y tranviario*: la idea de hacer del transporte automotor el medio de transporte urbano moderno por excelencia y, en consecuencia, modelar la ciudad privilegiando la infraestructura de calles adaptadas para estos vehículos, está presente de manera redundante en todo el Plan de 1928. Y, así, ha seguido hasta el día de hoy, en los sucesivos proyectos y en las obras que se hicieron. La noción de ciudad moderna del siglo xx se resume en una ciudad para los automóviles<sup>265</sup>.

3.- *Ensanche de las avenidas Colón, Maipú, y de las calles Buenos Aires y Duarte Quirós, así como la prolongación de la avenida San Juan*: se realizaron entre 1952 y 1954 durante el gobierno del intendente Martín Federico.

4.- *Ampliación del cementerio San Vicente*: se llevó adelante entre 1952 y 1954, durante el gobierno del intendente Martín Federico.

5.- *Avenida costanera en ambas márgenes del río*: tardó hasta 1984 en dar comienzo el plan de recuperación de las márgenes del río y la construcción de la avenida Costanera, que se ha venido realizando, por tramos, hasta el día de hoy que se sigue extendiendo (Irós, 2004).

---

<sup>264</sup> Si bien se ha distinguido entre el concepto de hábitat utilizado por la biología y el que usa el urbanismo, donde el primero alude a un lugar y sus condiciones necesarias para que organismos particulares vivan, mientras el segundo refiere al ambiente construido por los seres humanos para vivir en sociedad; esa distinción relativa tiende a perder validez a medida que el hábitat de toda forma de vida en el planeta, la biósfera, está cada vez más construido y condicionado por la actividad de la sociedad contemporánea. La certeza de un posible fin de la historia humana por la destrucción de las condiciones de la biósfera que la hacen posible, no es un dato menor a la hora de hacer estudios de historia, ya que con ella la teleología implícita o explícita en todas las perspectivas que estudian la historia de las sociedades, hace cambiar necesariamente el modo en que se abordan esos estudios. Ya no se puede hacer historia mirando solamente el pasado para relatarlo, sino que se debe incorporar la certeza de que la existencia de cualquier futuro para la humanidad está comprometida. Y, si como en este caso, se trata del estudio de la historia de una ciudad y sus planes futuros, la incorporación de ese dato debería ser de imperiosa necesidad y vigencia.

<sup>265</sup> La ciudad de Brasilia fue diseñada con esa concepción, y el fracaso de su organización urbana prueba el error que encierra la misma. "Brasilia estaba pensada como una ciudad para el automóvil, y la idea original planteaba que hubiese barrios para vivir y otros sectores para trabajar. Era una idea que planificaba totalmente la ciudad desde el papel y se oponía al sistema no planificado de las grandes ciudades del mundo, donde las funciones se mezclan en los barrios. La ciudad sería una gran infraestructura donde los medios de transporte serían no fundamentales, sino obligatorios para la vida de cualquier ciudadano que tuviese que trasladarse desde las zonas residenciales a las áreas de trabajo y viceversa. El hecho de que sea necesario coger el coche para casi todo en la ciudad, comprueba que si la arquitectura de Niemeyer envejeció muy bien, el urbanismo atrae las mayores críticas al proyecto" (Costa y Niemeyer, s.f.).

6.- *Avenida de Circunvalación*: también llamado anillo exterior, está propuesto aquí como una manera de permitir el tránsito vehicular directo entre los barrios exteriores, así como de conectar entre sí, las rutas que llegan desde otras localidades, evitando que tengan que pasar por el centro de la ciudad; la canalización de estos flujos reduce la congestión del Centro. Con este mismo criterio se retomó la propuesta con otro trazado en el Plan de 1962, obra que comenzó a concretarse en el año de 1969<sup>266</sup> y que, con modificaciones, sigue completándose por tramos en la actualidad (Redacción La Voz, 2015).

7.- *Extensión del bulevar San Juan hacia el Oeste*: el intendente Federico dispuso la realización de esta obra y, en mayo de 1954, dio comienzo la demolición de la Capilla del Niño Dios<sup>267</sup>.

8.- *El ensanche de la calle Chacabuco*: desde Junín y su continuación, Maipú, la realizó el intendente Federico, entre 1951 y 1952 (Dómina, 2011).

9.- *La ampliación de las calles*:

- Rivadavia, entre 25 de Mayo y Sarmiento, 3 metros del lado oeste; si bien se ve hoy que la calle es más ancha hacia el norte, no hay constancia que se haya realizado a partir de este plan, ya que la recomendación fue que se hiciera del lado oeste y, justo ahí, está la iglesia de Nuestra Señora de la Merced, que, como se puede observar, ocupa parte de la vereda de peatones sobre la calle Rivadavia con sus muros exteriores.
- Avellaneda, entre Santa Rosa y avenida Costanera, se amplía a 20 metros, del lado oeste, y hoy se puede ver que la calle es más ancha.
- Santa Fe, propone llevarla a 20 metros, ensanchando por el lado este, entre Costanera y Deán Funes, así se ve hoy.
- Estrada y su continuación, Pueyrredón, desde la plaza Centenario (hoy España) hasta la avenida Vélez Sársfield; se observa hoy una mayor amplitud por el lado norte.
- Las que rodean a la plaza Colón, achicándolas, y así se encuentran hoy.

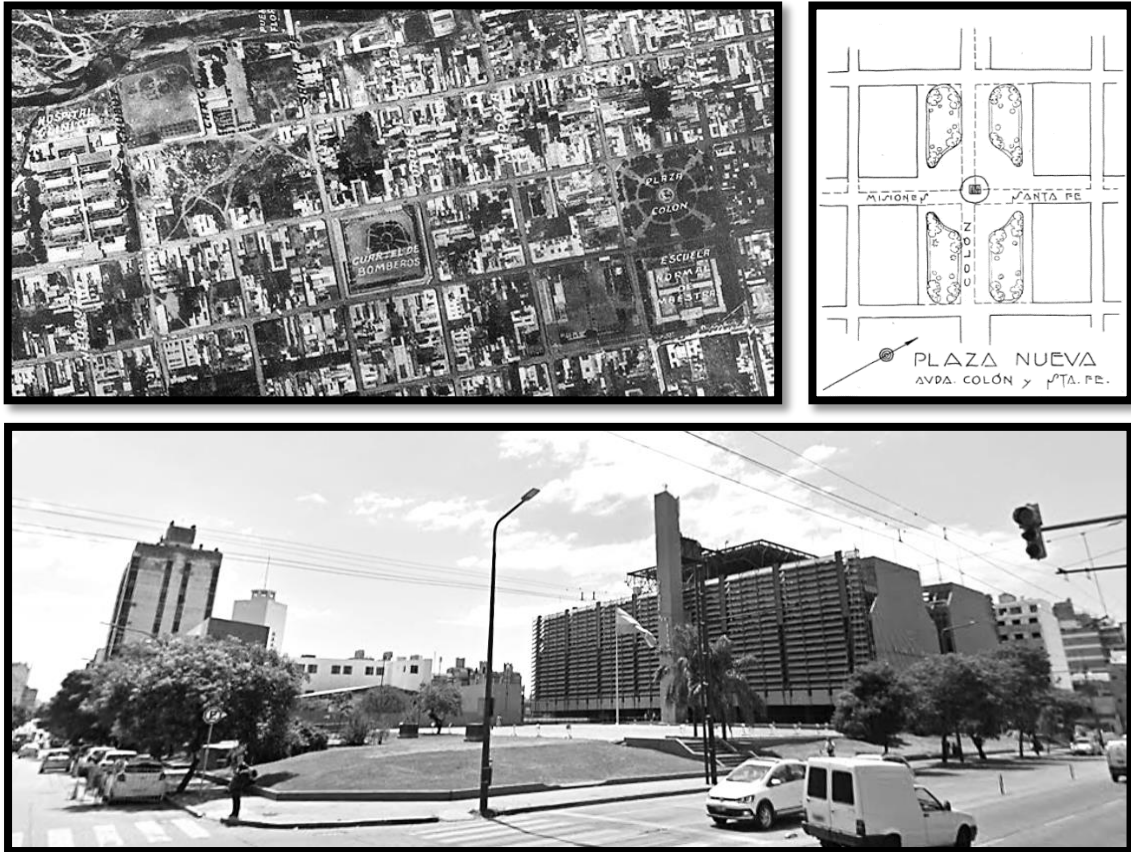
10.- *Remodelación del espacio circundante de la Catedral*: se concretó, a iniciativa del intendente Federico, en la Plazoleta del Fundador, con la intervención del arquitecto Lapadula.

---

<sup>266</sup> En el año de 1969 la Dirección Provincial de Vialidad firmó un convenio con la Dirección Nacional de Vialidad, con el que se da inicio a esta obra, el acuerdo establece que se construiría la avenida de Circunvalación en la ciudad Córdoba en un plazo de cinco años comenzando en 1970 (Dirección Nacional de Vialidad, 1970).

<sup>267</sup> “Serán demolidos el colegio y la iglesia del niño dios”, diario *Los Principios*, miércoles 3 de mayo de 1954.

11.- Hay autores que destacan alguna de estas obras propuestas, como la realización de una plaza en la intersección de la avenida Santa Fe con la avenida Colón y señalan la inconsecuencia del gobierno municipal<sup>268</sup>. Viendo la situación de esa esquina en 1927, lo propuesto y la situación actual, no se podría decir que se cumplió con la obra proyectada, pero tampoco que se desechó completamente. En la primera imagen se ve la zona en 1927, en la segunda la propuesta de la plaza que toma la mitad de cada una de las cuatro manzanas de esa esquina, en la tercera tal como se encuentra hoy.



***c) Propuestas desechadas (hasta este momento):***

- 1) La *idea global de una ciudad jardín* y de un plan para toda la ciudad, ha dejado de ser un modelo de los planificadores urbanos, que abandonaron grandes proyectos de transformaciones sociales y abordan problemas puntuales o parciales, cuyas

---

<sup>268</sup> En el Plan se propuso la construcción de una nueva plaza en la esquina de las calles Santa Fe y Colón, con una superficie total de casi 3 hectáreas y un trazado que está dibujado en el plano del mismo (Díaz Terreno, 2006).

soluciones se subordinen a la lógica administrativa de los gobiernos o de los negocios inmobiliarios<sup>269</sup>.

- 2) Una *concepción 'higienista' para organizar la ciudad* se fue abandonando de a poco, de modo que no aparece como argumento en los posteriores planes, cuando se valoran los terrenos baldíos y los lugares degradados.
- 3) La *especialización rigurosa de zonas de la ciudad con usos homogéneos del suelo*<sup>270</sup>, que se expresó en las propuestas de barrios con usos específicos reglamentados: industrias; hospitales, asilos, etc.; comerciales; habitación y residencia<sup>271</sup>; jardines o de residencias suburbanas<sup>272</sup>; barrios obreros<sup>273</sup>. El único de estos barrios que se realizó fue el Universitario, en las décadas de 1950 y 60<sup>274</sup>.
- 4) El uso de los *edificios públicos como organizadores del ambiente circundante* y del conjunto de la ciudad en los Centros Cívicos. Nada de esto se hizo.

---

<sup>269</sup> “Lo utópico de la Ciudad Jardín se encuentra en ser un modelo urbano que no coincide con las estructuras y formas autoritarias de gobierno y con modelos económicos a merced de una lógica lucrativa de negocio inmobiliario”. (Díaz 2012: 3)

<sup>270</sup> “Si bien resulta indudablemente difícil especializar completamente las diversas zonas de una ciudad, como sería el ideal urbanista, desde que las autoridades no pueden reglamentar demasiado severamente la actividad de los habitantes ni limitar con estrictas disposiciones su libertad de construir, hay casos en que conviene extremar todas las medidas a fin de aproximarse a aquel desiderátum”. (Carrasco, 1927, p.35)

<sup>271</sup> Se muestra en el plano, que a los barrios habitación o residenciales, se le asignaron “zonas especiales como las de las barrancas donde, por ejemplo, deberían construirse chalets o casas de estilo, que formen barrios creados por la Municipalidad o por sociedades constructora, pero en forma que estos constituyan no solo una agrupación de lindas viviendas sino un conjunto organizado siguiendo un plan y, si fuera posible, bajo una dirección única, para evitar esa desordenada edificación que resulta cuando interviene exclusivamente la iniciativa individual, en forma aislada.” (Carrasco, 1927, p.47) En las zonas “cercanas a los centros comerciales y de gran movimiento no puede evitarse la construcción de edificios destinados a habitaciones colectivas o casa de renta; pero la autoridades deben esforzarse por conseguir la mayor cantidad de casa suburbanas destinadas a la habitación individual. A ese fin se llega por medio de reglamentaciones adecuadas y por la facilidad de los transportes y las comunicaciones”. (Carrasco 1927: 47) La ubicación de las viviendas de los trabajadores en el barrio industrial.

<sup>272</sup> “En medio de trazados irregulares, con calles curvas o sinuosas que siguen en su mayor parte el nivel natural del suelo, se indican las construcciones de casas estilo apropiado, Chalets, etc., rodeados de jardines y plantaciones.” “En esta misma zona se indica la conveniencia de instalar, también en medio de jardines, los hoteles del alto, que sin duda atraerán numerosa clientela, de invierno y de verano por estar al cubierto del bullicio y de las elevadas temperaturas.” (Carrasco 1927: 48) No se podría identificar esta propuesta con la realización de barrios “Countries” que han surgido en Córdoba desde 1991 y corresponden a un tipo de urbanización originado en los EEUU con la construcción de la Red de Autopistas Interestatales durante el gobierno de Eisenhower, autorizada por la conocida “Ley de Autopistas Interestatales y de Defensa de 1956” (Redacción La Voz, 2013).

<sup>273</sup> “Contiguo a los centros industriales, talleres, usinas, etc., se instalan las viviendas para obreros en forma tal que no solo obtengan comodidades para la fácil comunicación, sino que estén por la orientación libres del humo y las emanaciones de las fábricas” (Carrasco 1927: 50).

<sup>274</sup> En 1952 el gobierno de la provincia firmó un convenio con la Fundación Eva Perón por cual le cedía un predio de 70 has, donde había estado la Escuela de Agricultura, para que construyera allí la Ciudad Universitaria. El golpe militar de 1955 dejó en suspenso esta iniciativa que se reanudó 1957, y para 1960 la Universidad Nacional d Córdoba recibió las instalaciones (Page, 2001).

- 5) El *sistema de Parques y Paseos* o de áreas verdes, no se realizó como sistema, aunque, sí, se hicieron nuevos parques y paseos, pero no los recomendados en este plan.
- 6) Los *tres circuitos de tránsito*, si bien fueron retomados por el Plan de 1962, no se realizaron. Con excepción de la avenida de circunvalación, que se hizo con un trazado diferente.
- 7) La *avenida de Acceso*, que propuso construir sobre la traza vacía, una vez retiradas las vías del FCCA, para que fuera la entrada a la ciudad desde la Ruta 9 Sur, y salida a las ciudades de Rosario y Buenos Aires, no se concretó. Aunque la traza propuesta tenía un recorrido similar, y muy próximo, al que hoy tiene la avenida Sabattini.
- 8) *La Cañada*, no se entubó, sino que se canalizó. Así, la avenida que proponía construir encima y todas las obras vinculadas a esa avenida, no se hicieron.<sup>275</sup>
- 9) Apertura de dos *avenidas* desde el Palacio de Justicia, una hasta San Juan y la otra hasta el *Jardín Botánico* proyectado. Nada de esto se hizo.
- 10) Apertura de una avenida desde la Estación del FC Mitre hasta el centro; no se hizo, a pesar de tener antecedentes en otras propuestas.<sup>276</sup>
- 11) *Casa de Gobierno y Palacio Legislativo*: no se realizaron como lo proponía el Plan; aunque, la Casa de Gobierno de la Provincia, se emplazó unas cuadras más al sur, aprovechando la obra construida por la Fundación Eva Perón para ser usada como asilo de ancianos.
- 12) *Palacio Municipal*: no se hizo siguiendo la instrucción del Plan. El edificio propio se concretó en 1961.
- 13) *Teatro Municipal*: no se realizó.
- 14) *Palacio de Justicia*: ya estaba licitado al momento del Plan; la parqueización y obras viales que el Plan propone a su alrededor, como parte de la avenida que circularía sobre el tubo de La Cañada, no se hizo.
- 15) *Edificio de Correos y Telégrafos*: fue construido entre finales de la década del 40 y principio de los 50; pero, en la esquina de las avenidas Colón y General Paz, y, no, en el edificio de la Estación del FC Central Argentino.
- 16) *Asistencia Pública*: a construirse frente a la plaza Vélez Sársfield y sobre dos amplias arterias, San Juan y V. Sársfield, no se hizo.
- 17) *Edificios destinados a Departamento de Policía y Cuerpo de Bomberos*: en la propuesta los ubica en una fracción de tres hectáreas, sobre la prolongación de la calle Mariano Moreno; y, si bien hoy, en esa calle, hay una dependencia de Bomberos de la Policía de la Provincia, no está y nunca estuvo ahí, el edificio de la Policía.
- 18) *Cárcel Correccional de Mujeres*: se señala en el plano que su nueva ubicación estará sobre el Camino a Malagueño; pero, no se construyó. Aunque, sí, se demolió en 2007 la que estaba sobre la avenida Yrigoyen.
- 19) *Biblioteca Provincial*: edificio a construir en la plazoleta frente a lo que era el predio de la Estación del FC Central Córdoba, no se hizo.

---

<sup>275</sup> Luego de una crecida excepcional en el año 1939 que provocó cuantiosos daños, se iniciaron las gestiones durante el gobierno de Amadeo Sabattini para encausar el arroyo y controlar las crecidas; para 1944 se inauguró la obra que se extendía desde la desembocadura hasta el encuentro con la avenida Julio A. Roca (Brondo, 2014).

<sup>276</sup> “En 1912 el proyecto de Pablo Bracamonte y Juan Sanmartino proponía la apertura desde la estación de trenes de una avenida de 25 a 30 metros de ancho, cercenando por la mitad cinco manzanas. En 1925, el mismo ingeniero Bracamonte resurge el proyecto pero en este caso, delineando dos diagonales que partieran de la plaza, unida por la avenida a la estación” (Boixadós, 2013).



- 20) *Museos y Exposiciones*: “En el parque Sarmiento, sobre la plaza Centenario”; allí estaba, desde 1915, el Museo Caraffa, construido bajo la dirección del arquitecto Juan Kronfuss. Hoy, se han concentrado allí otros Museos: el Museo Provincial de Bellas Artes Emilio Caraffa, que fue ampliado; el Museo Superior de Bellas Artes, en lo que era el Palacio Ferreyra; y, el Museo de Ciencias Naturales sobre la avenida Leopoldo Lugones.
- 21) Las siguientes obras tampoco se realizaron:
- El traslado de las estaciones de los FFCC.
  - La plaza oval en la manzana que forman las calles Achával Rodríguez, Fructuoso Rivera, Ayacucho y Belgrano; la plazoleta entre Peredo y Brasil; así como el ensanche de esta calle hasta empalmar con el Caminos a Malagueño, que se proyectó desviar en ese punto de su actual trazado, dándole un ancho de 30 metros; los jardines centrales en el trayecto de una cuadra y el gran espacio rectangular que se destinaría para la formación de jardines y juegos para los niños (Carrasco 1927: 74). Nada de esto fue realizado.
  - Las plazas circulares con cien metros de radio, en el encuentro Chacabuco con Junín y, otra similar, en el encuentro de Maipú con Sarmiento. No fueron hechas.
  - Una nueva plaza en la unión de Santa Fe con Colón, con una superficie de “casi 3 hectáreas”. No fue realizada, aunque en parte se concretó la idea, como ya se vio.
  - La creación de jardines en los frentes de los edificios públicos y, en el caso del edificio histórico de la Universidad, “bastaría demoler el ala que da frente a la calle Trejo y Sanabria”, para seguir “la línea de la Iglesia de la Compañía de Jesús” e incorporar, así, “a la vía pública el hermoso patio interior”. No se realizó.
- 22) Como parte del sistema de Parques y Paseos, propuso las siguientes obras, que no se concretaron:
- *Parque en General Paz*: Un importante paseo de 11 has. Que se propuso para la zona donde están la planta de tratamientos cloacales de OSN.
  - *Parque en Alta Córdoba*: A realizarse sobre la avenida de Circunvalación, dentro del recinto, hacia el oeste de la nueva Estación y Talleres del FCCN (Belgrano) ubicados del lado externo de la avenida.
  - En el lugar que se encuentra el Cementerio San Jerónimo, en el barrio Alberdi, proyectó un parque con forma de elipse, al que identificó como “sobre la calle P. Lozano” (hoy Mariano Castex).
  - En Villa Cabrera, propuso “un paseo pintoresco sobre las mismas barrancas” (en la zona donde hoy se encuentra el centro comercial de Villa Cabrera).
  - En el proyectado Barrio Industrial, un gran parque atlético con estadio, canchas de fútbol, tenis, confitería, etc.
  - El concepto de avenidas y rutas parqueadas (*parkway*), no se ha usado.
- 22) El rediseño de los barrios contemplados, con obras particulares en cada uno, parques y trazados de calles y avenidas, para los mismos.
- 23) *Ubicación equitativa de Mercados de 2.000 m<sup>2</sup> cada 25.000 hab*: Ya existían algunos mercados barriales, como el de San Vicente (1888); el de General Paz (1909); el mercado de Alta Córdoba, donado por la familia Firpo en 1925; y el Mercado Municipal de barrio Alberdi, que se realizó en 1928. Pero, no hay constancia que esta propuesta haya sido tomada como política urbana municipal.

Viendo de conjunto las obras e idea descartadas, es evidente que como plan global, ordenador de la ciudad y del crecimiento en el medio siglo siguiente, el proyecto del

ingeniero Carrasco, así como los criterios estéticos y urbanísticos con los que se rigió, se podría afirmar que fue desechado, sin que haya sido reemplazado por otro que alcanzara este grado de detalle y, a la vez, una concepción general de la ciudad.

### **2.3.2.- Según algunas opiniones posteriores**

Las opiniones vertidas sobre este proyecto son varias y de diferente tenor. Algunas, cuestionan los conceptos más generales de la ciudad; otras, el poco respeto al patrimonio histórico edilicio, así como la adopción de una retícula distinta a la organizada con la tradicional manzana cuadrada. Pero, no se ha discutido la trascendencia que tuvo para la historia de la ciudad, ya que fue el segundo proyecto para una organización totalizadora del espacio urbano, considerando el de la fundación como el primero.

El historiador y arquitecto Carlos Page, señaló antecedentes al plan proyectado por el ingeniero Carrasco, que pudieron haber sido tomados en cuenta en su propuesta. Uno de ellos, es de los caminos del ingeniero Roqué; otro, el del ingeniero Jacinto del Viso; y, uno más, del ingeniero Moisés Granillo Barros; todos ellos buscaban desviar La Cañada y hacer un bulevar de circunvalación<sup>277</sup>. Page, enumera también, una lista de propuestas sobre la necesidad de desviar el arroyo La Cañada; realizar mejoras que practiquen los modernos preceptos de higiene; y, la de abrir una avenida que desemboque en la plaza San Martín<sup>278</sup>. La creación de un barrio en el que se reunieran todas las dependencias de la Universidad Nacional de Córdoba tuvo, también, antecedentes previos a la propuesta del ingeniero Carrasco. En 1909, el gobierno nacional, destinó 20 mil pesos para que el arquitecto Juan Kronfuss proyectara la Ciudad Universitaria de Córdoba en un predio de 10 hectáreas (Page, 2001).

---

<sup>277</sup> Se autorizó al ingeniero Roqué en 1894 “para que realice una red de caminos en todo el radio municipal”; en 1911 del Viso publicó “La higiene en la construcción y habitación urbana”, y Granillo Barros en 1917 “propuso la intervención de un sector de la ciudad” para tomarlo como modelo para el resto. “Elegió la parte Sud Oeste, compuesta de un conglomerado de ranchos con un agrupamiento desordenado; proyectó el desvío de La Cañada, un boulevard de circunvalación y acceso, parque con cascadas, grutas, etcétera” (Page 1993: 44).

<sup>278</sup> *Ibidem*: “el ingeniero Pablo Bracamonte propuso en 1925 el trazado de una avenida que partía del ferrocarril ‘General B. Mitre’ hacia la plaza principal y de allí dos diagonales intersectaban la avenida General Paz - Vélez Sársfield; idea que ya había tenido un antecedente durante fines de la década de 1880 y que al construirse la nueva estación (arquitecto J. W. Brown, 1909) reflató en las esferas políticas.” Por su parte Boixadós sostiene: “En 1912 el proyecto de Pablo Bracamonte y Juan Sanmartino proponía la apertura desde la estación de trenes de una avenida de 25 a 30 metros de ancho, cercenando por la mitad cinco manzanas. En 1925, el mismo ingeniero Bracamonte resurge el proyecto pero en este caso, delineando dos diagonales que partieran de la plaza, unida por la avenida a la estación” (Boixadós, 2013).

Cuando el Plan fue presentado recibió críticas y después fue olvidado; en parte, argumenta Page, “por su filiación política” que, como se sabe, estaba ligada a la Democracia Progresista de Lisandro de la Torre y, seguramente, no era afín a los entonces gobernantes de Córdoba.<sup>279</sup> El Plan dejó como legado la necesidad apremiante de organizar la trama urbana y las edificaciones y, fundamentalmente, creó una nueva y fluida conciencia de los temas urbanos. Se produjo un debate continuo de los problemas de la ciudad, en el que participaron muchos profesionales cordobeses. También, destaca aquellas ideas que permanecieron: “La saga de Carrasco se perpetuó en el tiempo. Muchas de sus ideas fueron utilizadas y enarboladas como propias en sucesivos planes. Son ejemplo de esto, la fórmula de circunscribir y limitar la ciudad con una avenida de circunvalación, hoy en construcción; la revalorización del río con su calles paralelas, que recién hoy es una realidad; la ampliación y extensión de muchas calles y avenidas.” (Page 1993: 45).

En un trabajo de Venturini, Ávila, y Terreno (2015), donde se repasa la historia de las transformaciones urbano-territoriales de la ciudad, los autores, destacan que el plan de 1927 trajo una “intención urbanística”, una “reflexión sobre la ciudad y su problemática”.<sup>280</sup> Fue una respuesta al crecimiento desordenado que, desde principios del siglo xx<sup>281</sup> tuvo la ciudad, en el que se “asocian en su estructuración las influencias del urbanismo inglés de las ‘*Garden Cities*’, con elementos provenientes de las teorías de Cerdá (en particular en los estudios de vías que acompañan el plano), así como con componentes ya consagrados del urbanismo *beaux arts* (tanto en su versión inicial haussmaniana, como en la reformulación norteamericana de la tendencia ‘*City Beautiful*’

---

<sup>279</sup> Aunque también debe haber pesado que el proyecto de Carrasco, que fue más que un plan regulador, necesitaba de grandes sumas de dinero que Córdoba no tenía entonces.

<sup>280</sup> “Hasta ese momento la ciudad había crecido sin orden ni regulaciones que permitieran controlar una estructura urbana ordenada. Los principios esenciales de la práctica urbanística de las oficinas de planeamiento (concreción de la ideología de la urbanística moderna a través de la ‘ideología del plan’) se basaban en el control de la extensión y del crecimiento/ocupación del suelo urbanizado/urbanizable. El Plan era el instrumento más adecuado existente para establecer límites a la expansión urbana y ordenar la estructura urbana en términos de trazado, parcelamiento y subdivisión del suelo, complementado con algunos principios de distribución de funciones/equipamientos/sedes. En todos los casos, el Plan establecía el límite de la extensión urbana a través del boulevard (o avenida) de circunvalación, que encerraba todas las tierras urbanizadas y urbanizables que integrarían la estructura de la ciudad. En la superficie así delimitada, se establecían los trazados y sus conexiones, a efectos de coordinar futuros desarrollos y emprendimientos, tanto públicos como privados” (Venturini, Ávila, y Terreno, 2015).

<sup>281</sup> “En las primeras décadas del siglo xx la estructura urbana no sufre modificaciones sustanciales. Habiendo superado las barreras naturales que la contenía, su crecimiento continúa por la yuxtaposición de barrios de manera concéntrica al casco céntrico, sin otro criterio ordenador aparente que la continuidad de la cuadrícula original, con algunas variantes direccionales originadas por las características topográficas” (Venturini, Ávila, y Terreno, 2015).

en la obra de Daniel Burnham en Chicago y Washington, así como otros arquitectos norteamericanos en los Estados Unidos, en Filipinas, y Australia, etc.)”.<sup>282</sup> Para concluir que, en “cuanto a gobernabilidad, es una operación típica del urbanismo ‘desde arriba’, a pesar de carecer Córdoba de oficina de planeamiento. La gobernabilidad urbana está entendida como acción que se impone y se garantiza desde la estructura oficial; por lo cual, las discusiones acerca del plan son mínimas y reducidas al ámbito del Concejo Deliberante”.

Las obras propuestas y el Plan, en su conjunto, tienen ideas valiosas, que se pueden analizar y apreciar desde diferentes ángulos. Así, es posible ver la dimensión estética y considerar la belleza que la ciudad podría haber conseguido. O, la funcionalidad del tránsito y las localizaciones de aquellas actividades concentradoras de flujos. También, la sustentabilidad ambiental de viviendas, avenidas y parques, con sus correspondientes escurrimientos y efluentes, así como los trabajos y recursos para el mantenimiento de los mismos en una ciudad de clima semiárido. O, como eligió Page, la conservación del patrimonio histórico y el costo de realización del mismo. También es posible valorarlo desde las escuelas que inspiraron su diseño, como lo hacen Venturini, Ávila y Terreno; y ver las implicaciones conceptuales e históricas de las mismas. Sin embargo, para la ponderación que se realiza aquí, se ha elegido el enfoque pragmático del resultado; porque, las ideas diferentes no son posibles de refutar unas con otras en el plano argumentativo, con la misma contundencia con que son desechadas en el curso de la vida social. El Plan Carrasco fue desechado de conjunto, aunque tenía muy buenas ideas sobre cómo hacer de la Córdoba de 1927, una ciudad mejor. Lo que se consideró en las valoraciones vistas son algunas ideas que pudieron prosperar y dar forma a la ciudad.

---

<sup>282</sup> Continúa la apreciación señalando: “El Plan Regulador introdujo una serie de propuestas de planificación y ordenamiento urbano que no tuvieron concreción en su momento y que parcialmente serían retomadas recién en las décadas del '50 y del '70, '80, '90. De este plan se pueden observar hoy influencias en el trazado ‘libre’ (incorporando la traza curva en el damero original) de urbanizaciones posteriores, (como por ejemplo los barrios: Quinta Santa Ana, Parque Capital, Marqués de Sobremonte, Residencial América, entre otros). Asimismo, se adopta el planteo de una avenida de circunvalación en el posterior Plan Regulador dirigido por el arquitecto La Padula, que con pequeñas modificaciones se está terminando de concretar en el presente (proyecto RAC, Red de Accesos a Córdoba). Otras derivaciones ejemplares del Plan de 1927: la sistematización del río Suquía, con su aprovechamiento paisajístico y de tránsito, y la sistematización de La Cañada (concretadas en posteriores gestiones municipales, en la década de 1940 La Cañada, en las décadas de 1980-1990 el Suquía). El Plan de 1927 se concentró esencialmente sobre aspectos de la habitabilidad (mejoramiento de la calidad del ambiente urbano, condiciones del tejido urbano, red vial, arbolado urbano, aspectos edilicios) y de la sustentabilidad ecológica (recuperación del río, aumento del verde urbano), con algunas consideraciones para las funciones productivas en la ciudad (primer barrio industrial de la ciudad)” (Venturini, Ávila, y Terreno, 2015).

Aun así, es importante tener en cuenta el porqué del abandono y la discontinuidad del Plan, ya que no fue considerado en los documentos de los planes posteriores, como se verá. Si bien es cierto, como señala Page, que todo plan regulador de una ciudad requiere de importantes sumas de dinero público, el plan de 1927 que presentó el ingeniero Benito J. Carrasco era particularmente costoso y no solo en sumas de dinero. La cantidad de obras y reformas que proponía el Plan, obligaba a coordinar el trabajo entre distintas dependencias nacionales, provinciales y municipales, las que no siempre estaban alineadas y predispuestas políticamente, para hacer, por ejemplo, obras como la avenida Costanera<sup>283</sup>. Otro ejemplo, es el traslado de las estaciones del FC, que además de los diferentes organismos públicos, implicaba también las negociaciones con las grandes empresas extranjeras propietarias de los mismos. Y, si las obras suponían demoler alguna iglesia o convento, se tenía que negociar y asumir posibles conflictos con la poderosa iglesia católica de Córdoba. En otros casos, como el trazado de avenidas, calles y parques, o la ubicación de obras y edificios públicos -que traían consigo la valorización o depreciación del valor de las tierras aledañas, cuando no la necesidad de su expropiación-, sumaba la necesidad de entablar negociaciones, que no eran sencillas, con los propietarios particulares de las mismas. Por último, la opinión pública, que en esos años se conformaba básicamente por medio de la prensa gráfica, bastante politizada partidariamente, imponía la necesidad de convencer a una cantidad importante de vecinos de la ciudad sobre los beneficios que esas obras traerían. Resumiendo, la magnitud de las obras propuestas en el Plan y los diferentes intereses que afectaban, tenía costos políticos que, sumados, eran muy altos para cualquier gobierno que decidiera llevarlas adelante, sin que se viera en claro y de manera inobjetable, cuáles serían los beneficios inmediatos que ese gobierno podía obtener.

Además, hay que considerar que, por la magnitud de conjunto de las obras propuestas -el mismo Carrasco consideraba que se debían realizar en un plazo de varios años-, requería de una estabilidad política e institucional que, entonces, no tenía el país, ni la provincia y, menos aún, la municipalidad. Por lo que, de manera independiente al valor que tuvieran las propuestas desde los puntos de vista técnicos, urbanísticos, estéticos

---

<sup>283</sup> Por disposición constitucional los ríos y sus riveras en todo el país son de jurisdicción nacional debido a que se los considera bienes públicos y dependen de la Subsecretaría de Recursos Hídricos, Secretaría de Obras Públicas de la Nación, y, en el caso particular de la provincia de Córdoba, en base a que su Dominio Público es provincial, garantido, por el artículo 121 de la Constitución Nacional, excluye del Dominio Municipal a los cauces de los ríos comprendidos en sus ejidos (Perassi, 2009).

y funcionales las posibilidades políticas de su concreción eran muy bajas<sup>284</sup>. El Plan, no venía acompañado de una estrategia política, si es que había alguna posible, para hacer *viable* su implementación; ni del respaldo de un poder institucional con la fuerza suficiente para imponer negociaciones con cierto viso de arribar a un acuerdo favorable al plan, como es necesario para cualquier plan que debe realizarse desde el gobierno. Un plan de intervención sobre una sociedad es, siempre, un acto político y, esa dimensión de la realidad, no estaba contemplada en la propuesta de Carrasco<sup>285</sup>.

---

<sup>284</sup> Los plazos que los gobernantes permanecían en sus cargos eran bastante efímeros, el ingeniero Olmos estuvo tres años al frente de la municipalidad y apenas uno después de presentado el Plan. Carrasco entregó el Plan en diciembre de 1927; Olmos del Partido Demócrata asumió el gobierno municipal en diciembre de 1925 terminando su función en diciembre de 1928; fue sucedido por Telésforo B. Ubios también del partido Demócrata, quien fue depuesto por una intervención promovida por el partido Radical en agosto de 1928. Por su parte el gobernador Cárcano del partido Demócrata detentó su cargo por tres años, de mayo de 1925 a mayo de 1928, sucediéndole Enrique Martínez de filiación radical. Mientras que la presidencia de la nación estaba ejercida por Hipólito Yrigoyen, del partido radical, que asumió en octubre de 1928 y fue depuesto por el golpe militar de septiembre de 1930. En esos años, además, la continuidad partidaria al frente de un gobierno, tampoco garantizaba la continuidad ni la capacidad política de llevar adelante planes de esta envergadura (Dómina, 2011).

<sup>285</sup> La visión positivista que entiende que la sociedad puede ser conocida y tratada “como si fueran cosas”, que entiende también que el Estado actúa de manera neutra y objetiva al disponer de un saber que reconoce como científico, ha llevado al fracaso muchos proyectos bien intencionados. De allí que las políticas públicas hayan ido modificando su concepción de la sociedad, de la relación saber/poder, y de la manera en que es más conveniente organizar sus intervenciones. Sin embargo el modelo más interesante que se ha utilizado en los años setenta en Canadá, en la llamada experiencia Berger, no ha sido retomado con la debida importancia, y los planes estatales pasaron, en el mejor de los casos, del positivismo a la ‘planificación estratégica’, en la que el Estado manobra frente a los diferentes actores involucrados para hacer viable políticamente sus planes (Törgerson, 1993).

## CAPÍTULO 3: CÓRDOBA EN 1961 Y EL PLAN DE LAPADULA

### 3.1.- LA PLANTA URBANA EN LA FOTO AÉREA

#### 3.1.1.- Presencias y ausencias en la fotografía aérea

El archivo con los documentos fotográficos del relevamiento aéreo de la ciudad de Córdoba de ca. 1961 está incompleto. No se encontraron registros de los *Recorridos Aéreos Cinco y Siete*, ni buena parte de los *Recorridos Ocho y Nueve*; aun así, las imágenes cubren la mayor parte de la superficie urbanizada del ejido municipal de ese año. La falta del *Recorrido Cinco*, dejó sin imágenes varias manzanas construidas que ocupaban en parte o todos los barrios: Poeta Lugones, Las Magnolias, La France<sup>286</sup>, Las Margaritas, Parque Chacabuco, Villa Cabrera, Villa Páez, Marechal, Alto Alberdi, Alberdi, Obrero, San Rafael, Maurizi, Avenida, Parque Capital, Bella Vista, Ferrer, Villa Achával Peña, Altos de Vélez Sarsfield, Parque Atlántida, José Terry, Parque Horizonte, Parque Latino, Ampliación Cabo Farina, Villa Libertador y Comercial. La ausencia del *Recorrido Seis* dejó sin información parte de los barrios General Bustos, Alta Córdoba, Lomas de San Martín, Los Paraísos<sup>287</sup>, Ayacucho y General Bustos. Todos ellos, debieron tener, en ese entonces, una densidad media de construcción. Al sur del hipódromo de barrio Jardín, faltan las imágenes de una zona que debió tener muy pocas construcciones, ya que, era zona de quintas en esos días. La falta del *Recorrido Siete* completo y de fotos de los *Recorridos Ocho y Nueve*, afectan una zona del norte que no estaba urbanizada en esos años y que, al día de hoy, sigue predominando ese estado. Para entonces, se había

---

<sup>286</sup> Barrio La France ver N°1 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>287</sup> Barrio Los Paraísos ver N°2 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

edificado el Liceo Militar General Paz<sup>288</sup>, construido una década antes e inaugurado en febrero de 1949.

Hacia el sur de la ciudad, el vacío de las fotos deja sin información esta zona, que debió estar edificada con densidad media en aquel tiempo. La misma, comprende una franja al norte de las vías del ramal del FC Mitre<sup>289</sup>, cercana a la estación ubicada en el Centro de la ciudad y al este del Batallón 141<sup>290</sup>. Tampoco hay imágenes de los barrios Crisol, Maipú, Colón, General Urquiza que tenían una edificación media, ni de los barrios Corral de Palos, Talleres Sud y Empalme, con baja densidad edificada en ese año. Por el sur de las vías del FC a Malagueño y al este del hipódromo, no hay registro respecto a parte de los barrios Villa Revol, Santa Rita y Jardín Espinosa, medianamente edificados entonces; tampoco hay imágenes de los loteos que estaban prácticamente baldíos, como San Carlos, San Pablo, José Hernández y Jardín del Pilar. No hay fotos de los barrios José I. Díaz -que recién comenzaba a ser ocupado- y tampoco del actual barrio Cárcano -en lo que era un campo propiedad de la FIAT, en una fracción junto a la planta industrial que la empresa construyó en 1954-.

Aún con estas carencias fue posible obtener una representación de conjunto y de la mayor parte de los barrios de la ciudad de entonces, que permitió realizar el análisis y la comparación con los otros momentos registrados, que se han utilizado en esta investigación.

Según relata Bischoff, el crecimiento de la ciudad en esos años se caracterizó por una dinámica de *extensión de barrios existentes hacia los terrenos aledaños*<sup>291</sup>:

“Entre tanto, terrenos que estaban aledaños al antiguo barrio iban sirviendo para la formación de otros. Algunos han progresado con firmeza. Son los denominados ‘San Martín Anexo’ y ‘Lomas de San Martín’ que la empresa Petrini Hnos.<sup>292</sup> estructuró en 1967, tras de haber sectorizado buena parte de ‘Bajo Galán’, en 1959 y en 1974 el barrio ‘Ingeniero José Agustín Ferreyra’.

---

<sup>288</sup> Liceo Militar General Paz ver N°1 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>289</sup> Ferrocarril Mitre (ex Ferrocarril Central Argentina) ver N°15 en Primera Parte Anexo Cap.1 B. Edificios

<sup>290</sup> Las construcciones donde había cuarteles del Ejército, fueron luego ocupadas a partir del 16 de enero de 1936, por lo que se llamó Batallón N° 4 de Comunicaciones (Bischoff, 1986). En el año 1950, la Unidad se trasladó a los cuarteles donde actualmente se encuentra el Regimiento de Infantería Paracaidista 14, para regresar a los cuarteles del parque Sarmiento en 1954. A través del tiempo, fue cambiando de denominación, recibiendo, sucesivamente las siguientes: en 1962, Batallón de Comunicaciones Motorizado 4; en 1963, Tercer Batallón de Comunicaciones; en 1964, Batallón de Comunicaciones de Comando 141; desde 1987, Batallón de Comunicaciones 141. (Batallón de Comunicaciones 141, página oficial). A partir del 5 de diciembre de 1994, se trasladó al Cuartel Unión, en el Camino a la Calera.

<sup>291</sup> Sobre la urbanización intersticial ver N° 3 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>292</sup> Petrini Hnos. es una inmobiliaria de destacada actuación en la urbanización de la ciudad de Córdoba, por los loteos que realizó desde finales de los años 50 hasta mediados de los 70; todavía sigue trabajando aunque su actividad de loteos en la ciudad han decaído. (M.H.)



Algunos alcanzan hasta el bulevar ‘Los Granaderos’, en pleno barrio de ‘Los Paraísos’, hacia el norte” (Bischoff, 1986, p.51).

En las páginas siguientes, se hará un recorrido por la fotografía aérea de la ciudad, comenzando por el Centro<sup>293</sup> y manteniendo el mismo circuito Oeste, Este, Norte y Sur, como se hizo en los capítulos anteriores.

### 3.1.2.- Centro

Al observar las imágenes del año 1961 para comenzar el recorrido visual de la ciudad, se puede ver que esta zona se encontraba más densamente poblada, con nuevos e importantes edificios públicos y privados de varias plantas que no se veían en 1927.

Sobre la avenida Humberto Primo N° 230, se encuentra la Iglesia de la Sagrada Familia<sup>294</sup>, entre el convento y el colegio de las Hermanas Franciscanas; que fue diseñada por el arquitecto Jaime Roca en 1939 y se encuentra retirada de la calle por un pequeño atrio que rompe la monotonía de las fachadas adyacentes del colegio y el convento.

Cerca de la plaza San Martín, detrás de la Catedral<sup>295</sup>, se construyó la Plazoleta del Fundador<sup>296</sup> en 1953, donde se colocó una estatua en homenaje a Jerónimo Luis de Cabrera.

Los edificios más notables, por magnitud física y características arquitectónicas, fueron entonces: Edificio de la Asociación Española de Socorros Mutuos<sup>297</sup>; Caja Popular de Ahorros de la Provincia (1927)<sup>298</sup>; Palacio de Justicia (1937)<sup>299</sup>, que ocupa una manzana al lado de la plaza Sobremonte<sup>300</sup>; y, el Palacio Municipal (1961)<sup>301</sup>, de planta baja y 8 pisos, al lado del anterior. También se pueden nombrar: un edificio ubicado en la esquina de Rivera Indarte y Colón, de planta baja y 5 pisos con una cúpula en la parte alta<sup>302</sup>; el Correo Argentino<sup>303</sup> (1955), en la esquina de las avenidas Colón y General Paz,

---

<sup>293</sup> Barrio Centro ver N° 4 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>294</sup> Iglesia de la Sagrada Familia ver N° 2 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>295</sup> Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción, ver N°1 en Primera Parte Anexo Cap.1 B. Edificios.

<sup>296</sup> Plazoleta del Fundador ver N° 5 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>297</sup> Asociación Española de Socorros Mutuos ver N° 50 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>298</sup> Caja Popular de Ahorros de la Provincia fue diseñado por el arquitecto Jaime Roca, el edificio está ocupado hoy por la Lotería de la Provincia de Córdoba. Ver N°4 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>299</sup> Palacio de Justicia ver N°60 en Primera Parte Anexo del Cap.3 B.

<sup>300</sup> Plaza Sobremonte ver N°11 en Primera Parte Anexo del Cap.1 B

<sup>301</sup> Palacio Municipal, el edificio se comenzó a construir en 1953. Ver N°5 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>302</sup> Edificio de Colón y Rivera Indarte ver N° 69 en Primera Parte Anexo Cap.3 B

<sup>303</sup> El correo Argentino fue proyectado en 1948 por el gobierno nacional a través de la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones. Ver N°6 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

de planta baja y 6 pisos; el Edificio y Auditorio de Radio Nacional (1950)<sup>304</sup>; el edificio de la sede social del Jockey Club<sup>305</sup> (1950), de planta baja y 4 pisos; la Caja de Jubilados de la Provincia<sup>306</sup>, de planta baja y 9 más; el edificio de la Facultad de Ciencias Exactas Físicas y Naturales (1933)<sup>307</sup>, en avenida Vélez Sarsfield 161; el edificio de la Facultad de Lenguas (1960)<sup>308</sup>, en el 187 de la misma avenida; el edificio El Progreso en avenida Colón 274 (1956)<sup>309</sup>, de planta baja y 11 pisos, que dejó un espacio del lado del Correo; el edificio Ames<sup>310</sup>, en Entre Ríos 85 (1957), de planta baja y nueve pisos; el Edificio Carmela<sup>311</sup> (1957), en avenida Hipólito Yrigoyen esquina San Luis, de planta baja y 10 plantas más; el edificio del Arzobispado<sup>312</sup> (1940), ubicado en la avenida Yrigoyen esquina con Obispo Trejo y, al lado, el Seminario Conciliar de Nuestra Señora de Loreto<sup>313</sup> (1948); la Iglesia del Sagrado Corazón<sup>314</sup> (1934), en la intersección de las calles Buenos Aires y Obispo Oro; y, la Escuela Presidente Roque Sáenz Peña<sup>315</sup> (1939), en avenida Vélez Sarsfield al 5000.

Yendo hacia el este, se puede ver el edificio del nuevo Mercado Norte<sup>316</sup>, inaugurado en 1928, sobre el predio de lo que era la antigua plaza España. Más hacia el este, sobre el bulevar Guzmán y la avenida Sarmiento, se encuentra el Hospital de Urgencias<sup>317</sup>.

En el límite oeste del Centro, se puede ver el arroyo La Cañada<sup>318</sup>, para entonces encauzado por las obras que dieron inicio en 1945. También se ve el edificio de la Capilla Nuestra Señora del Huerto<sup>319</sup> y el colegio del mismo nombre (1930), ubicados en la

---

<sup>304</sup> Edificio y Auditorio de Radio Nacional, ver N°61 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>305</sup> Jockey Club, ver N°6 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>306</sup> La caja de Jubilaciones de la Provincia Edificio fue construida en 1937 con diseño del arquitecto Jaime Roca, ver N°7 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>307</sup> Facultad de Ciencias Exactas Físicas y Naturales ver N°68 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>308</sup> Facultad de Lenguas, ver N°62 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>309</sup> Edificio El Progreso, ver N°67 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>310</sup> Edificio Ames, ver N°8 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>311</sup> Obra de los Arquitectos Revol, E. Díaz y H. Hobbs; ver N°9 en Primera Parte Anexo del Cap.3 B. Edificios.

<sup>312</sup> Seminario Conciliar de Nuestra Señora de Loreto y Arzobispado, ver N°10 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>313</sup> Seminario Conciliar de Nuestra Señora de Loreto y Arzobispado, ver N°10 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>314</sup> Iglesia del Sagrado Corazón, ver N°11 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>315</sup> Es una de las escuelas que integra el grupo de las 120 que fueron construidas en la provincia durante el gobierno de Amadeo Sabattini. Ver N°12 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>316</sup> Nuevo Mercado Norte, ver N°13 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>317</sup> Hospital de Urgencia, ver N°14 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>318</sup> Arroyo La Cañada, ver N°6 en Primera Parte Anexo del Cap.3 A. Ciudad.

<sup>319</sup> Colegio y Capilla Nuestra Señora del Huerto, ver N°63 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios

esquina de las calles Caseros y Belgrano. Hacia el norte, cerca de la desembocadura del arroyo en el río Suquía se observa el puente Antártida Argentina<sup>320</sup>, que fue construido en 1948 para unir las calles Jujuy con Lavalleja hacia Alta Córdoba.

Al sur del Centro, en el barrio de Nueva Córdoba, se ve el parque Sarmiento<sup>321</sup> terminado y la nueva plaza España que se comunica por medio de la diagonal Ambrosio Olmos, con la plaza de La Paz (hoy de Las Américas). Al sur de plaza España, el bulevar Chacabuco continúa su trazado hasta el Palacio de las Tejas<sup>322</sup>, sede del Gobierno de la Provincia desde 1958 y hasta el año 2011, edificio que se comenzó a construir en 1952.

### 3.1.3.- Oeste

Desde el Centro hacia el Oeste y al sur del río, se puede observar los edificios de: la Central Mendoza<sup>323</sup>; la plaza Colón<sup>324</sup>; la Maternidad Nacional<sup>325</sup>; el Colegio Carbó<sup>326</sup>; el Colegio Pío X<sup>327</sup>; la antigua sede de los Bomberos y Zapadores<sup>328</sup> en la manzana delimitada por las avenidas Colón, Santa Fe y las calles Olmedo y Santa Rosa. Yendo más hacia el oeste, se ven los edificios del Hospital Nacional de Clínicas<sup>329</sup>, la Cervecería Córdoba<sup>330</sup> y un terreno todavía baldío, donde se construirá la Escuela Superior de Comercio Manuel Belgrano<sup>331</sup> entre los años 1960 y 1971. Al sur de la cervecería, se puede ver la cancha de fútbol y las tribunas del Estadio Julio César Villagra, del Club Belgrano.<sup>332</sup> Un poco más al sur se observa: el particular trazado de las calles del barrio Quintas de Santa Ana<sup>333</sup>; el edificio del Colegio Cassaffousth<sup>334</sup> (hoy IPEM N°247), en

---

<sup>320</sup> Puente Antártida Argentina, ver N°7 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>321</sup> Parque Sarmiento, ver N°8 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad y N°29 en Primera Parte Anexo Cap.1 B. Edificios.

<sup>322</sup> Palacio de las Tejas, ver en N°15 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>323</sup> Central Mendoza, ver N°10 en Primera Parte Anexo Cap.2.B. Edificios.

<sup>324</sup> Plaza Colón, ver N°43 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

<sup>325</sup> Maternidad Nacional, ver N°71 en Primera Parte Anexo Cap. 3 B. Edificios.

<sup>326</sup> Escuela Normal Superior Alejandro Carbó, ver N°34 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

<sup>327</sup> Colegio Pío X con la parroquia María Auxiliadora, ver N°11 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>328</sup> Sede de los Bomberos y Zapadores, ver N°38 en Primera Parte Anexo del Cap.2 B. Edificios.

<sup>329</sup> Hospital Nacional de Clínicas, ver N°33 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios

<sup>330</sup> Cervecería Córdoba, ver N°9 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios.

<sup>331</sup> Escuela Superior de Comercio Manuel Belgrano, con proyecto de los arquitectos Mabel Lapacó, José María Gassó, Martín Meyer, Osvaldo Bidinost y Jorge Chute, como resultado del Concurso Nacional de Anteproyectos convocado por la Universidad Nacional de Córdoba a finales del año 1960. Ver N°8 en Tercera Parte Anexo Cap. 4 B. Edificios.

<sup>332</sup> Estadio Julio César Villagra del Club Belgrano. La idea de levantar el estadio surgió a finales de 1927 a iniciativa del socio Carlos Courel, quien llegó a ser vicepresidente del club, para dotar de tribunas al campo de juego ya existente. Ver N°16 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>333</sup> Barrio Quintas de Santa Ana, ver N°9 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>334</sup> Colegio Cassaffousth, ver N°17 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

la manzana delimitada por las calles Deán Funes, Río Negro, 27 de Abril y Santa Cruz; y, el predio de 6 hectáreas del Club Universitario<sup>335</sup>, en Hipólito Vieytes, entre las calles Montevideo y Wenceslao Tejerina en Alto Alberdi. También se ve un gran terreno baldío, cercano a las barrancas que hay en ese lugar, que lo hacían poco apto para su uso y donde muchos años después, en 1986, se construyó un centro comercial<sup>336</sup>.

Yendo más hacia el oeste, están los barrios Villa Páez, Marechal y Alto Alberdi; allí, se puede observar la continuación de las avenidas Colón y Duarte Quirós hasta el cruce de la calle que hoy es Domingo Zípoli; en esta zona, la ocupación se ve de densidad media. En 1929, se levantó, sobre la avenida Colón, el Cine Moderno<sup>337</sup>, una obra de los arquitectos Víctor Metzadour y Juan Kronfuss. Sobre las márgenes del río está Villa Siburu (Boixadós, 1998), que lleva el nombre por Carlos Siburu, quien compró esas tierras en 1929 y luego las loteó, abrió calles y plantó árboles. Siguiendo hacia el oeste, se termina el trazado regular de las calles y aparece, unas cuadras más al sur, una calle que hoy es la avenida Don Bosco, como vía para llegar por la avenida Ejército Argentino a los Cuarteles del Ejército. Es una zona de muy baja densidad, con grandes espacios baldíos, solo hay algunas partes de concentración de edificaciones a los costados de la avenida Don Bosco.

Al final del recorrido hacia el oeste, se encuentra el Barrio Militar General Deheza. Es un barrio cerrado, dentro de la zona militar del Tercer Cuerpo del Ejército (hoy, la Segunda División del Ejército). Las casas son bajas, con techos de tejas y calles anchas, cerradas al tránsito público, dividido en dos sectores: el de los oficiales y el de suboficiales. El primero tiene 12 manzanas y el segundo 18. En cada manzana, hay entre 8 y 10 viviendas, según el tamaño de las mismas, organizadas en tipología de barrio jardín, con los patios separados por setos verdes. Las viviendas se construyeron entre 1948 y 1949 y, la primera casa, se adjudicó el 17 de septiembre de 1949 (Bischoff 1986: 241).

---

<sup>335</sup> Club Universitario, ver N°18 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>336</sup> Nuevo Centro Shopping, fue construido sobre la barranca que daba a la Quinta Santa Ana, en el único terreno de grandes dimensiones que quedaba libre en la zona. Se lo comenzó a diseñar en el año 1986, a construir en 1988 y se inauguró el 13 de septiembre de 1990. Comenzó con una superficie cubierta de 31.400 m<sup>2</sup> y ha tenido sucesivas ampliaciones, con las que alcanzó en el año 2015 los 72.000 m<sup>2</sup>. Sigue teniendo sus dueños originales, la constructora Delta y Casa Petrini, que en los años 80 eran dueños de la cadena de supermercados Americanos. Es el único centro comercial de la ciudad que tiene capitales cordobeses como propietarios. Tiene estacionamiento para 1.300 vehículos. (Wikimapia, s.f).

<sup>337</sup> Cine Moderno, ver N°19 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

Mirando más al sur y recorriendo la avenida Fuerza Aérea hacia el centro, del lado norte, está el Barrio Los Naranjos<sup>338</sup>, cuyas viviendas fueron levantadas como parte del Plan denominado “Eva Perón”. La mayor parte de las casas responde a las tipologías de estos planes aunque hoy casi no se reconocen, por las sucesivas reformas que sus propietarios les fueron haciendo desde los años 60. Una característica de la urbanización es que las manzanas son rectangulares, con el lado más largo orientado en el sentido norte sur. Más hacia el norte de la avenida Fuerza Aérea, por la avenida Pueyrredón e incluyendo la calle Luis Agote, se pueden ver los lotes y algunas casas de características similares a las del barrio Los Naranjos; son los barrios San Rafael, El Trébol y Juan XXIII<sup>339</sup>. Por el lado sur de esta avenida, se encuentra el barrio Parque Capital<sup>340</sup>, que se destaca por las viviendas tipo chalets californianos y una población de clase media alta, en especial en la parte más próxima a la avenida Fuerza Aérea. Sus calles están trazadas de manera irregular, de modo que las manzanas tienen formas y medidas diferentes; cuenta como equipamiento con el Club Barrio Parque.

Al sur de los cuarteles del Ejército, siguiendo el Canal Maestro del Sur que estableció durante años un límite a la urbanización, se pueden ver: el barrio Aeronáutico<sup>341</sup>, la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea y la Fábrica Militar de Aviones<sup>342</sup>. La Escuela Militar de Aviación<sup>343</sup> se encuentra en esta zona de la ciudad; los trabajos para su construcción fueron iniciados en 1934 y se habilitó en los últimos meses del año 1936.

#### **3.1.4.- Este**

Al este de la ciudad y al norte de las vías del FC Mitre, se puede ver la avenida Sabattini con el Arco de Córdoba<sup>344</sup>, inaugurado en 1943. En el cruce de esta avenida con las vías, donde se bifurcan los ramales, se observa un edificio en el predio en el que estaba

---

<sup>338</sup> Desde los tiempos coloniales y hasta fines del siglo XIX fueron tierras de uso rural pertenecientes a la comunidad originaria del Pueblo La Toma, sobre las cuales se levantaron este y muchos otros barrios de la zona. Con la denominación de barrio Parque Los Naranjos fue registrado en las oficinas de catastro y cuenta con un total de 35 manzanas.

<sup>339</sup> Barrio Juan XXIII, ver N°10 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>340</sup> El trazado fue realizado por el ingeniero Olmos entre 1969 y 1971 (Bischoff, 1986, p.81).

<sup>341</sup> Barrio Aeronáutico, ver N°11 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>342</sup> Fábrica Militar de Aviones, ver N°20 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>343</sup> Escuela Militar de Aviación, ver N°21 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>344</sup> Arco de Córdoba, ver N°12 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

el nuevo Matadero Municipal<sup>345</sup>. Más al este, está el barrio Ferroviario Mitre<sup>346</sup> que se construyó en los años 1960; y, hacia al sur, los barrios José I. Díaz<sup>347</sup> y Crisol, con más construcciones que en la foto de 1927. Éstos, pasaron de una densidad baja a una media. Siguiendo hacia el norte, por el borde exterior este de la trama urbana, se observan los nuevos asentamientos de Miralta y Renacimiento<sup>348</sup>.

Retomado el recorrido desde del río, está San Vicente, en el que se registra la expansión y la densificación de este barrio tradicional. Se puede observar el edificio de la Escuela Presidente Rivadavia<sup>349</sup> (1937), en Agustín Garzón 1563. También se ven otras urbanizaciones a su alrededor: Müller<sup>350</sup>; Parque San Vicente; Mirador; y, Villa Argentina, hacia el noroeste. En los años 1949-1951, algunos sindicatos construyeron vivienda a través del Banco Hipotecario Nacional; la Unión de Gastronómicos, edificó 100 viviendas en Altos Sud de San Vicente (Ortiz Bergia, 2014).

Junto al cementerio, al oeste de San Vicente, siguiendo por sus lados se ven las calles y manzanas de los barrios Maldonado, Acosta y el predio del Club Unión de San Vicente<sup>351</sup>. El barrio Altamira, en el que no se observaban construcciones ni trazado de calles en la foto de 1927, aparece -en este recorrido- con densidad media hasta la calle Río Uruguay; y baja, desde ahí hacia el este. Las tierras donde el barrio se asentó, pertenecían al antiguo hipódromo, cuyo loteo comenzó en 1930.

Pasando el río hacia el norte, se puede observar una gran expansión de la ciudad en su cuadrante noreste, con nuevas urbanizaciones; a la vez, una densificación de los barrios más antiguos y la construcción de nuevos equipamientos. En el barrio General Paz se construyó la Escuela Garzón Agulla<sup>352</sup> (1943), ubicada en Viamonte 150 con proyecto de los ingenieros Julio Barranco y Miguel Incatasciato; el Hogar Maternal de la

---

<sup>345</sup> Nuevo Matadero Municipal, ver N° 39 en Primera Parte Anexo Cap. 2. Edificios.

<sup>346</sup> Barrio Ferroviario Mitre, ver N°13 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>347</sup> Barrio José Ignacio Díaz, ver N°14 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>348</sup> Barrios Miralta y Renacimiento. La historia pública de estos barrios del límite este de la ciudad, inexistente hasta ahora, está siendo construida en los medios periodísticos de este modo: “Contaminación ambiental extrema y degradación urbana componen un cuadro alarmante en el sector de la ciudad de Córdoba más afectado por la inseguridad y el narcotráfico” (Guevara y Federico, 2015).

<sup>349</sup> Sobre las cien escuelas construidas por el gobernador Amadeo Sabattini, ver N°12 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>350</sup> Barrio Müller fue fundado por Don Julián de la Peña en 1938. Los lotes iniciales eran 516 y se encontraban entre las calles Solares, Berutti y la bajada nueva al Cementerio. (Bischoff 1986: 139)

<sup>351</sup> El Club Unión de San Vicente surge de la fusión de otros dos de barrios aledaños, uno es el Club Lavalle fundado en 1927 y el otro el Club Palermo. Ambas instituciones tenían una fuerte vinculación con los vecinos del barrio San Vicente por lo que decidieron bautizar al nuevo club como “Unión de San Vicente” (Bischoff 1986:138).

<sup>352</sup> Escuela Garzón Agulla, ver N°22 en Anexo Cap.3 B. Edificios.

Sagrada Familia<sup>353</sup> (1934), en el entonces barrio Inglés (hoy Pueyrredón), sobre la calle Ana María Janer 1250, cuyo objeto era suplir la ausencia de las madres que trabajaban. El Colegio Luis Manuel Robles<sup>354</sup> (1972), ocupaba dos manzanas unidas y delimitadas por las calles Padre Luis Monti y Cochabamba, Ana María Janer y México, en barrio Pueyrredón.

Los barrios Juniors<sup>355</sup>, Yapeyú, Patria, Altos de General Paz y Pueyrredón<sup>356</sup> muestran una buena cobertura de edificación con una densidad que podría caracterizarse como alta. Mientras, que, los barrios Pueyrredón -en su parte este-, ampliación Pueyrredón, Los Pinos y Yofre Sur, se ven con baja densidad de edificación. Este último, fue un loteo realizado entre 1940 y 1950, se expandió luego hacia el este como Yofre I Sección<sup>357</sup>.

### 3.1.5.- Norte

Al norte de la vías del FC y del camino a Montecristo o avenida Las Malvinas, recorriendo la foto de este a oeste, se pueden ver los barrios Yofre Norte con densidad alta y al este Yofre H, con la misma densidad. Un poco más al norte se encuentra Villa Corina<sup>358</sup>, con ocupación media de construcciones. Junto a este barrio, hacia el este, está el barrio Patricios<sup>359</sup>, con alto grado de construcciones. En él se puede ver el edificio de los talleres de la antigua empresa de transportes colectivos CATA (reconvertido en 1999 para edificio de la Escuela IPEM 297<sup>360</sup>). Hacia el oeste, se encuentra Villa Azalais<sup>361</sup>, que apenas se extendía un par de cuadras al oeste de la avenida Alem y, hacia el norte,

---

<sup>353</sup> Dio inició así la escuela primaria que luego se llamó Colegio Sagrada Familia. En el mismo edificio 24 años después, en marzo de 1958, se fundó el Instituto Obispo Caixal, para impartir enseñanza comercial en la zona (Instituto Obispo Caixal- Colegio Sagrada Familia, página oficial).

<sup>354</sup> Colegio Luis Manuel Robles, ver N°64 en Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>355</sup> El barrio Juniors fue edificado sobre los terrenos urbanizados por la inmobiliaria Petrini Hermanos hacia mediados del siglo xx, la pavimentación de las calles se llevó adelante entre 1952 y 1955. Esta empresa tuvo un papel protagónico en esa década loteando tierras que hoy son barrios de la ciudad. (Bischoff: 1986).

<sup>356</sup> Barrio Pueyrredón, ver N°33 en Primera Parte Anexo Cap. 1. A. Ciudad.

<sup>357</sup> Barrio Yofre I Sección, ver N°15 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>358</sup> Barrio Villa Corina, ver N°16 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>359</sup> Las tierras en que se loteó el barrio Patricios estaban ubicadas al sur de la antigua Estancia Adela y al norte del canal de riego Constitución junto a la calle que hoy se llama Altolaguirre (Parola, s.f.). El actual Barrio Patricios nació en 1954 como un loteo con viviendas realizado por el sindicato de la Unión Ferroviaria, con créditos del Banco Hipotecario en el marco del Plan Eva Perón (Páez, et al., 2012).

<sup>360</sup> Datos confirmados personalmente en una consulta telefónica realizada a las autoridades de la Escuela, el día 19 de octubre del 2015. El domicilio es 3 de junio 2343 de la ciudad y está ahí desde que fue fundado en 1999.

<sup>361</sup> El barrio Villa Azalais nació y se fue poblando en la década del '40. Para 1944 cuando se fundó el "Club Social y Deportivo Villa Azalais", actuaba como urbanizadora de la zona la Compañía Inmobiliaria Francisco Espinoza Ltda., quien cedió las tierras para el campo deportivo (Clubes de mi provincia, s.f.).

hasta la calle Gaudencio. Por el este de la avenida Alem el triángulo que forma con la avenida Rancagua, estaba poblado con baja densidad de edificaciones. En el barrio Residencial América se construyeron 20 viviendas por parte de los sindicatos ferroviarios a través del Banco Hipotecario Nacional, entre 1949 y 1951 (Ortiz Bergia, 2014).

Al sur de Villa Azalais, se puede ver que la urbanización se extendió por los antiguos barrios de Talleres Este y Oeste, sobrepasando la diagonal Ica; calle que ha continuado su trazado hasta la avenida Juan B. Justo. Junto a los talleres del FC se observa la construcción de los grandes galpones de la fábrica Forja Argentina<sup>362</sup>, dinamizando el entorno de la misma. Toda la zona muestra una densidad media, donde aparecen los barrios Parque Guayaquil y San Nicolás<sup>363</sup>. Al lado, se puede ver el barrio Residencial América<sup>364</sup>, con una traza de las manzanas que forma un semicírculo en la plaza. Hacia el oeste, el antiguo barrio General Bustos<sup>365</sup> se ve más extendido y con alta densidad de viviendas. En 1936, se inauguró la Escuela Alejo Carmen Guzmán, de enseñanza primaria. Sobrepasando la diagonal Ica hacia el oeste, continúa la trama urbana con Residencial América y Ayacucho<sup>366</sup>.

Si se sigue el recorrido más al oeste, se llega al barrio Alta Córdoba, donde destaca el predio del Club Instituto<sup>367</sup>, con una superficie de dos manzanas y su estadio; un ícono en la identidad del barrio y sus habitantes, tanto por el equipo de fútbol como por las demás actividades deportivas y sociales que albergó en sus instalaciones.

Al sur de la Estación del FC Central Córdoba<sup>368</sup> (hoy Belgrano), hacia el este de la avenida Roque Sáenz Peña, donde antes había solamente barrancas baldías, se

---

<sup>362</sup> Fábrica Forja Argentina, ver N° 66 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>363</sup> Parque Guayaquil es un pequeño barrio de unas 8 has de superficie, con forma de triángulo, limitado por la avenida Alem, las calles Marañón y Hamburgo al noreste, y la calle Frankfurt al sureste. A su lado el barrio San Nicolás es bastante más grande y ocupa unas 16 has. de superficie; está limitado por la avenida Alem y las calles Marañón y Hamburgo, extendiéndose hacia el noreste hasta las Avenidas Rancagua y Capdevila.

<sup>364</sup> Residencial América se encuentra delimitado por la avenida Alem hacia el este y las calles República de Siria al oeste, Santiso y Moscoso por el sur, y Ferdinand de Lesseps al norte, se caracteriza por tener 3 calles concéntricas Pernambuco, Villarica y Paysandú, alrededor de la plazoleta Atahualpa Yupanqui.

<sup>365</sup> El antiguo loteo de Firpo, que luego se llamó General Bustos, quedó delimitado por las avenidas Leandro N. Alem y Juan B. Justo que convergen en el sur con la avenida Bulnes y las vías de FC Belgrano, y por el norte con las calles Maracaibo y Santiso y Moscoso.

<sup>366</sup> El barrio Ayacucho, al oeste de Residencial América y al norte de General Bustos, data de los años 60. “Su loteo, realizado en los años sesenta, había reunido tanto a trabajadores integrados como a comerciantes ligados al mercado de abasto u otros emprendimientos similares. Rápidamente, el barrio mejoró su mobiliario urbano y sus servicios en estos años” (Solís, 2016).

<sup>367</sup> Estadio Juan Domingo Perón del Club Atlético Central Córdoba, ver N° 23 en Primera Parte Anexo Cap. 3 B. Edificios.

<sup>368</sup> Ferrocarril Central Córdoba, ver N°25 en Primera Parte Anexo Cap. 1. B. Edificios.



construyó el barrio Independencia<sup>369</sup>. Al lado, entre el puente Alvear, las vías del FC Belgrano y el bulevar Las Heras (hoy Intendente Mestre), se observan los tres edificios que constituían el antiguo Mercado de Abasto.<sup>370</sup> Siguiendo hacia el oeste, el barrio Cofico -loteado en 1938- se extendió ocupando lo que eran barrancas y según se puede ver, sumó la Escuela Presidente Sarmiento (1939)<sup>371</sup>, sobre la avenida Roque Sáenz Peña 1211. La avenida principal, de unas ocho cuadras de largo, lleva el nombre General Juan Bautista Bustos y es la única arteria de la ciudad en que se recuerda al primer gobernador de la provincia. Aparecen, también poblados, los barrios Ducasse y Providencia, unificando la trama urbana con el antiguo barrio San Martín. En este último, el equipamiento urbano incorporó la Escuela Presidente Yrigoyen (1938)<sup>372</sup>, en el bulevar Castro Barros 803.

Siguiendo el recorrido visual hacia el norte por las vías del FC, en el límite del ejido, se puede ver la urbanización de Guiñazú<sup>373</sup>; aislada del resto de la ciudad. Continuando por la Ruta Nacional N° 9 hacia el sur, se observan algunas casas aisladas, hasta llegar al Barrio Remedios de Escalada<sup>374</sup>, que también está aislado, pero tiene una densidad media. Más al sur, se ve la urbanización del barrio Parque Jorge Newbery<sup>375</sup>, las instalaciones del Liceo Militar y el barrio Parque Liceo, Primera, Segunda y Tercera Sección.<sup>376</sup> En el primero, entre 1949 y 1951 se construyeron viviendas por medio del sindicato Unión de la Industria del Calzado Seccional Córdoba con créditos del Banco Hipotecario Nacional (Ortiz Bergia, 2014). Yendo más al sur, se recorre un espacio libre de construcciones y, en el encuentro de la Ruta 9 con las vías del FC, se puede ver un

---

<sup>369</sup> Barrio Independencia quedó definido por las avenidas Juan B. Justo al este, Jerónimo Luis de Cabrera al norte, Roque Sáenz Peña al oeste y el Bv. Los Andes al sur, ocupa una superficie aproximada de 20 has.

<sup>370</sup> Mercado de Abasto, ver N° 24 en Primera Parte Anexo Cap. 3 B. Edificios.

<sup>371</sup> Escuela Presidente Sarmiento, ver N°25 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>372</sup> Nota sobre las 100 escuelas del gobernador Amadeo Sabattini, ver N°12 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>373</sup> Guiñazú se originó en la estación del FC Central Norte (hoy Belgrano) del ramal conocido como CC1, que recibió el nombre por Oseas Guiñazú Estrella, quien fue gobernador de Mendoza durante la presidencia de Miguel Juárez Celman. Ver N°17 en Primera Parte Anexo del Cap.3 A. Ciudad.

<sup>374</sup> Barrio Remedios de Escalada, sus límites lo definen la avenida Juan B. Justo (R 9 Norte) por el este, la avenida Japón al norte, la calle Milagros de la Vega por el sur y al oeste la calle Silvina Bullrich, tiene una superficie de un poco más de 33 has. y se encuentra atravesada por un pequeño curso de agua.

<sup>375</sup> Barrio Parque Jorge Newbery, se encuentra limitado al este por la avenida Juan B. Justo (R 9 Norte), al oeste por la calle Mackay Gordon, al sur por la calle Anchorena y al norte por una calle sin nombre que linda con un gran predio en el que, décadas después se instalará el Centro de Distribución de los supermercados Libertad.

<sup>376</sup> Las secciones segunda y tercera se fueron loteando con posterioridad, lo que se puede apreciar en la foto aérea por las densidades decrecientes en las construcciones. Estos barrios tienen como característica particular una plaza central con forma de estrella de cuatro puntas. Según el testimonio de un habitante de la última sección, carecían de todos los servicios cuando se vendieron los terrenos (Laura Antonella, 2011).

pequeño conglomerado de viviendas de baja densidad, en lo que es Villa Azalais Oeste y Barrio Panamericano<sup>377</sup>. En el sureste del barrio, junto a la vías y avenida J. B. Justo, se observa el predio y las instalaciones de la planta de depósito y distribución del gas, entonces propiedad de la empresa Gas del Estado<sup>378</sup>. A la misma altura, hacia el oeste, se ven las casas del barrio Hipólito Yrigoyen con su plaza al centro. Yendo hacia el sur de Hipólito Yrigoyen, en Alta Córdoba, se puede observar el gran predio del Complejo Fabril Córdoba<sup>379</sup> (hoy Dioxitek S.A.), que ocupa alrededor de cinco manzanas y limita, al este, con el barrio La Fraternidad.

Siguiendo por el noroeste, antes de llegar a la avenida Monseñor Pablo Cabrera, se puede ver un barrio con un trazado de las calles que combina ejes ortogonales y círculos, con baja densidad de viviendas llamado Marqués de Sobremonte<sup>380</sup>. Hacia el sur de las vías del FC Belgrano, están los Barrios Sargento Cabral<sup>381</sup>, Granadero Pringles<sup>382</sup>, Zumarán<sup>383</sup>, San Martín Norte<sup>384</sup> y Los Paraísos<sup>385</sup> que, por lo que se ve en las fotos, todos tienen alta ocupación de construcciones.

El barrio Villa Cabrera, surcado por la avenida Caraffa y bordeado por la avenida Monseñor Pablo Cabrera, muestra una baja densidad de ocupación con edificaciones. Aparece el barrio Altos de Villa Cabrera, que fue fundado en 1950, con construcciones

---

<sup>377</sup> Barrio Panamericano está delimitado por las avenidas Juan B. Justo al este y Mariano Fraguero por el oeste, mientras por el norte lo hace la calle Juan de Constans y por el sur la calle Chajans y las vías del F. C. Belgrano (ex. F.C Central Córdoba). Curiosamente, aparece una diagonal llamada 14 de abril que une la calle 28 de Junio con Juan de Constans.

<sup>378</sup> Gas del Estado, ver N°26 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>379</sup> Complejo Fabril Córdoba, ver N°27 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>380</sup> El barrio Marqués de Sobremonte fue loteado en 1940 por la Sociedad Urbanizadora de Tierras. En 1942 fue instalada la planta transmisora de radio LW1 Radio Splendid; en el mismo lugar en 1961 se inauguró LV80 TV Canal 10; hoy propiedad de la UNC (Bischoff 1986:173). Los empleados municipales a través de su sindicato y con créditos del Banco Hipotecario Nacional iniciaron las obras para viviendas entre 1949 y 1951 (Ortiz Bergia, 2014).

<sup>381</sup> El barrio Sargento Cabral es un barrio ubicado en el norte-noroeste de la ciudad de Córdoba, al oeste del barrio Alta Córdoba, del cual está separado por el ramal Córdoba-Jesús María del Ferrocarril Belgrano y el bulevar Los Andes, al sur lo recorta la calle Anacreonte, mientras al oeste lo hace la avenida Cornelio Saavedra, y al norte el ramal de F.C. Belgrano que va hacia Cosquín. Por lo que se observa tenía muy baja densidad en este año, está casi baldía la superficie del mismo.

<sup>382</sup> Entre 1949-1951 se construyeron en este barrio setenta viviendas para los trabajadores de los sindicatos ferroviarios a través de créditos otorgados por el Banco Hipotecario Nacional. (Ortiz Bergia,2014)

<sup>383</sup> El barrio Ana María Zumarán está ubicado al noroeste de la ciudad, delimitado por el sur con el bulevar Los Granaderos, al este con la avenida Vives, al oeste la avenida Monseñor Pablo Cabrera y a norte la calle Luis Ángel Firpo. El barrio muestra para este año manzanas completas que están baldías.

<sup>384</sup> El barrio San Martín Norte limita al sur con Zumarán. Tiene una plaza romboidal en el centro y se puede ver enfrente a la Escuela Provincia de Misiones Luis Ángel Firpo, que ocupa una manzana completa.

<sup>385</sup> Barrio Los Paraísos se encuentra limitado por el bulevar Los Granaderos al sur, bulevar Los Andes al este, avenida Vives al oeste y la calle Anacreonte al norte. En el encuentro de las calles Bartolomé Argensola y Florencio Sánchez hay una plaza cuadrada pero rotada 45° respecto a los ejes de las calles. La El barrio alcanza una superficie de casi 50 has.

de indudable elegancia. Los barrios que le siguen, a ambos lados de la avenida Rafael Núñez, son Escobar<sup>386</sup>, Bajo Palermo, Cerro de las Rosas, Alto Verde<sup>387</sup>, Granja de Funes, Argüello<sup>388</sup>, Silvano Funes. Todos muestran, también, densidad baja.

En Sagrada Familia y la costanera, se ve el Sanatorio Morra construido en 1927, en una zona descampada; al lado, bajando el curso del río, se pueden ver frutales y huerta.

La avenida Rafael Núñez se bifurca hacia el suroeste por la avenida Ricardo Rojas que lleva al pueblo de Saldán y la avenida Donato Álvarez hacia el noroeste que lleva a la localidad de Villa Allende. En toda esta zona del extremo Noroeste de la ciudad, se ve muy baja densidad de viviendas.

### 3.1.6.- Sur

En la avenida Vélez Sarsfield al 1490 esquina con avenida Pueyrredón, dentro del barrio Güemes, se construyó el edificio la Escuela Profesional de Mujeres<sup>389</sup>. Más al sur, frente a la Plaza La Paz (hoy De las Américas) está el edificio del Servicio Nacional de Arquitectura<sup>390</sup>. La Escuela Nacional de Agricultura fue trasladada a la ciudad de Bell Ville y, en el predio desocupado, se observa la construcción del Pabellón Argentina, que

---

<sup>386</sup> El barrio Escobar está delimitado al sur por el río, por el NO la avenida Octavio Pinto, y el este por la calle Temístocles Castellano. Para 1961 la ocupación iba decreciendo desde las manzanas próximas a la avenida Pinto hacia el río. Allí se observa un gran predio limitado por las calles Nazareth, Manuel Quintana, Temístocles Castellanos y la calle que costea al río, en el que se construyó un castillo.

<sup>387</sup> Alto Verde se encuentra entre las calle Rodríguez del Busto, Manuel Cardeñosa, Ricardo Pedroni y Rafael Candía, y al sur Vera y Zárate, se encuentran las manzanas de este barrio, con una superficie de 97 has. En la imágenes de este año el barrio no se observa completo, sino su parte este. Se puede apreciar una gran cantidad de terrenos baldíos y donde se juntan Cardeñosa con Rodríguez del Busto, hay unas grandes construcciones de la fábrica de cemento IGGAM que ocupa 17 hectáreas (Boixadós y Ruiz, 2014). Sobre Fábrica IGGAM ver N°55 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>388</sup> Argüello, se puede apreciar en las imágenes, los edificios de dos escuelas de gran tamaño edilicio y trascendencia social. En 1938 se erigió el Colegio La Salle en la Recta Martinoli 6602 (Colegio La Salle Argüello, página oficial). En 1955 la Academia Argüello en avenida Rafael Núñez 5675, fue creada por la empresa Industrias Káiser Argentina para que asistieran los hijos del personal directivo que vino de los EEUU y abierto a la comunidad (Revista Mistura, s.f.).

<sup>389</sup> La Escuela Profesional de Mujeres, fue creada el 1° de enero de 1907, iniciando formalmente sus actividades un 19 de marzo del mismo año. Ver N°28 en Anexo del Cap.3 B. Edificios

<sup>390</sup> Servicio Nacional de Arquitectura, tiene su edificio en una manzana de planta triangular, delimitada por la avenida Vélez Sarsfield, la calle Richardson y el Bulevar Ambrosio Olmos (N°1142), es un edificio de cuatro plantas y subsuelo. Fue construido para albergar las oficinas y depósitos de esta dependencia, que hoy se llama Dirección Nacional de Arquitectura, dependiente de la Secretaría de Estado de Obras Públicas (hoy Ministerio de Obras Públicas) del gobierno nacional. Desde estas instalaciones se coordinaron y supervisaron la construcción de las obras públicas y el posterior mantenimiento de numerosos edificios que construidos por el Estado nacional en Córdoba. La secretaría fue creada por decreto del gobierno militar de facto del general Edelmiro Farrel el 5 de Diciembre de 1945.

se sumó a las antiguas instalaciones para dar existencia a la Ciudad Universitaria.<sup>391</sup> Un poco más al sur, se construyó, en 1952, el edificio de la Universidad Obrera Nacional que, después de 1955, pasó a llamarse Universidad Tecnológica Nacional<sup>392</sup>. En frente, está el Palacio Pablo Pizzurno<sup>393</sup> y, cruzando la avenida Vélez Sarsfield, el Instituto Mercedes y Martín Ferreyra<sup>394</sup>; al lado, el Hospital Privado<sup>395</sup>. Se puede ver, también, la avenida Naciones Unidas y las urbanizaciones de Achával Peña<sup>396</sup>, Colinas de Vélez Sarsfield<sup>397</sup>, Ferrer<sup>398</sup> y el barrio Parque Vélez Sarsfield (Bongiovanni, 2007).

Siguiendo la avenida Vélez Sarsfield hacia el sur, pasando las vías del FC a Malagueño, se pueden ver los barrios Ciudadela<sup>399</sup> y Las Flores<sup>400</sup>, como eran entonces, todavía separados entre sí. Más al sur, es posible observar la superficie poco edificada de Villa El Libertador<sup>401</sup>; continuando el recorrido se ve -entre el Canal Maestro Sur<sup>402</sup> y la avenida Vélez Sarsfield- el Barrio Comercial<sup>403</sup>. Éstas, son las últimas urbanizaciones, dentro del ejido municipal de este registro fotográfico. También, se puede ver la fábrica de automóviles Kaiser<sup>404</sup>, el predio del Cottolengo don Orione<sup>405</sup> con poca edificación, así como el camino a Alta Gracia (Ruta Provincial N°5, hoy avenida Armada Argentina).

---

<sup>391</sup> Ciudad Universitaria: comenzó a proyectarse en 1949 luego del traslado de la Escuela Práctica de Agricultura a Bell Ville y las obras se han mantenido con diferentes ritmos hasta el día de hoy. Ver N°18 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad y N°30 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>392</sup> Universidad Tecnológica Nacional - U.T.N, ver N°19 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>393</sup> Edificio del Palacio Pablo Pizzurno, ver N°29 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>394</sup> Instituto Mercedes y Martín Ferreyra, ver N°30 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>395</sup> Hospital Privado, ver nota N°31 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>396</sup> Achával Peña es un barrio delimitado por Marcelo T. de Alvear (La Cañada), Benito Soria y Miguel del Corro, ocupa unas pocas manzanas y no alcanza a ocupar 8,5 has.

<sup>397</sup> Colinas de Vélez Sarsfield es un barrio que se comenzó a construir a finales de los años 50, con viviendas del Plan Eva Perón través del Banco Hipotecario de la Nación (Ortiz Bergia, 2014).

<sup>398</sup> Las ventas de terrenos de los barrios Colinas de Vélez Sarsfield, Achával Peña y Ferrer se iniciaron en 1940 por Pedro Ferrer en base a un plano confeccionado por el ingeniero Suárez, y se escrituraron recién en 1955 porque las calles no tenían el ancho requerido por la ordenanza municipal (Bicchoff 1986: 81).

<sup>399</sup> Ciudadela, cruzando las vías del FC a Malagueño hacia el sur por la avenida Vélez Sarsfield, hacia el oeste de esta avenida se encuentra el barrio de una 20 has. limitado por las calles Lázaro Langer al sur y Antonio Torres al oeste.

<sup>400</sup> La Flores es un barrio que cuenta, entre otras instituciones, con la Fundación Casa de la Cultura de Córdoba, el Club Las Flores. Ver N°20 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>401</sup> Villa El Libertador, cuya historia comienza en la década de 1930, cuando se llamaba "Villa Forestieri". Ver N°21 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>402</sup> El Canal Maestro Sur nace en el Dique Mal Paso, cerca de la localidad de La Calera, es uno de los dos canales de riego provenientes de ese embalse, que fueron proyectados por el Ingeniero Cassaffousth a fines del siglo XIX. Ver N°22 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>403</sup> Barrio Comercial, se ubica en la periferia del sur al este de Villa Libertador y está atravesado por el Canal Maestro Sur.

<sup>404</sup> Industrias Kaiser Argentina (IKA) fue una gran fábrica de automotores, cuya la piedra fundamental se colocó el 12 de marzo de 1955, tras haber firmado el 19 de enero el convenio con el gobierno nacional y la fábrica IAME. Ver N°32 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>405</sup> El Cottolengo Don Orione se inauguró el 22 de diciembre de 1957; ver N°33 en Primera Parte Anexo Cap.3. B. Edificios.

Regresando la mirada al norte del hipódromo, donde está el barrio Jardín<sup>406</sup> se puede ver una densidad media sobre la avenida Elías Yofre, vacíos importantes en el centro del barrio y sobre las vías. Siguiendo hacia el sur por la avenida Richieri, se ven algunas manzanas con bajo nivel de construcción. Hacia el oeste, no hay registros de fotos; aun así, considerando que en esa zona los barrios y las construcciones crecieron después de este vuelo, se puede estimar que en ese momento, debió estar muy poco construido. Como expansión del barrio Villa Revol, surgió Villa Revol Anexo<sup>407</sup> conocido primero como Barrio Chino y se comenzó a formar con familias provenientes, en su mayoría, de asentamientos erradicados en 1939 de la Bajada Pucará. En la intersección de las calles Rogelio Nores Martínez y Anatole France se construyó en 1932 el Hospital Militar Regional<sup>408</sup>; se ven allí también los Cuarteles, de una unidad militar que un tiempo después se llamó Batallón de Comunicaciones 141<sup>409</sup>.

### 3.1.7.- Visión global

El resto del ejido municipal, al este y el sur, es tierra baldía no urbanizada. Hacia el este del hipódromo se encuentra el barrio Oña<sup>410</sup> y, hacia el oeste de la Ciudad Universitaria, se construyó el barrio Colinas de Vélez Sarsfield.<sup>411</sup>

Los barrios con expansión significativa en estos años fueron los más próximos a las grandes fábricas, ubicadas en un arco al sur de la ciudad. Se las puede identificar haciendo un recorrido visual desde el este hacia el oeste mirando las construcciones de

---

<sup>406</sup> Barrio Jardín nació en 1928, por impulso de Francisco Espinosa sobre el plano delineado por el arquitecto Carrasco. Ver N°23 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>407</sup> Villa Revol Anexo o Barrio Chino (se desconoce el origen de este nombre), se comenzó a formar con una mayoría de gente que provenía del asentamiento erradicado de Bajada Pucará (donde luego se ubicó el Polo Sanitario) debido a que por el monto de un peso mensual podían edificar su casa (año 1939). (Grasso, s.f.); (El Portal de San Vicente, s.f.).

<sup>408</sup> Hospital Militar Regional Córdoba, quedó habilitado en abril de 1903. Ver N°34 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>409</sup> Las construcciones donde estaban los cuarteles del Ejército, fueron ocupadas a partir del 16 de enero de 1936 por lo que se llamó Batallón N° 4 de Comunicaciones (Bischoff, 1986). En el año 1950, la unidad se trasladó a los cuarteles donde actualmente se encuentra el Regimiento de Infantería Paracaidista 14; en 1954 regresó a los cuarteles del parque Sarmiento. La unidad fue cambiando de denominación y recibió sucesivamente las siguientes nombres: en 1962, Batallón de Comunicaciones Motorizado 4; en 1963, Tercer Batallón de Comunicaciones; en 1964, Batallón de Comunicaciones de Comando 141; desde 1987, Batallón de Comunicaciones 141. (Batallón de Comunicaciones 141, página oficial).

<sup>410</sup> El Barrio Oña se inició en los años 50. Ver N°24 en Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>411</sup> Colinas de Vélez Sarsfield, fue promovido por el sindicato Unión del Personal Civil de la Nación, que realizó la construcción de quinientas viviendas por medio del Banco Hipotecario Nacional, a principios de la década del 50 (Ballent y Liernur, 2014).

sus instalaciones, ya que, para entonces, eran grandes fábricas metalmeccánicas: Fiat<sup>412</sup>, IKA, IAME<sup>413</sup>.

La Fábrica Militar de Aviones, convertida en IAME en los años 50, a quien la historia de la industria mecánica en Córdoba ubica como el punto de arranque de esta rama industrial, fue descrita así:

“...la Fuerza Aérea fabricaba de manera artesanal en unas instalaciones ubicadas en Córdoba -Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME)- un vehículo llamado ‘justicialista’. IAME también fabricaba y ensamblaba fuselajes de aviones. Aunque la carencia de procesos de ingeniería y del herramental especializado necesario en el mecanizado repetitivo y de precisión de componentes era total; lo que realmente impresionaba era la habilidad de la fuerza de trabajo.” (Mc Cloud 2015: 28)

El mismo observador, cuando en octubre de 1954 estudiaba la situación para la radicación de la Industrias Kaiser en Argentina, comentó sobre la fábrica FIAT:

“Habíamos convenido en visitar las instalaciones de la fábrica FIAT en el lado sur de la ciudad. Eran dos plantas principales, una de motores diésel para trenes y otra de tractores, ambas recientemente terminadas. Esto nos permitió obtener datos actuales de los costos de construcción y compararlos con los estimados en nuestra propuesta.” (Mc Cloud 2015: 30)

Sobre la llegada de la fábrica Kaiser a la ciudad, dice Mc Cloud:

“Sin embargo, teníamos un verdadero problema. No había manera, tal como estaba constituida, de que la industria argentina fuera capaz de satisfacer nuestros requerimientos de autopartes. (...) Comprendí en esta primera visita que tendríamos que hacer una integración mucho más vertical de nuestras capacidades internas que las que habíamos planeado en Oakland, en función de materializar nuestro plan para sustituir importaciones en cinco años” (Mc Cloud 2015: 35).

Como se ve, los directivos de esta fábrica que tenía un plan de integración vertical antes de llegar al país descubrieron en la primera visita que necesitaban profundizarlo y ampliarlo. Una década después, en 1965, completaron el plan con la compra de Metalúrgica Tandil en Perdriel. La importancia de esta fábrica en la ciudad, que dio inicio a la creación de un polo industrial de gran envergadura, se verá en la Segunda Parte al

---

<sup>412</sup> Fiat Someca Construcciones Córdoba (más tarde Fiat Concord), dio inicio para la producción de tractores, en 1954, mediante un acuerdo con IAME y SEVITAR. Ver N°35 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>413</sup> Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME), tiene antecedente en el decreto N°24.103, del 30 de noviembre de 1951, cuando se creó la Fábrica de Motores y Automotores; luego, por decreto N° 22.056 del 12 de diciembre del mismo año, se declaró de interés nacional la fabricación de partes y accesorios, para automotores y maquinaria agrícola. Finalmente, el 28 de marzo de 1952, por decreto N° 6.191/52 se creó Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME), empresa autárquica sometida al régimen de la Ley n° 13.653 de empresas del Estado con las funciones de investigación, fabricación y reparación de material aeronáutico y la promoción y producción automotriz. Ver N°36 en Primera Parte Anexo del Cap.3 B. Edificios.

observar el impacto que tuvo en la expansión de la población en la segunda mitad de la década de 1960. Kaiser fue la fábrica automotriz más grande de Latinoamérica y la primera gran industria del país. La siguiente cita destaca este hecho:

“Las diversas plantas de componentes de IKA fueron: Transax (fabricaba ejes) vendida a Ford en 1967; las fábricas de ILASA (cables, componentes eléctricos y carburadores) y Pajas Blancas; las varias plantas de Santa Isabel; así como los fabricantes extranjeros independientes, como Thompson Ramco y Associated Spring, que finalmente fueron atraídos al lucrativo mercado local e instalaron fábricas en la ciudad, satisfacían la mayoría de las necesidades de producción de IKA. Más adelante también abastecieron a Fiat y otras empresas, siendo la interdependencia e intercambiabilidad de las partes y componentes de las compañías automotrices una de las características sobresalientes de la industria argentina. Por ejemplo, durante muchos años la planta de Transax sería la única proveedora de ejes traseros para todas las empresas automotrices de la Argentina, y el taller de transmisiones de IKA en el complejo de Santa Isabel fue el abastecedor de las transmisiones usadas por todas las compañías salvo Chrysler. La estrategia vertical de IKA llegó tan lejos que en 1961 podía afirmar que el primer Renault construido bajo licencia, el Dauphine, tenía un contenido interno del 72%. A pesar de la enorme demanda de planchas de metal de la producción automotriz en Córdoba, nunca se instaló una planta siderúrgica. Como lo harían otras firmas automotrices presentes en la Argentina, en los primeros años de producción IKA y Renault importaron todas las planchas de metal para sus carrocerías. Sin embargo, a comienzos de la década de 1960 IKA comenzó a comprar algunas en la laminadora de la estatal Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina (SOMISA), de San Nicolás. Por último, su estrategia vertical llegó a incluir metales forjados, y en 1965 compró la Metalúrgica Tandil, la fundición más grande del país, en la provincia de Buenos Aires. Luego, con la adquisición en 1966 de la planta de Perdriel para construir máquinas herramienta de alta precisión, completó finalmente su estrategia vertical” (Brennan, 1996).

Uno de los efectos de la fábrica sobre la edificación en la ciudad, que señala Lorena Machuca, fue:

“En el suburbio sudoeste, que se extendía a lo largo de la ruta nacional N° 36, se subdividieron extensas propiedades a los fines de lotearse y aparecieron urbanizaciones rodeando la planta industrial o bien rellenando los bolsones existentes en los barrios anteriores a la implantación. Entre 1955 y 1970 aparecen los loteos de Santa Isabel (reactivado con la localización de IKA en su interior, Santa Isabel II, Santa Isabel III, Vicor, Residencial Sur, Alejandro Carbó, Santa Rosa y Mirizzi, y se expanden Villa El Libertador y Barrio Comercial.” (Machuca 2009: 4)

Hacia el Este, por el camino a Montecristo, se levantaron industrias de menor tamaño que ayudaron a radicar viviendas de trabajadores, como: Venturi Hnos. 1979<sup>414</sup>,

---

<sup>414</sup> Venturi Hnos. es el nombre de una pequeña fábrica autopartista que tres hermanos italianos construyeron en el año 1959. Ver N°37 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

SanCor<sup>415</sup>, RAR<sup>416</sup>, Astori<sup>417</sup> y Palmar<sup>418</sup>, Gerbaudo<sup>419</sup>. En esos años, otras fábricas se localizaron en barrios de la ciudad: Ilsa PVC<sup>420</sup>, en avenida Vélez Sarsfield; e, Ilsa Pajas Blancas<sup>421</sup> en el camino al aeropuerto. También en la periferia: Transax<sup>422</sup>, en el camino a San Carlos; Porta<sup>423</sup>, en Valparaíso al 5000. Todas contribuyeron al proceso de expansión de la ciudad, atrayendo población obrera a sus inmediaciones.

Las antiguas fábricas de cal y cemento (como Serrano y Cía., Corcemar, Malagueño), y los molinos de cereales (como Centenario junto a la nueva terminal de ómnibus, Letizia en la entrada a San Vicente y Molinos Río de la Plata, etc.) dejaron de funcionar en la ciudad; no todas desaparecieron, sino que algunos para mejorar la ubicación y la producción se trasladaron a terrenos periféricos. Varios de esos desplazamientos se debieron a cambios en la matriz industrial del país, por el advenimiento de la industria automotriz y la metalmecánica. Por su parte, otras industrias menores como la Fábrica de Papel Luis Gazzo<sup>424</sup>, instalada desde 1896 en el barrio Juniors, al lado del Hospital Neuropsiquiátrico, alcanzaron un crecimiento importante.

El gran impulso que recibió el desarrollo industrial en el país y en la ciudad, durante las décadas del 40', 50', 60' y primera mitad de los 70', se expresó en la dinámica de la vida urbana. Creció la población atraída por las ofertas laborales, que generó la necesidad de más viviendas y de otras construcciones requeridas para dotar de infraestructura de transporte y equipamiento a los nuevos barrios. Se hicieron también modificaciones en la trama urbana; una de ellas que quedó registrada fue durante la

---

<sup>415</sup> SanCor fue fundada en Sunchales, en el año 1938, con seis cooperativas lecheras de las provincias de Santa Fe y Córdoba. Ver N°38 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>416</sup> La autopartista RAR, ubicada en Camino a Monte Cristo, dedicada a mecanizados de precisión y ruedas de aleación. Ver N°39 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>417</sup> La fábrica de Astori, fue construida por Piero Astori en el año 1966. N°40 en Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>418</sup> Palmar comenzó a funcionar a mediados de los años 20, fabricaban ladrillos, tejas ("musleras") y alfarería. Ver N°41 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>419</sup> Metalúrgica Gerbaudo S.A., actualmente localizada en el Km 4,5 del camino a Montecristo, fue fundada en 1956 por Juan A. Gerbaudo, como empresa dedicada a la fabricación de autopartes en un pequeño galpón de 200 m<sup>2</sup> en Barrio Pueyrredón, en Bucharcho y David Luque. Ver N°42 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>420</sup> Industria Latinoamericana de Accesorios S.A (ILASA) surgió de la asociación de IKA con Lockheed después de que la primera asumiera el control de la estructura corporativa de Lockheed Kaiser (ALKSA). Ver N°43 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>421</sup> La planta de la División Productos Industriales de IKA, Perdriel se instaló en el año 1966. Ver N°44 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>422</sup> En 1962 se crea Transax S.A ver N°45 en Primera Parte Anexo del Cap.3 B. Edificios.

<sup>423</sup> Porta es una fábrica dedicada a la producción de licores, fue fundada en el año 1882 por integrantes de la familia Porta llegados de Lombardía, Italia (Porta, página oficial).

<sup>424</sup> Papelera Nueva Argentina ver N°46 en Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.



gestión del intendente arquitecto Manuel Martín Federico, cuando se dictó la ordenanza N° 4210/53 para modificar calles y avenidas<sup>425</sup>

### 3.1.8.- Gráfico de densidad y forma de la ciudad en 1961

La metodología utilizada para la confección del gráfico es la misma que la utilizada para el vuelo del año 1927<sup>426</sup>, solo cambiaron la imagen fotográfica analizada y su expresión. El gráfico resultante se toma como un resumen de la situación de la ciudad para 1961, en el cual se presenta se puede leer la densidad de las construcciones existentes dentro del ejido urbano, así como la forma que adoptó para ese año la mancha de la urbanización dentro del límite ejidal.

En la fotografía aérea de este año se pudo observar y estimar, con cierta aproximación, el gran crecimiento de la superficie realmente construida en relación a 1927. La misma alcanzó unos 77,35 km<sup>2</sup>, un 13,43% del total de los 576 m<sup>2</sup> del ejido. Además, la imagen muestra la forma que adoptó la superficie construida, en un esquema simplificado pero representativo. El centro, plenamente construido pasó a ocupar 37 km<sup>2</sup>, si se lo compara con la superficie plenamente construidos de 1927 (columnas L, LL con las filas 12, 13), se observa que la zona consolidada del Centro se expandió hacia los cuatro puntos cardinales; aunque, más hacia el norte, el noreste y el este, que hacia el sur y el sureste, y, muy poco hacia el oeste.

La forma que se observa que adoptó el tejido urbano es completamente irregular. Del núcleo central, plenamente ocupado, parece que salieran tentáculos en distintas direcciones. Tres de ellos, están relacionados con la localización de nuevas industrias (al O con IAME, al SO con Kaiser y al SE con FIAT); pero, el más largo y extenso (al NO), está relacionado con residencias particulares, extendida a partir de un prestigio que las

---

<sup>425</sup> Un detalle de esa ordenanza, señala los siguientes ensanches: la avenida Avellaneda, desde Colón hasta el puente del mismo nombre en el Centro; la avenida Emilio Caraffa (antes Ezequiel Cabrera), desde el Boulevard Castro Barros hasta el monolito a Rafael Núñez; el Boulevard Castro Barros, desde Obispo Ceballos hasta la avenida Emilio Caraffa, en barrio San Martín; la calle Buenos Aires, desde la calle San Jerónimo hasta el Boulevard Junín, en el Centro; la avenida Chacabuco y su continuación Maipú, desde el Bulevar Junín hasta la avenida Sarmiento, en el Centro; la avenida Colon, desde la calle Tucumán hasta el Boulevard Juan Piñero en el Centro; la calle Duarte Quirós, así como la apertura y prolongación, desde la calle Arturo M. Bas en el Centro, hasta la calle Río Negro -Paso de los Andes; la calle Rivadeo, desde avenida Roque Sáenz Peña hasta la calle Jerónimo Luis de Cabrera, en el barrio Cofico; la avenida Santa Fe desde la avenida Colón en barrio Alberdi hasta el Boulevard Castro Barros, en barrio Providencia. Digesto de la Municipalidad de Córdoba (Municipalidad de Córdoba, página oficial).

<sup>426</sup> La metodología expuesta en el apartado 2.1.2.- Análisis de la forma urbana y definición del grado de densidad de la página 52 del Capítulo 2: Córdoba en 1927 y el plan Carrasco, se mantiene a efectos de que la comparación entre las dos situaciones responda a los mismos criterios.

empresas de los loteos fueron construyendo como parte del negocio inmobiliario. El otro notorio eje (al N, por la RN9), combina la localización de algunas industrias con asentamientos surgidos junto a esa ruta, que termina en la estación de Guñazú. Todos, se extendieron a lo largo de caminos históricos que vincularon la antigua ciudad con otras localidades, algunas vecinas y otras más distantes, que terminaron incluidas en la ciudad como calles y avenidas.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	LL	M	N	Ñ	O	P	Q	R	S	T	U	V
1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	20	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	20	20	10	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	10	10	10	50	30	5	5	15	15	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	30	50	20	5	0	0	0	0	30	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	10	50	40	5	0	0	0	30	10	10	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0	10	30	50	20	30	30	10	10	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0
8	0	0	0	0	0	0	30	50	50	30	80	0	40	30	30	100	30	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	10	50	20	90	20	100	100	100	60	60	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	20	0	5	10	50	50	100	100	100	100	100	40	40	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	20	10	20	30	70	80	100	100	100	100	100	5	5	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	20	10	60	90	80	100	100	100	100	100	0	30	5	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	60	80	70	100	100	100	100	100	70	40	30	0	0	0	0	0	0
14	0	0	5	10	10	30	30	70	80	70	100	100	100	100	100	20	50	0	0	0	0	0	0	0
15	0	0	5	30	30	20	30	10	0	70	80	80	10	90	90	90	20	20	0	0	0	0	0	0
16	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	70	70	100	80	70	60	20	10	0	0	0	0	0	0
17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	20	20	20	10	10	30	10	0	0	0	0
18	0	0	0	0	0	10	20	20	20	20	0	0	0	0	0	20	10	10	30	10	0	0	0	0
19	0	0	0	0	0	20	5	30	30	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

**Referencias de la densidad en %:**

■ De 90 a 100; ■ De 70 a 89; ■ De 50 a 69; ■ De 30 a 49; ■ De 10 a 29; ■ Menos de 10; □ 0

**Nota:** Los números indican el % de superficie construida en cada uno de los 576 Km<sup>2</sup> del ejido municipal. **10** Los números de este color indican que la densidad fue estimada por contexto.

Se indica para algunos de los cuadrados la superficie de la ciudad que representan: Extremo norte: L14 B° Remedios de Escalada; Extremo noroeste: A1 B° Saldan; Extremo noreste: O8 B° Patricios; Extremo oeste: P13 B° Miralta y B° Renacimiento; Extremo este: C15 B° Aeronáutico e instalaciones de la Fuerza Aérea Argentina; Extremo sur: I19 B° Villa El Libertador y B° Comercial; Extremo sur este: Q18 B° Ituzaingó y B° Ferreyra; Extremo suroeste: C24 Viviendas Rurales.

Las industrias en F 18 (Káiser), P10 (Fiat), Ñ y O 9 y 10 (SanCor y otras) y el eje LL 4,5 (LIA) y otras

El recorrido de las vías de los FFCC, condicionó de cuatro maneras el crecimiento de esos tentáculos. Los primeros tres, de manera positiva, y, el cuarto, por la negativa. Una, de modo directo, con los vínculos que permitieron el movimiento de las personas entre los diferentes lugares con el centro y las estaciones o apeaderos más distantes. Otra, de manera indirecta, tuvo mayor impacto porque definió la localización de buen número de las grandes industrias, y, éstas a su vez, incidieron en sus entornos inmediatos y en el

armado de la trama urbana. La tercera, debido a que los nuevos caminos para el transporte automotor fueron construidos a la par de las vías, facilitó el acceso a nuevos loteos. Y, la cuarta influencia, fue que el terraplén y el tránsito de los trenes por las vías, crearon barreras a la circulación entre los terrenos que podían ser loteados, limitando su accesibilidad.

### **3.2.- EL PLAN: PROBLEMAS, FUNDAMENTOS Y PROPUESTA**

No fue tarea sencilla localizar la documentación del llamado “Plan de Lapadula de 1962”. Guiarse por las referencias al mismo, que abundan en diferentes producciones oficiales y académicas, cuando se trata el urbanismo de la ciudad de Córdoba podría hacer creer que fue un plan ampliamente conocido, estudiado y difundido. Nada más lejos de la realidad<sup>427</sup>.

#### **3.2.1. Tras los acontecimientos, algunas huellas**

Para conocer en detalle el Plan de 1962, se realizó una búsqueda en los archivos municipales, provinciales y de la Universidad Nacional de Córdoba del expediente en el que debía estar, sin que se haya podido dar con él. En cambio, fue posible documentar algunas huellas. El primer elemento encontrado data de diciembre de 1950 cuando, por

---

<sup>427</sup> La Dirección de Planeamiento Urbano de la Municipalidad de Córdoba, en su página oficial dice: “La planificación urbana en Córdoba, se inicia el 31 de Agosto 1954 con la Ordenanza N° 4307, que oficializa el acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia y la Municipalidad de Córdoba para formular un plan para la ciudad. Se trata del Plan Regulador dirigido por el arquitecto Ernesto La Padula (sic). El plan aborda los siguientes temas: vialidad, sistema de parques, sistematización del río, infraestructura, transporte público, población marginal, promoviendo la regulación normativa, el ordenamiento y valoración del Área Central” (Municipalidad de Córdoba, página oficial). En el libro *Experiencias de urbanismo y planificación en la argentina 1909-1955*, Patricia Méndez dice: “En 1962 planteó una serie de obras encuadradas en el Plan Regulador de la ciudad de Córdoba” (2012). El trabajo “Procesos de transformación urbana en la Ciudad de Córdoba”, Viviana Colautti sostiene: “El modelo concéntrico de ciudad responde al primer Plan Regulador de Córdoba (Ministerio de Obras Públicas Transportes y Arquitectura, arquitecto Ernesto La Padula, 1962), que organiza el territorio en zonas de uso de suelo y sus conexiones mediante el primer anillo de circunvalación”. A su vez Díaz Terreno en un artículo dice: “En ese sentido, se está frente a la oportunidad de institucionalizar las prácticas de planificación urbana, cuyo derrotero se inicia en 1954 con la Ordenanza N° 4307, que oficializa el acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia y la Municipalidad para formular un plan para la ciudad (Falú, 2001). Se trata del Plan Regulador dirigido por el arquitecto Ernesto La Padula, que se plantea con carácter piloto y con la ‘suficiente elasticidad’ para adecuarse a los diversos requerimientos urbanos, en un horizonte temporal que alcanza al año 2000, para el cual se estima una población de 2 millones de habitantes” (Díaz Terreno, 2006, p.45). Estos son algunos ejemplos de las abundantes referencias que circulan del mentado plan, que, como se verá, son bastantes inexactas.

el Decreto N° 3609 -A- 50<sup>428</sup>, se designó la *Comisión Redactora del Plan Regulador de la ciudad de Córdoba*, al *Equipo Técnico* responsable del mismo, y a su Director, el arquitecto Ernesto Lapadula<sup>429</sup>. El decreto fue publicado completo a mediados de febrero del año siguiente y, allí, en el artículo primero se designaba con carácter *ad-honorem* la “Comisión redactora del Plan Regulador de la Ciudad de Córdoba”<sup>430</sup>. En su artículo 2º, establecía que la Comisión sería presidida por el Director de Control de Obras Privadas (interino) ingeniero Luis Juárez Revol<sup>431</sup>. Las designaciones fueron realizadas durante el gobierno de Don José Bartolo Posada como Comisionado Municipal (1949-1951) y el ingeniero Miguel A. Givogro, como Secretario de Obras Públicas e Higiene. Era gobernador de la provincia, en ese entonces, el brigadier Juan Ignacio San Martín (1949-1951)<sup>432</sup>.

El final de la historia de este plan, se encontró documentado en el archivo histórico de la Subsecretaría de Gobierno de la Provincia, en el decreto 4396 “serie A”, de fecha 26 de septiembre de 1962. Éste, fue dictado por el Poder Ejecutivo de la Provincia de

---

<sup>428</sup> Boletín Municipal del 30 de diciembre de 1950. Museo Histórico Municipal.

<sup>429</sup> Ambigüedades y contradicciones sobre Lapadula: En diferentes documentos de esos años el apellido de esta persona aparece como La Padula, pero en las biografías publicadas en Italia lo nombran como Ernesto Bruno Lapadula. Sobre las historias y las confusiones que rodean el paso del destacado arquitecto y arquitectos, ver N° 26 b Primera Parte Anexo Cap.3 A. Ciudad.

<sup>430</sup> La comisión estaba constituida por: el Director de Control de Obras Privadas (interino) ingeniero Luis Juárez Revol; el Delegado del Poder Ejecutivo de la Provincia, arquitecto Palmiro Vicente; el profesor de Ingeniería en la Facultad de Ciencias Exactas de la Universidad, ingeniero Ángel T. Lo Celso; el profesor de Arquitectura de la Universidad Arquitecto Ernesto Lapadula; el Director General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia arquitecto Adolfo Vanni; y los señores doctor Rafael Lozano López, doctor Ricardo A. Galíndez, ingeniero Ernesto Vicente y el arquitecto Eduardo P. Ciceni.

<sup>431</sup> Boletín Municipal del 14/15 de Febrero de 1951, Museo Histórico Municipal.

<sup>432</sup> Juan Ignacio San Martín nació en la Ciudad de Buenos Aires el 24 de agosto de 1904 y falleció en el Methodist Hospital de Houston, Texas el 16 de diciembre de 1966, donde había ido a operarse. En 1924, egresó del Colegio Militar de la Nación como subteniente de artillería; en 1928 fue destinado a realizar el Curso Superior en el Colegio Militar de la Nación, de donde egresó en 1931, con la especialidad aerotécnica, ingresando luego a prestar servicios en la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba. En octubre, fue enviado en comisión a estudiar en el Real Instituto Politécnico de Turín donde se recibió de Ingeniero Industrial y, en 1935, le otorgan el doctorado en ingeniería aeronáutica por el Politécnico de Turín. Con la creación de la Fuerza Aérea, en 1944, se lo nombra con el grado de Vice Comodoro. Para ese entonces, ya se desempeñaba como director del Instituto Aerotécnico de la ciudad de Córdoba y ejercía la docencia en la Escuela de Mecánica del Ejército donde dictaba la materia Elementos de Aerodinámica. El 8 de diciembre de 1948 fue elegido gobernador de la Provincia de Córdoba por el Partido Justicialista, cargo que ejerció de marzo de 1949 a octubre de 1951, cuando fue designado Ministro de Aeronáutica de la nación. Por su iniciativa, se creó IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) empresa dedicada a promover la producción local de autos, motos y tractores, de la cual fue su Presidente. Se mantuvo en esos cargos hasta el golpe de Estado de Septiembre de 1955. Entre 1955 y 1958 estuvo preso en los buques “Washington” y “París”, en el penal de Magdalena y en la cárcel de Ushuaia, para volver a Magdalena hasta que fue liberado por el gobierno del doctor Arturo Frondizi. En 1960, la justicia federal lo absolvió de todos los cargos por los que fue acusado, dejando constancia de que nunca había sido procesado. Una vez en libertad regresó a radicarse a Córdoba, donde se dedicó a distintas actividades industriales, hasta que, en 1964, sufrió un grave accidente cerebro vascular. (Auto Historia, s.f.).

Córdoba, cuando estaba intervenido de facto por el Gobierno Nacional, y firmado por el ingeniero Rogelio Nores Martínez<sup>433</sup> quien ejercía la intervención. En el mismo se autorizó al Comisionado Municipal de la Capital, que era entonces el arquitecto Vito Remo Roggio<sup>434</sup>, a dictar un decreto-ordenanza con el que, en su artículo primero, se aprobaron los “*Lineamientos Generales del Plan Regulador de la ciudad de Córdoba*”; y, con el artículo segundo, se creaba la “*Comisión Técnica del Plan Regulador de la Ciudad de Córdoba*”. El decreto provincial reprodujo el texto del decreto-ordenanza confeccionado en el municipio, y elevado para su autorización a la provincia por medio del expediente N° 72.257-1962. En el mismo, se dejó asentado que los lineamientos “deben considerarse como normas orientadoras” de un futuro Plan, a ser confeccionado por una comisión, cuya integración y funciones se explicitaban en los artículos del decreto<sup>435</sup>. Con este documento se constata que, en 1962, fueron aprobados los “lineamientos generales” para un futuro plan regulador de la ciudad; que se constituyó una ‘comisión técnica’ que debía confeccionar ese plan, el que sería supervisado por el ‘Consejo de Planificación de la Municipalidad de Córdoba’. El artículo 1° del decreto de 1962, con que se da por recibido y aprobado el plan, dice que los “Lineamientos Generales del Plan Regulador” se encuentran “sintetizados en un plano del ejido municipal en escala de 1: 20.000 y la Memoria que lo acompaña”.

---

<sup>433</sup> El ingeniero Rogelio Nores Martínez, estuvo en este cargo desde junio de 1962 a octubre de 1963. “Provenía de una familia de reconocida trayectoria política, era copropietario del influyente diario católico *Los Principios*, respaldado por el arzobispado local y dirigido por su hermano Enrique, y ocupaba la vicepresidencia de la Asociación Cristiana de Dirigentes de Empresa (ACDE)” (Bonvillani, 2008).

<sup>434</sup> El arquitecto Vito Remo Roggio, fue delegado de la intervención en el gobierno municipal de diciembre de 1962 a octubre de 1963. “...en septiembre de 1963, el comisionado municipal, arquitecto Roggio decretó la enseñanza obligatoria de religión en las escuelas primarias dependientes del municipio.” (Bonvillani, 2008)

<sup>435</sup> La integración de la comisión, según lo establecido en el artículo 3°, quedó así: [Un miembro] “por el Departamento Técnico del Consejo Municipal de Planificación Urbana y por dos representantes de la oficina de Planificación del Ministerio de Obras Públicas, Turismo y Asuntos Agrarios”. La Comisión Técnica tenía la función, dice en el artículo 4°, “de formular el Plan Regulador de la Ciudad, estudiar las normas y reglamentos pertinentes y asesorar a los Poderes Públicos en la solución de los problemas urbanos que se presenten con carácter de urgencia”. La comisión, según del artículo 5°, debía constituirse en los siguientes quince días y “formular el Reglamento que regirá su funcionamiento en los 30 días subsiguientes”. Por el artículo 6°, se facultó al “señor Comisionado Municipal” a nombrar los integrantes de la Comisión, aprobar su reglamento y designar el personal auxiliar necesario “para la inmediata puesta en marcha de las tareas encomendadas.” El artículo 7°, autorizaba a la Comisión “a requerir el asesoramiento y la colaboración de las Reparticiones Nacionales, Provinciales, Municipales y de otras entidades públicas y privadas cuando los problemas a considerarse necesiten aportes especializados”. Por último, el artículo 8°, establecía que: “Los estudios, investigaciones y planes totales o parciales que se realicen por la antedicha Comisión serán elevados a consideración del Consejo de Planificación de la Municipalidad de la Capital.”

La búsqueda realizada en los archivos históricos provincial y municipal, permitió localizar el decreto, pero, no fue posible hallar el citado expediente N° 72.257-1962, en el que se debía encontrar la memoria y los planos del proyecto, así como la información que detallara la actividad desarrollada en esos doce años de trabajo<sup>436</sup>.

Se pudo documentar el inicio y el final del llamado Plan de 1962, en los archivos oficiales, pero no el plan. Para encontrarlo con la historia de los acontecimientos entre esas fechas, se buscó por fuera de los archivos administrativos. La indagación, estuvo orientada a reconstruir, en lo posible, los estudios y planes que pudieran haber sido elaborados y presentados por el arquitecto Ernesto Lapadula, entre 1950 y 1962. La búsqueda permitió localizar los siguientes documentos:

- a) El libro de cátedra con el que daba las clases de la materia Urbanismo I (1952)<sup>437</sup>;
- b) “Lineamientos generales del Plan Regulador de la ciudad de Córdoba”, publicación de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, con motivo del Día Mundial del Urbanismo (1957)<sup>438</sup>;
- c) Un folleto con 5 conferencias *Planeamiento: Cinco enfoques* (1963);
- d) Elementos encontrados en el Archivo Histórico Municipal:
  - 1) los paneles de una Tesis (probablemente la que se expuso en la FAU con motivo del día mundial del urbanismo en noviembre de 1963), dirigida por el Profesor Lapadula, que al parecer ilustra aspectos de la propuesta;
  - 2) la fotocopia de un documento de 14 páginas cuyo título dice “Lineamientos Generales del Plan Regulador de la Ciudad de Cba.”, con un sello del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia que, con cierta certeza, es de 1962;
  - 3) los Boletines Municipales N° 2719 (diciembre de 1950) y N° 2719 (febrero de 1951)<sup>439</sup> en los que figuran los Decretos y Ordenanzas que hacen referencias a las Comisiones encargadas de elaborar un Plan Urbano;
  - 4) los artículos de su autoría publicados, que se titulan: “Problemas urbanísticos de la Ciudad de Córdoba. Contribución a una Política Económica Urbana” (Lapadula,1958); “Contribución a la política económica urbana” (Lapadula,1958), de contenido similar al anterior; “Origen y destino de la ciudad de

---

<sup>436</sup> Ver las copias de la nota presentada ante la autoridad correspondiente del Gobierno de la Provincia, solicitando la ubicación del expediente para su consulta, y la respuesta a la misma. Ver N° 26b Primera Parte Anexo Cap.3.A.Ciudad.

<sup>437</sup> Lapadula (1952-1956) *Urbanismo I*, Escuela de Arquitectura, Facultad de Ciencias Físicas y Naturales de la UNC. Es un mismo texto escrito en 1952, que ha sido reimpresso varias veces. La fecha de tapa, del ejemplar que se encuentra en la “Colección Jaime Roca” dice 1956 y corresponde a la “Segunda Edición”, pero en el interior la fecha de la “Presentación” que firma el autor es de septiembre de 1952. Hay una “Tercera Edición”, sin fecha visible, con la misma “Presentación” de igual fecha a la anterior; pero en la tapa dice Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UNC, que fue creada en 1954, por lo que se puede suponer que es posterior a esa fecha y debe serlo también a la segunda edición de 1956. En el primer ejemplar figura “Profesor: Dr. Arquitecto Ernesto La Padula”, mientras que en el segundo dice “Dr. Arquitecto Ernesto La Padula Profesor Titular Interino”, con lo que se da a entender que tenía el cargo por concurso vencido.

<sup>438</sup> Lapadula (1957), es un folleto de 19 páginas, publicado en noviembre de 1957, impreso en los Talleres Gráficos de la Suc. de A. Biffignandi.

<sup>439</sup> Los boletines tienen el mismo número y diferentes fechas porque, al parecer, corresponderían a una misma publicación que fue editado en dos partes; una de ellas hacia finales del año 1950, y, la otra, a comienzos del siguiente.

Córdoba“ (Lapadula, 1963 a); y, “Origen de la ciudad hispanoamericana” (Lapadula, 1963 b).

El estudio de estos escritos sirvió para conocer las principales ideas urbanísticas que guiaron su trabajo sobre la ciudad de Córdoba. Los resultados de la búsqueda sobre el -o los- planes, que dirigió Lapadula, permitieron detectar muchos fragmentos e ideas sueltas. Para poder reunirlos en un cuerpo y hacer una interpretación coherente, fue necesario reconocer que la elaboración del plan estuvo en manos de una comisión que, durante alrededor de doce años aproximadamente, trabajó de manera *ad honorem* antes de su presentación oficial, como el mismo Lapadula reconoció públicamente (Lapadula, 1963 a). Además, se tuvo en cuenta la discontinuidad institucional de esos años y que tanto los integrantes como las comisiones cambiaron (“Redactora del Plan Regulador” con un “Equipo Técnico” en la primer designación y la “Comisión Técnica del Plan Regulador” en la última). También, se modificaron los roles que desempeñaron sus miembros al vaivén de los avatares políticos de la época<sup>440</sup>. Por último, fue indispensable identificar con claridad los momentos y los nombres de los diferentes estudios y propuestas, para evitar confusiones<sup>441</sup>.

En la búsqueda de información se pudo observar en los archivos oficiales una manera desprolija de registrar la documentación, que es explicable en parte dada la inestabilidad y discontinuidad institucional; al punto que, en algunos casos, las autoridades no tuvieron tiempo de designar a sus propios colaboradores y, apenas, si

---

<sup>440</sup> Entre 1950 y 1962, se sucedieron en la provincia once gobernadores diferentes y cinco autoridades distintas en el municipio. Fuentes: (Gobierno de la Provincia de Córdoba, página oficial); (Batisttel 2006: 237).

<sup>441</sup> A la primera comisión se le encargó redactar un “Plan Regulador”, cuyo probable resultado final fue el documento que Lapadula entregó en 1962, que lleva por título “Lineamientos generales para el Plan Regulador”. En ese mismo año, se designó por decreto otra comisión para la confección de “Plan Regulador”, que nunca se concretó y no será considerado más que en esta referencia; decreto en el que no se hizo mención al anterior Decreto N° 3609 -A- 50 del año 1950. El “Plan Piloto” que aparece mencionado en el artículo “Origen y destino de la ciudad de Córdoba”, de 1963, pareciera que fue un resumen de los “Lineamientos generales”, según hace referencia Lapadula. También informa, en este artículo, que los *Lineamientos* se realizaron durante los años 1954 y 1957 en una oficina del MOP de la provincia, y se publicaron en un folleto de 1957 con motivo del Día Mundial del Urbanismo. Con lo cual quedaron dos registros legales diferentes, con diferentes denominaciones *Plan Regulador de la ciudad de Córdoba* de 1950, y *Lineamientos Generales del Plan Regulador de la ciudad de Córdoba*, en el año 1962. Es posible interpretar que el cambio de los nombres -*Plan Regulador* a *Lineamientos Generales*-, se debió a un abandono relativo de las ambiciones iniciales; aunque también es posible interpretar, que hubo un cambio en el criterio con que se concibió los *lineamientos*, menos *normativo* y más *orientativo*. Esta última, es la que hace explícito en el escrito publicado en 1957 y repite en el mecanografiado de ca. 1962; lo que no quita que haya podido ser, también, una estrategia adoptada ante la precariedad con que trabajó, proponiendo una metodología 'abierto y flexible', menos rigurosa y más general. Lo único estable en ese tiempo, en relación al plan urbano, fue la continuidad del arquitecto Lapadula al frente del mismo.

alcanzaron a despedir a algunos que eran de la gestión anterior. Otras, son parte de la cultura dominante en las oficinas administrativas de las diferentes jurisdicciones de los gobiernos, que tienen un abultado desinterés y desapego por los archivos. Sin embargo, ciertas cuestiones que crearon confusiones, parecen surgir de actos del mismo arquitecto, como: la escritura del apellido (Lapadula o La Padula); un artículo donde hizo constar que los Lineamientos estaban terminados para 1957 y los publicó en un folleto de la Facultad, pero, hizo entrega oficial de los mismos, en 1962 (cuando se sintió identificado con el gobierno de la intervención a la provincia); y, la difusión en artículos y actividades, en 1963, de la producción que apenas había dado a conocer años anteriores.

En esta situación, lo dicho por Ricoeur<sup>442</sup> resultó de aplicación literal; por lo cual, recurrir a relatos orales de algunos testigos, para que ayudaran a construir una posible representación de lo ocurrido en esos años, pareció muy útil. Los recuerdos personales, aportaron tanto las impresiones subjetivas como información sobre lo acontecido. Si bien, como fuentes de información, esos recuerdos pueden ser imprecisos, ayudaron a dar forma a la huella documental, porque proveyeron aspectos que permitieron comprender el clima subjetivo de esos años. Se recopilaron, por esta vía, relatos que cuentan que el trabajo fue destruido por un colega y compatriota cuya rivalidad política estuvo, al parecer, potenciada por celos profesionales. En esa búsqueda, aparecieron elementos que podrían habilitar una interpretación sobre las dificultades surgidas para la preservación de su trabajo, a partir de la conducta política del mismo Lapadula; su pasado en Italia con

---

<sup>442</sup> En el texto de Ricoeur (2000), se discute que el *documento* pueda erigirse automáticamente en juez del *testimonio*, y sostiene que la *explicación/comprensión* y la *representación*, son las que permiten al historiador encontrar en el documento una *huella*, la que a su vez remite al *acontecimiento*. Ante la ausencia de un documento fundamental y para explicar/comprender los documentos secundarios que remiten al acontecimiento del plan, se hicieron algunas entrevistas, cuyos testimonios complementaron las huellas halladas en los escritos, sobre *la ausencia y olvido* del Plan. En ellas se obtuvo lo siguiente: a) La arquitecta Sara Rossi, docente universitaria que trabajó con Lapadula, cuenta que fue el arquitecto Tedeschi quien se encargó de desprestigiar la propuesta, lo que probablemente haya contribuido a legitimar la posible destrucción de los paneles con todos los dibujos del Plan; aparentemente, estos planos estaban en el subsuelo del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia. [El arquitecto Enrico Tedeschi (Roma 1910-Buenos Aires 1978) fue profesor en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Córdoba entre 1953 y 1959, y también reconocido urbanista que sucedió a Lapadula en la tarea de asesorar a la Municipalidad en cuestiones urbanas. M.H.]; b) El arquitecto Fontán (MP. 3190, recibido en la Universidad Nacional de Córdoba en 1963, nacido en Mendoza en 1934 y fallecido en Córdoba el 26 de enero de 2016, fue un destacado docente universitario) comentó, en una entrevista personal, que había trabajado en el subsuelo del MOP de la Provincia, donde fue testigo de la presencia de unos paneles que contenían desarrollos del Plan, en los que Lapadula trabajaba con alumnos avanzados; c) El abogado Rafael Vaggione (M.P. 1-22119, CSJN T°62 F°33, fue docente universitario y profesional de vasta actividad profesional y política), en una entrevista personal, contó que hacia 1963 Lapadula lo consultó para una posible defensa legal, porque temía una persecución judicial, en la que podían aflorar cuestiones políticas de su pasado en Italia.



probados vínculos con el régimen fascista, parecen haberlo condicionado en el mundo de postguerra, así como en la orientación de sus preferencias políticas locales<sup>443</sup>.

A modo de síntesis de las certezas alcanzadas en esta búsqueda, se puede interpretar que: los *Lineamientos* se publicaron en un folleto en 1957, con motivo del Día Mundial del Urbanismo; la *Memoria*, que cita el decreto de 1962, es la que se encuentra fotocopiada en el archivo histórico municipal, compuesto de 14 páginas mecanografiadas -por los datos sobre la población de la ciudad que se usan tendría que ser de 1962- y, a todas luces es una actualización del anterior; los planos y mapas citados en el decreto, que no se hallaron, podrían ser los que se reproducen en el artículo “Origen y destino de la ciudad de Córdoba” de la *Revista de la Universidad* N° 3-4 de Julio- Octubre de 1963, en el que, además, dice que los *Lineamientos* fueron sintetizados en un *Plan Piloto*.

Como conclusión queda una paradoja: si bien el gobierno provincial de la intervención aprobó con beneplácito los *Lineamientos Generales del Plan Regulador*, en 1962, y designó la Comisión que en unos meses debía elevar el *Plan Regulador de la Ciudad*, que fue mandado por decreto nunca se realizó; mientras, los *Lineamientos Generales* sintetizados en el *Plan Piloto*, comenzaron a hacerse realidad antes de ese año -tal como lo testimonia Lapadula -. Se constatar lo anterior, en medidas tomadas por el gobierno municipal, en al menos dos puntos: a) El transporte urbano se modificó mediante la supresión de la empresa municipal CATA y la creación del servicio de ómnibus “Mercedes Benz” (Ver decreto N° 3662 del 21/8/62)<sup>444</sup>; y, b) La reglamentación de los

---

<sup>443</sup> Para sopesar la campaña de desprestigio del Plan de Lapadula y su creador, hay que considerar el apoyo público hecho con mucho énfasis a la Intervención Nacional en la Provincia, en una conferencia dada en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo titulada “Significación del día mundial del urbanismo”, el día 9 de junio de 1962 y publicada como folleto *Planeamiento: Cinco enfoques* en 1963. También, el contexto político, en el que la intervención fue resistida por amplios sectores de la sociedad y, en particular, dentro de la Universidad Nacional de Córdoba, ya que la misma impidió que asumiera el doctor Arturo H. Illia ganador de las elecciones a gobernador por el partido Unión Cívica Radical, realizadas el 18 de marzo de 1962. Es evidente que esas palabras deben haber generado bastante predisposición en su contra, situación que se agravó más aún cuando, en 1963, Illia ganó las elecciones a la presidencia de la Nación; y, en la Provincia de Córdoba, quedó como gobernador radical Páez Molina; la municipalidad, a su vez, quedó a cargo de Víctor H. Martínez también radical. En el año de 1963, Lapadula regresó a Roma, donde se dedicó al diseño y la pintura (Casavecchia, 1986).

<sup>444</sup> Dijo Lapadula en relación al gobierno de la Intervención de Norez Martínez: “esos hombres despejaron las calzadas de las calles céntricas, para agilizar el tránsito que las congestionaba; dieron término a un problema que parecía insoluble: el de la C.A.T.A.; eliminaron los tranvías para sustituirlos con medios de transporte más elásticos y modernos; crearon cooperativas entre los mismos obreros que por largos años mal aconsejados se habían opuesto a medidas ineludibles; y enfrentaron problemas económicos que parecían no tener solución” (Lapadula, 1963).

loteos mediante el Nuevo Código de Edificación Urbana. También se citan otras obras que se atribuyen a recomendaciones de Lapadula o se las considera incluidas en el Plan<sup>445</sup>.

Estas medidas, que fueron implementadas por la intervención de facto en la provincia, según consta en las firmas del decreto, se elaboraron en la Municipalidad por el Comisionado Municipal de la Capital, el arquitecto Vito Remo Roggio, su secretario de Obras Públicas (cuyo nombre no ha sido identificado) y el secretario de Hacienda, contador Jorge Caminotti. El mismo Lapadula explicó, en las dos versiones de los *Lineamientos* (1957 y 1962) que se fueron concretando algunas de las recomendaciones que allí se daban y, también, que hubo una adecuación de proyectos privados a este plan futuro.

En síntesis, lo que se suele denominar como el “Plan de Lapadula del año 1962” puede que se refiera, de manera imprecisa, tanto a los *Lineamientos Generales del Plan Regulador*, como a lo que se menciona como *Plan Piloto* que, en apariencia, son el mismo; ya que no se encontró el documento de este último. El *Plan Regulador de la ciudad de Córdoba* que debía confeccionar la comisión designada por el decreto municipal de 1950, no se ha encontrado. Tampoco el mandado por el decreto de 1962, y es posible que este último, no haya comenzado a ser elaborado, dado el poco tiempo que hubo entre la firma del decreto y el fin de esa intervención<sup>446</sup>.

De los *Lineamientos*, se encontraron dos versiones distintas: una, en un documento mecanografiado de catorce páginas -realizado muy probablemente, en el año 1962-; y, la otra, en la publicación de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UNC, de diecinueve páginas, publicado en 1963.<sup>447</sup> Los planos del ejido municipal en escala de 1:20.000, se pueden conocer en las imágenes con que fue ilustrado el artículo “Origen y destino de la ciudad de Córdoba”, del propio Lapadula (1963 b). A falta de nuevas

---

<sup>445</sup> “En 1962 planteó una serie de obras encuadradas en el Plan Regulador de la ciudad de Córdoba, entre los que cuentan los estudios para la sistematización de La Cañada y del cauce del Río Primero, la nueva Estación Terminal de Ómnibus, los estudios para la valorización del total del Centro Histórico de la ciudad, ensanche de puentes existentes, el proyecto de un nuevo puente sobre la calle Sarmiento, la iniciación del proyecto de avenida de Circunvalación y los nuevos Códigos de Edificación y Urbanización.” (Méndez, 2012)

<sup>446</sup> Esta intervención al Municipio duró desde del 13 de diciembre de 1962 hasta el 12 de octubre de 1963.

<sup>447</sup> El folleto publicado el 8 de noviembre de 1963 con motivo del “Día Mundial del Urbanismo”, fue impreso en los Talleres Gráficos Biffignandi, termina con un texto que dice: “Entre los días 8 y 15 de noviembre, en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo se realizará una exposición de: -Estudios e investigaciones realizadas por la Oficina del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia y por el Equipo Técnico del Plan Regulador de la Ciudad de Córdoba, que documentan las condiciones actuales del territorio provincial y de la Ciudad de Córdoba. -Los Lineamientos Generales del Plan Regulador. -Trabajos Prácticos realizados por los alumnos de las cátedras ‘Urbanismo’ y ‘Composición Arquitectónica V (Trabajo Final)’”.

evidencias que demuestren lo contrario y, en base a la información reunida, se considera que: el acontecimiento del Plan que se presentó en 1962, del que Lapadula fue el *alma mater*, está plasmado en las catorce páginas escritas bajo el título de *Lineamientos*, y en el artículo “Origen y destino de la ciudad de Córdoba” -que es casi igual al de 1957-; que los paneles con los planos que ilustraban ese plan han desaparecido y que, el *Plan Piloto*, no es otra cosa que los *Lineamientos*.

Sin embargo, aunque no haya pruebas documentales, se sabe que Lapadula trabajó durante buena parte de esos doce años en unas oficinas del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia que estaban en el subsuelo del edificio, donde fue desarrollando ideas y plasmándolas en planos que estaban adheridos a bastidores, lo que dio lugar a que, en diferentes testimonios se hablara de los “paneles”<sup>448</sup> que ilustraban el Plan.

Algunas de las propuestas, habían sido concretadas antes de 1963; mientras que, otras obras y conceptos fueron realizándose través de diferentes gestiones municipales, gracias a que varios de sus alumnos conservaron y reprodujeron, por décadas esos conceptos urbanísticos en la Facultad de Arquitectura y en las oficinas técnicas del municipio<sup>449</sup>. El principal legado ha sido la avenida de circunvalación de la ciudad que, al día de hoy, se está terminando y, en su mayor parte, recorre la traza que diseñó Lapadula, así como las ideas que retomaron sus alumnos y colegas. Es por ello que, aún sin tener documentados formalmente el o los planes de su factoría, resulta importante para comprender la organización física de la ciudad de Córdoba reconstruir las ideas centrales de sus análisis y propuestas.

Es posible encontrar referencias a los planes de Lapadula provenientes de artículos cuyos autores, sin mucha precisión citan y repiten afirmaciones de fuentes dudosas y las que, por el momento, serán dejadas de lado para evitar agregar más incertidumbre a este de por sí impreciso panorama.<sup>450</sup> Resulta más fructífero analizar los escritos que Lapadula firmó y que están accesibles, antes que seguir el curso de esas versiones.

---

<sup>448</sup> En el Archivo Histórico de la Municipalidad se encuentran unos paneles deteriorados, que corresponden a una tesis de graduación de la Facultad de Arquitectura, en los que están graficadas algunas cuestiones relacionadas con el Plan de Lapadula. Pero, no se puede saber con certeza si los mismos son parte de los trabajos que, según los testimonios orales, se hicieron en el subsuelo del MOP junto al autor, como parte del trabajo de desarrollo de los Lineamientos. Es muy probable que así sea, por el hecho de estar guardados allí, aunque el personal desconozca su origen.

<sup>449</sup> Entre las obras a la que se da importancia en diferentes estudios sobre la presencia del arquitecto Lapadula se menciona la formación y difusión de las ideas urbanísticas.

<sup>450</sup> “Cabe consignar que La Padula (sic) tuvo mucho que ver en incentivar un plan regulador de la ciudad, y se intenta institucionalizarlo desde 1954, con un primer plan piloto, que fijaba áreas definidas para diversos sectores” (Bischoff, 1986). Este autor, menciona “un primer plan piloto” de 1954, del cual no da

### 3.2.2.- Diagnóstico y propuesta

El texto de los *Lineamientos Generales del Plan Regulador de la Ciudad de Córdoba* impreso en 1957, está organizado bajo los siguientes títulos: 1.- Condiciones actuales de la Ciudad; 2.- Necesidad y urgencia del Plan Regulador; 3.- Los factores básicos del Plan; 4.- La Ciudad Futura en el Plan Regulador; Conclusiones. A su vez, el documento mecanografiado de 1962, con el mismo título, se organizó con los siguientes títulos: A - Condiciones actuales de la Ciudad; B - La ciudad en el Cuadro Regional; C - Necesidad y urgencia del Plan Regulador; D - Los factores básicos del Plan; E - La Ciudad Futura en el Plan Regulador. Sus contenidos se resumen, comparan y analizan a continuación, tomando como referente principal el escrito de 1962.

#### 3.2.2.1.- Condiciones actuales

Comienza mostrando el *crecimiento de la población*: “en 1870, a más o menos tres siglos de su fundación”, contaba con 35.000 habitantes, en relación al Primer Censo Nacional que se realizó en 1869 y la población de la ciudad de entonces (34.458 hab.); para el 2° Censo Nacional, dice “no alcanzó los 55.000”, el Segundo Censo Nacional de 1895 contó 54.763hab.; en 1914 para el Tercer Censo Nacional, dice que “había 135.000 hab.”, el Tercer Censo de 1914, en realidad sumó 134.935 habitantes y, agrega: “Desde la última fecha hasta hoy, es decir, en solo 48 años, la ciudad superó los 600 mil habitantes”. No menciona al 5° Censo Nacional de 1960, que registró 586.015, ni al 4°, de 1947, cuando la población había alcanzado los 386.828 habitantes<sup>451</sup>.

Luego, caracteriza el crecimiento de la ciudad desde su fundación hasta fines del siglo pasado como “lento”, para afirmar que a través de “los 385 años de existencia”<sup>452</sup>,

---

ninguna referencia. Con la misma imprecisión se refiere Bustamante, J. en los artículos “Presencia Italiana en la Argentina: algunos de sus representantes en el campo de la arquitectura y el urbanismo en Córdoba” (1989), y en “La vivienda y la fábrica. Dos dispositivos claves de la cultura urbana en Córdoba entre 1945 y 1970” (2013), donde cita el trabajo de La Padula, E. (1957) *Lineamientos Generales del Plan Regulador de la Ciudad de Córdoba*. Córdoba, Biffignandi, UNC-FAU. En los dos trabajos Bustamante cita a este documento sin precisar la relación que tiene con el Plan de 1962.

<sup>451</sup> Este comentario sobre los “cuarenta y ocho” años transcurridos desde la fecha del censo de 1914, estaría indicando que el escrito es de 1962 y el dato “superó los 600 mil habitantes” indica el uso de las cifras del Censo de 1960, lo cual estaría confirmando que el escrito es posterior a esa fecha. La diferencia entre el primero y el segundo escrito es que en 1957, decía “en solo 40 años, la ciudad triplicó su población superando el medio millón de habitantes”.

<sup>452</sup> Como la ciudad se fundó en 1573, lo que Lapadula no ignoraba, los “385 años después” darían como fecha del escrito el año de 1958. La diferencia de un año -con la referencia anterior- puede deberse a un error menor; y, que mantenga la misma frase en el escrito de 1957 para su versión de 1962, puede ser interpretado como un elemento más de la confusión documental o, por el contrario, confirmar que el escrito

la ciudad pasó de las setenta cuadras originarias “hasta superar en algunas zonas los límites del territorio de 24 km de lado de su jurisdicción Municipal”, “adquiriendo un desarrollo de carácter explosivo”.

La expansión de la ciudad, el incremento de la población y de las actividades, produjeron un “cambio profundo” en su *estructura*. “Los loteos han complicado la expresión física de su desmedido y desordenado crecimiento”, los trazados de las calles y manzanas, “siguiendo el tradicional esquema de damero, se orientaron en todas las direcciones, dificultando las conexiones viales”<sup>453</sup>.

Señala que se “produjeron desequilibrios en la distribución de las masas humanas”, debido a: la concentración de edificios compactos; las actividades comerciales y administrativas en el centro; la extensión de los sectores semiperiféricos; la destrucción paulatina de todos los *espacios libres y verdes*; y, la conquista de *los suburbios*.

En el Centro, explica, se da una congestión de tránsito a lo que se suma la falta de estacionamientos, el hacinamiento de la población y la aglomeración de sus actividades. Y agrega, los “comercios con los edificios públicos y de uso público se concentraron principalmente en la zona central, distribuyéndose sobre las arterias más transitadas”.

“Se complicaron los servicios públicos y los transportes por la necesidad extenderlos hasta los nuevos barrios”. Mientras que, “en los baldíos abandonados, como en los numerosos terrenos fiscales incontrolados, barrancas y riberas del Río Primero, se fueron estableciendo los desheredados, constituyendo núcleos de tugurios”<sup>454</sup>.

“Las industrias se entremezclan con las residencias, curtiembres, aserraderos, molinos y fábricas de cemento, se ubicaron por doquier y sobre todo no se estructuró y organizó un tejido urbano acorde a las necesidades de distinto orden que iban surgiendo”<sup>455</sup>.

---

mecanografiado de 1962 es básicamente el que estaba ya confeccionado para 1957; que se retocó para ser presentado como un informe que cerrase el proceso iniciado doce años antes. Esta última apreciación, es la que me parece más acertada.

<sup>453</sup> En el escrito de 1963 agregaba: “mientras las edificaciones que se emplazaron adaptándose al terreno, sin preocupación de niveles, motivaron problemas de difícil solución.”

<sup>454</sup> En 1957 decía: “constituyendo barriadas de tugurios. Prosperó el conventillo. La velocidad de crecimiento de la nuevas edificaciones, no alcanzó la del desarrollo de la población.”

<sup>455</sup> El texto de 1957 la reseña fue: “Se crearon problemas urbanos por falta de previsión y desconocimiento de una realidad que se intentó ocultar con obras fragmentarias. Es decir, que no se afrontaron los problemas urbanos en su totalidad y con la urgencia necesaria para evitar que se volviera siempre de más costosa y difícil solución. Sobre todo no se estructuró y organizó un tejido urbano acorde con las necesidades de distinto orden que iban surgiendo.”

Caracterización que reitera, en un artículo, cuando sostiene: “Córdoba sufre una crisis, la crisis de su crecimiento”. Este crecimiento ha dilatado la ciudad “por el mero expediente de agregación de loteos” (p. 748). “En permanente conflicto con la realidad topográfica, la nueva red ortogonal, así nacida, dificulta los desagües y complica la circulación” (p. 749). Ya había hecho referencia al tránsito cuando describió: “Las calles, antaño surcadas por carros y coches de paseo, e invadidas por tranvías, ómnibus y automóviles, se transformaron en estrechos conductos y playas de estacionamiento”. (p. 747); frase que ilustró con una foto<sup>456</sup>.

Luego, pasó a considerar la ciudad en el “entorno provincial” que caracteriza como “típicamente mediterránea por estar ubicada en el corazón de la República y en la confluencia de las grandes rutas nacionales y provinciales” que, para comunicarse con otras provincias, “tienen que cruzar, en casi su totalidad, por la parte céntrica de la ciudad por falta de elementos de conexión”. Estas rutas “se han transformado en calles insuficientes e inaptas para cumplir sus funciones”<sup>457</sup>.

“El sistema ferroviario (...) integró con el tiempo el mismo casco urbano, dificultando las conexiones por la presencia de numerosos pasos a nivel, cerrados periódicamente durante las maniobras de trenes y coches de cargas.”

“Las viviendas se distribuyeron en los terrenos que la iniciativa de los particulares iba fraccionando sin la guía de un plano general y sin previsión de los elementos de carácter social indispensables en cada uno de los barrios en formación”. Estos, “en muchos casos, se extendieron desmedidamente agravando la economía de transportes, instalaciones y servicios públicos.”

Señalaba que el panorama de una ciudad que se expande sin planificación ha ido “agravando el desequilibrio entre una vida siempre más activa y una estructura urbana cristalizada en los esquemas que el crecimiento determinaba.”

“El problema más grave está representado en la actualidad, por la falta espacios que puedan asegurar el desenvolvimiento orgánico de la vida urbana, circulación y estacionamientos; y por la ausencia de áreas que permitan la ubicación de aquellos elementos edilicios que se relacionan con las colectividades.”

---

<sup>456</sup> Tránsito en la ciudad de Córdoba, ver N° 31 en Primera Parte Anexo Cap. 3.A. Ciudad.

<sup>457</sup> En el texto de 1957, hablaba de una ciudad “radiocéntrica”, que su vida estaba condicionada por el orden local y por las presiones que le realizaban la vida provincial y nacional cada vez más activas. Y agregaba: “Un sistema de 20 rutas permite actualmente el acceso a ella.”

Una mención particular le dedica a la carencia de espacios verdes: “Los parques Sarmiento, Las Heras y el Autóctono son elementos aislados y, los otros, están representados principalmente por plazas arboladas, destinadas al tránsito circulatorio perimetral.”

“Se han estimado en más de 30.000 personas las afincadas en estos barrios insalubres.” “Según cálculos efectuados casi 300<sup>458</sup> has del espacio urbano tienen ese destino.” (...) “ocupando terrenos valiosos.”

“Los nuevos lotes no se aglomeraron en barrios estructurados de acuerdo con las necesidades urbanísticas de la ciudad y con miras a una economía general de transporte e instalaciones”<sup>459</sup>.

### **3.2.2.2.- La Ciudad en el Cuadro Regional**

“Las estadísticas evidencian el desequilibrio creciente entre el desarrollo de la Ciudad Capital y el de los otros centros poblados de la Provincia de Córdoba.”

El desproporcionado desequilibrio, que es orgullo de los habitantes de la Capital, porque crece más que otras ciudades del país, lejos de ser un factor de progreso, hace necesario prever que “esa ciudad del futuro necesitará más agua, más energía, una red vial más eficiente, más espacio para estacionamiento de vehículos, mayor número de escuelas, de edificios públicos, de elementos verdes, de servicios e instalaciones; mayor capacidad de zonas residenciales, industriales; y comerciales; mayor eficiencia de los transportes (...) que la ciudad necesita una nueva estructura y una nueva organización, que deben analizarse los recursos naturales disponibles en el territorio que la influencia (...)”. “Es necesario reexaminar, en un cuadro más vasto que abarque todo el destino de la Provincia, la función que la Ciudad capital deberá desempeñar en el cuadro regional.” Pero, sin olvidar -termina diciendo en este apartado-, “que la Ciudad ya existe, que se ha formado por proceso espontáneo en el tiempo y que clama una intervención que pueda transformarla en un organismo sano, en donde sus habitantes puedan vivir más dignamente.”

---

<sup>458</sup> En 1957 decía 200 has.

<sup>459</sup> En el texto anterior decía: “Por otro lado, no se disciplinó oportunamente la construcción de un sinnúmero de viviendas económicas, financiadas por los bancos hipotecarios, en barrios estructurados de acuerdo a las necesidades urbanísticas de la Ciudad y con miras a una economía general de los transportes e instalaciones.”

### 3.2.2.3.- Necesidad y urgencia del Plan Regulador

En ambos escritos comenzó este apartado (2, en el del año 1957; C, en el de 1962) con la frase siguiente: “El cuadro dramático de las condiciones de la Ciudad, señala cada vez más la necesidad de una planificación urbana que tenga en cuenta todos los factores indicados”. Con el argumento, que “todas las acciones deben coordinarse para el bienestar de la población en el desarrollo ordenado de sus aspiraciones sociales y económicas”, por lo que hay necesidad de “orientar y disciplinar el crecimiento de las ciudades de acuerdo a las modernas tendencias urbanísticas.”

Y agregó: “El gobierno de la Provincia, por intermedio del Ministerio de Obras Públicas y la Municipalidad, con el propósito, de coordinar todas las iniciativas que se proponen dotar a la Ciudad de un moderno Plan Regulador, creó el ‘Equipo Técnico del Plan Regulador de la Ciudad de Córdoba’, a fin de que éste confeccionara un instrumento de previsión indispensable para la realización de aquellas reformas estructurales que la realidad de la vida urbana va requiriendo.” Pasó luego, a relatar las “dificultades de orden técnico” por las que debió pasar esta comisión: a) actualizar la investigación de carácter histórico<sup>460</sup>; b) determinar las zonas edificadas y establecer un “conocimiento analítico de todas las condiciones de la Ciudad”, que requirió “estudios estadísticos, inspecciones *in situ* y consultas a las Reparticiones Provinciales y Municipales”. “Ellos se encuentran sintetizados en un Plan que constituye la base de los futuros planes de detalle, que deberán confeccionarse con colaboración de las Reparticiones Técnicas Interesadas.” Aclaró la naturaleza del Plan cuando dijo: “De acuerdo a las tendencias más modernas, los Lineamientos que se presentan están dotados de la suficiente elasticidad para que, en todos los casos, puedan amoldarse a las necesidades urbanas que surgirán con el tiempo. Su ejecución nunca significó un obstáculo más al normal desenvolvimiento de las actividades en el campo de las urbanizaciones y de la construcción; y esto ha sido posible mediante la participación directa del Equipo Técnico que lo ha formulado” con las Reparticiones Técnicas Interesadas “a fin de que las obras en desarrollo fueran ejecutadas sin perjudicar las propuestas del Plan”<sup>461</sup>.

---

<sup>460</sup> En la publicación del 62, la primera dificultad que enumera difiere: “En primer lugar, se actualizó el material cartográfico, elemento básico de toda planificación”, luego el texto sigue de manera similar.

<sup>461</sup> En ambas versiones dice que se elevan “a la Superioridad el resultado de sus estudios”. En la versión del 57, es el “Equipo Técnico del Plan Regulador, que hoy tiene la satisfacción elevar”; mientras que, en la versión del 62, son “el Ministerio de Obras Públicas, Turismo y Asuntos Agrarios de la Provincia y la Municipalidad de Córdoba”, quienes lo elevan.



Explicó que: “Los estudios de detalles de las zonas de La Cañada y de las obras del río Primero confeccionados con el asesoramiento del Equipo Técnico, testimonian por sí solos la eficiencia de una coordinación de actividades”. Para destacar “la colaboración prestada a los profesionales de la Ciudad en los proyectos de nuevas urbanizaciones, principalmente en lo referente a los trazados” encaminaron “las estructuras viales de acuerdo con los lineamientos del Plan.”

#### **3.2.2.4.- Los factores básicos del Plan**

“El estudio del desarrollo de la Ciudad en el tiempo, ha evidenciado una mayor expansión espontánea hacia el oeste y noroeste del Ejido Municipal, causado por la influencia de las rutas que se dirigen a las sierras por Argüello y Villa Allende; hacia el Norte por la influencia del Camino a Santiago del Estero; hacia el Sur-Este por la influencia de la ruta a Buenos Aires y las instalaciones de la Fiat; hacia el Sur-Oeste por la influencia del Camino a Alta Gracia, Industrias Káiser y Fábrica de Aviones”<sup>462</sup>.

El factor preponderante fue el crecimiento de la población urbana, estudiado por el Instituto de Estadísticas de la Facultad de Ciencias Económicas de la UNC, con lo que se trazó las curvas de crecimiento de la población en base a los Censos de 1956 y 1960<sup>463</sup>. La población para el año 2000 sería de 800.000 como cifra más baja y como más alta 1.850.000. Sin embargo, la previsión adoptada es que habría 2.000.000 de habitantes; y, en función de esta población estimada, fue que se determinó “las superficies para la expansión” y los sectores urbanizados preexistentes<sup>464</sup>.

#### **3.2.2.5.- La Ciudad Futura**

La ciudad futura que los Lineamientos Generales proponen construir pretende resolver “todos problemas que se han ido acumulando” “y que se agravan con su acelerado desarrollo”.<sup>465</sup>

---

<sup>462</sup> En la publicación del 57, este párrafo está separado en 2, pero básicamente dice lo mismo. En el documento del 62, la palabra está escrita como “egido” mientras que, en el impreso del 57, aparece como “éjido”, ambas erradas para la RAE.

<sup>463</sup> En 1957, el texto decía: “Como fuente de información se adoptaron los cuatro Censos Nacionales realizados los años 1869, 1895, 1914, y 1947 y las síntesis estadísticas del quinquenio 1944-1948”. Y se explicaba la metodología que utilizó “las tres fórmulas de crecimiento geométrico, del crecimiento aritmético lineal, y del crecimiento biológico de Pearl y Reed.”

<sup>464</sup> En 1957, no hacía referencia “a los sectores urbanos preexistentes”, sino que consideraba, solamente, la población y su dinámica.

<sup>465</sup> En el escrito del 57, comenzó con: “En el 'plan piloto' que se ha confeccionado sintetiza...”. En el documento del 62, la redacción difiere: “Los Lineamiento Generales que se han confeccionado sintetizan...”. El texto que sigue es el mismo en ambos, para el resto del párrafo.

El tema central a resolver es la organización del transporte. “La estructura de la Ciudad futura la constituyen principalmente las rutas de acceso y las conexiones entre ellas; la función que desempeñan y el caudal del tránsito que absorben”<sup>466</sup>. Para lograr ese ordenamiento, propuso construir “conexiones que permitan desviar el tránsito tangencialmente a las zonas urbanas más densamente pobladas y establecer, al mismo tiempo, una comunicación más rápida entre los barrios periféricos y semiperiféricos”<sup>467</sup>. Estas conexiones, fueron resueltas con la construcción de *tres anillos viales*: el *interno*, el *semiperiférico* y el de *circunvalación*; para lo cual, prevé regular las construcciones futuras y las existentes por medio de una reglamentación que estableciera las líneas de edificación para “las nuevas construcciones” y las que se vayan renovando<sup>468</sup>. El *anillo exterior* “con sus cintas verdes” actuaría como límite a la “desmedida expansión urbana que está perjudicando la economía general de la ciudad”. Este sistema vial, además, permitiría la reforma orgánica de las líneas de transporte urbano público, “que actualmente concentran el tránsito en la zona céntrica de la ciudad”, por medio de recorridos “radiales y circulares”<sup>469</sup>.

“En la zona Central del Organismo urbano, es donde se acentúa, cada vez más, el desequilibrio entre el antiguo tramado y las nuevas condiciones de vida que la ciudad experimenta,<sup>470</sup> en donde la densidad de la edificación y población amenaza alcanzar límites inaceptables, y donde el valor de la tierra está en fuerte aumento e impulsa la

---

<sup>466</sup> El artículo del 57, continuó la frase diciendo: “...ha hecho posible la clasificación de las radiales que penetran desde el territorio a la masa urbana.”

<sup>467</sup> En la publicación del 57, mencionó que los estudios fueron realizados por los alumnos de los últimos años de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, como trabajos prácticos.

<sup>468</sup> El trabajo anterior decía aquí: “A tal fin se confeccionaron los trazados poniendo distancia desde el eje de todas las rutas que componen el futuro sistema vial de la ciudad y se distribuyeron en copia a las reparticiones técnicas interesadas, para que éstas se abocaran al estudio detallado de las posibilidades de ensanche de acuerdo con las líneas de menor resistencia económica.”

<sup>469</sup> La versión anterior continuaba con la frase. “Prevé la eliminación de las líneas tranviarias de la zona céntrica, y su desplazamiento hacia las zonas periféricas y semiperiféricas. En lo que se refiere al centro urbano se prevé su sustitución por líneas de ómnibus o ‘trolley-buses’ que presentan mayor elasticidad, para adaptarse -con el tiempo- a las condiciones sobrevinientes.”

<sup>470</sup> El primer escrito, decía: “La realización de los ensanches ya iniciados y los proyectados, deben considerarse como inevitables si se quiere solucionar los problemas que afligen al corazón mismo de la ciudad. Entre las arterias prima la avenida Olmos-Colón, cuyo ensanche ya se ha realizado hasta La Cañada y deberá completarse, no solo para que la zona urbana de mayor actividad pueda abrirse paso hacia las sierras, sino también, por su posibilidad de enlace directo con las futuras estaciones terminales de ómnibus y ferrocarril. La consideración de que, en las condiciones actuales, las instalaciones ferroviarias en muchos puntos representan una verdadera barrera a las comunicaciones, han fundado las reformas que se proponen para estructurar orgánicamente este importante elemento dinámico de la vida urbana. Se ha previsto realizar estas reformas en diferentes etapas hasta su estructuración definitiva que podrá efectuarse total o parcialmente según las posibilidades de realización, permitiendo mejorar notablemente las condiciones actuales.” No se encontró precisión sobre qué propuso para “estructurar orgánicamente” las instalaciones ferroviarias ni para construir las “futuras estaciones terminales de ómnibus y ferrocarril”.

tendencia a edificios en altura. Esta carrera entre mayor altura y mayor costo de las áreas conduce inevitablemente a agravar el desequilibrio distributivo de la población en la masa urbana”<sup>471</sup>.

En las *zonas Semiperiféricas*, que ya tienen edificación residencial compacta en varios sectores, se nota la carencia de espacios sociales que deberían crearse en los terrenos baldíos existentes y dotarlos, así, de “escuelas y otros edificios públicos, campos de deportes y de juegos, parques, paseos, etc.”

Para las *zonas Periféricas* propone un “carácter extensivo, con gran predominio de superficies verdes privadas, así como a las zonas urbanas que conforman la expansión hacia Argüello, Villa Allende y Guiñazú, y a las que se construyan en los núcleos satélites de Santa Isabel, El Libertador y Ferreyra, por su carácter suburbano”<sup>472</sup>.

Las zonas del sur de la ciudad están “asignadas a las industrias auxiliares y barrios obreros; a las zonas rurales, y semirurales contenidas en el Ejido Municipal convendría estipular densidades mínimas para conservarlas como reservas de futuras extensiones”<sup>473</sup>.

Con esta propuesta se previó la capacidad de incorporar al “organismo urbano” la población futura que, se estimó, alcanzará los dos millones de habitantes o más, “si se considera la posibilidad de aumentar la densidad a asignarse a cada zona. Dentro de márgenes prudenciales.” “Se demuestra así que deben frenarse las nuevas urbanizaciones fuera de los límites que marca el Plan para no perjudicar innecesariamente la economía de la Ciudad.”

“Los Lineamientos del Plan Regulador se proponen una reestructuración del organismo urbano para transformar la Ciudad en una constelación de barrios dotados de autonomía para disminuir la presión que ellos ejercen sobre la zona central. El sistema de rutas radiales y de las conexiones tangenciales que constituyen los anillos y la presencia de barreras como el río Primero y parcialmente La Cañada, fraccionan la ciudad en barrios

---

<sup>471</sup> En la redacción del 57 dice: “A medida que se autoricen mayores alturas en fachadas tanto mayor será el costo de la tierra donde se ubiquen las nuevas construcciones. Además esta carrera entre mayor altura y mayor costo de las áreas conduce inevitablemente a agravar el desequilibrio entre la densidad de la población de la zona central y la escasa densidad de las zonas semiperiféricas y suburbanas. Evidentemente debe frenarse el volumen de las edificaciones para relacionarlo con una densidad aceptable que tenga en cuenta la capacidad de los espacios libres disponible. El Plan fija para la zona céntrica de la ciudad una densidad máxima promedio de 500 hab/ha; cifra prudencial de la necesaria elasticidad para absorber en algunos sectores las necesidades futuras.”

<sup>472</sup> En la primera versión, propuso para estas zonas periféricas una densidad límite de aproximadamente 85 hab/ha, y a la zonas suburbanas, una de 65 hab/ha.

<sup>473</sup> En la versión anterior, estableció para los barrios obreros una densidad promedio de 50 hab/ha, mientras que, para las zonas rurales y semirurales, de 10 hab/ha.

separados entre sí por arterias de tránsito rápido.” Esta red vial permitiría a los vecinos llegar a los barrios y facilitar el acceso a los servicios comunitarios que no posean, lo cual dependería, también, de las futuras reglamentaciones de urbanización y edificación, que siga con el propósito de descentralizar la Ciudad “y la de una ‘concentración orgánica’ y de los barrios que la comprenden.”

Además, se fijó el alcance máximo de una conveniente reforma ferroviaria que permitiera una mejor conexión de los barrios, “concentrando en una gran estación terminal el servicio de pasajeros y en otra el servicio suburbano hacia las sierras”; permitirá, también, una ubicación más idónea de “la estación de cargas y depósitos en conexión con los futuros mercados de abasto y mataderos, y por último, facilitará el aprovechamiento -a los fines urbanos- de los terrenos que quedarán libres por esta reforma.”

Una vez tratadas las vías de transporte, define la zonificación de la ciudad, “las diferentes zonas industriales de acuerdo a una lógica clasificación de las mismas, para la salud pública”, de acuerdo a los vientos predominantes y “en conexión con la red vial y ferroviarias”, al “Sur- Este de la Ciudad, dada la posibilidad de efectuar desagües directos al río Primero.” La parte Sur de la Ciudad se destina a pequeñas industrias auxiliares de las grandes industrias mecánicas existentes: Fábrica Militar de Aviones, Káiser y Fiat. En esta zona definida como de “industrias Complementarias, se admitirán núcleos residenciales de carácter obrero, de acuerdo con las modernas tendencias que aconsejan una orgánica distribución de la población según las actividades que desempeñan.”

La zona universitaria es reconocida, en los terrenos de la ex Escuela de Agricultura, a fin de reunir “en un conjunto orgánico, todas las actividades de la Universidad Nacional de Córdoba; proposición ésta que ya es una realidad.”

Estableció, “zonas especiales” para “el aeropuerto, las zonas deportivas, los transformadores de residuos y los nuevos cementerios, etc.” También, “un sistema de expansión, además de fajas y macizos forestales en ambos lados del río, en la zona de barrancas inaptas para otros fines y a lo largo de la ruta de circunvalación que limita la expansión urbana.” Esa forestación se propuso, además, por la posibilidad de “resultados de gran interés económico”<sup>474</sup>.

---

<sup>474</sup> Sobre las áreas verdes, el plan, en su versión 57, dijo que se han clasificado según “la función que desempeñaban” como “los problemas económicos que plantea su conservación” para el gobierno municipal o provincial, de la siguiente manera: “espacios verdes urbanos; fajas o macizos de forestación; y además en zonas rurales y semirurales”. Estas últimas, estarán fuera del espacio asignado a la expansión de la

Mientras que para las “zonas rurales y semirurales que se ubican en el territorio municipal, fuera de los límites de expansión asignados a la Ciudad, constituirán unidades económicas” y “la posibilidad de reformar el actual sistema de riego”, para “campos chacras, quintas o huertas familiares.”

“Los Lineamientos del Plan apuntan principalmente a definir los barrios urbanos y sus unidades vecinales, con el propósito de agilizar todas las operaciones y trámites para las nuevas urbanizaciones, poniendo a disposición de los profesionales y propietarios los esquemas de trazados más convenientes para la ciudad. Entre las previsiones, están comprendidas las que definen y evidencian las necesidades de agua y energía”<sup>475</sup>.

### **3.2.3.- Artículos publicados**

Los artículos firmados y publicados por Lapadula que se localizaron, fueron analizados para complementar lo que estuvo definido en los dos documentos del Plan, y se presentan a continuación.

#### **3.2.3.1.- “Origen de la ciudad hispanoamericana”**

En el artículo “Origen de la ciudad hispanoamericana”, trabajó sobre las “ciudades” precolombinas e incluye planos de Tenochtitlán y Cuzco, de la primera ciudad fundada por españoles en Santo Domingo (La Isabela o Villa Isabela en 1494), y otras,

---

ciudad pero dentro del límite del ejido municipal. “Los espacios verdes urbanos comprenden los públicos y los de uso público”; los primeros son los parques, plazas con jardines, los paseos, las avenidas y calles arboladas; mientras, los segundos, son los que están agregados a edificios de usos públicos. Entre éstos, se previó que los nuevos cementerios propuestos sean “verdaderos parques”, y las “fajas o macizos forestales” se ubicarán a “ambos lados del Río Primero, en el alto cauce de La Cañada, en las zonas de barrancas inútiles para otros fines y a ambos lados de la ruta de circunvalación que limita la expansión urbana.” Estas zonas tendrían unas 3.000 has que serían explotadas económicamente y el beneficio que se obtenga de ello se dedicaría al mantenimiento de todas las áreas verdes. Se reglamentarían las dimensiones mínimas de las fracciones de terreno de los espacios verdes rurales y semirurales, que no se reservaron para la expansión de la ciudad, de modo que puedan constituirse en “unidades económicas”.

<sup>475</sup> La publicación del 57, trae un punto “5. Conclusiones” que no existe en el documento del 62 en el que dijo: “Considerando que la ciudad es un organismo dinámico cuyo desarrollo depende de muchos factores internos y externos, los cuales provocan en el tiempo diferentes condiciones que pueden hacer más lento o acelerado su crecimiento, se ha aconsejado la confección de un Plan elástico, susceptible de adaptarse a las futuras necesidades urbanas. La coordinación de todas las actividades concurrentes para la realización de los lineamientos generales que el Plan sugiere, y que en muchos puntos fija como ineludible (en cuanto representan elementos fundamentales del futuro organismo urbano), debe efectuarse con la colaboración de todas las Reparticiones Técnicas que actúan en la Ciudad. Es necesaria una distribución racional de la labor especializada de cada una de ellas, siempre bajo una dirección unificada, que interprete la voluntad de los poderes públicos y la sugerencia de todas las fuerzas vivas que actúan en la Ciudad, sin las cuales no podría efectuarse la coordinación indispensable con la eficiencia requerida. Esta guía deberá constituir una 'Oficina Permanente del Plan Regulador', a cuyo cargo estará la confección de los planos parciales que orientarán los proyectos de las obras a realizarse, de acuerdo con los recursos económicos disponibles y de la urgencia que demanden.”

como Cartagena de Indias, La Habana, Panamá y Buenos Aires de 1580 (segunda fundación realizada por Juan de Garay). En estos casos que estudia analizó y discutió el origen de la planta urbana organizada en damero. Comparó estas ciudades españolas con las precolombinas y con las ciudades militares romanas (*castrorum*) de Timgad<sup>476</sup> y Turín<sup>477</sup>.

Las dos tesis de Lapadula eran que la cuadrícula española tenía su origen en las ciudades fundadas por los reyes católicos de España durante la reconquista (Santa Fe, 1491 y Puerto Real, 1483), las que a su vez tenían antecedente en las ciudades romanas fundadas en sus colonias. Dijo, “las nuevas ciudades que, en la península ibérica, marcan en el suelo el apoderamiento militar cristiano frente al laberinto de los barrios árabes”<sup>478</sup>; pero estas ciudades “tienen todas su lejana ascendencia en los antiguos campamentos romanos”. (Lapadula 1963 a: 368-369)

### 3.2.3.2.- “Origen y destino de la ciudad de Córdoba”

En “Origen y destino de la ciudad de Córdoba”, Lapadula expresa su pensamiento sobre lo que fue y debiera ser la ciudad de Córdoba. En resumidas cuentas, es la mejor versión accesible de las ideas plasmadas en cualquier plan que haya realizado.

Este artículo presenta lo que podrían ser las conclusiones de sus reflexiones sobre la Ciudad de Córdoba, desde que formó parte de la primera “comisión” en 1950. Podría decirse, con bastante certeza, son una expresión madurada en doce años de estudiar la ciudad. El autor cuenta la historia de la evolución de sus pensamientos en la primera página del artículo, donde relata que comenzó por pensar en la posición de Córdoba en el país; pero luego, abandonó esta idea y regresó a considerar “el estado presente” de la misma.

---

<sup>476</sup> Timgad (llamada también Thamugas o Thamugadi) en el norte de África, hoy Argelia, fundada por el emperador Trajano en torno al año 100, como una colonia militar contra los *bereberes* de las cercanas *montañas Aurès*. Estaba poblada originalmente, en gran parte, por los veteranos partos del ejército romano, a los que se les concedieron tierras en recompensa por sus años de servicio. Había sido fundada para 15.000 habitantes y tenía una planta en damero. Sus ruinas son notables por ser uno de los ejemplos mejor conservados del planeamiento urbano romano en cuadrícula usado en sus colonias.

<sup>477</sup> Turín, cuyo origen forma parte de la historia militar romana, fue construida por el emperador Augusto, como campamento militar para proteger la frontera norte de Roma.

<sup>478</sup> Sin embargo, las ciudades medioevales europeas sin haber tenido origen o dominio árabe, tenían un trazado también laberíntico de sus calles. Las ciudades medioevales árabes y cristianas eran laberínticas debido entre otros factores de la vida social y política, a las murallas defensivas que las rodeaban, como se muestra en el artículo “Ciudad Medieval” de José Antonio Doncel Domínguez (2015); y, como se puede constatar aún hoy, caminando por la parte antigua de estas ciudades europeas.

Narra también cómo se analizó ese estado presente con la ayuda de la Dirección Provincial de Catastro (relevamiento aerofotográfico incluido) y la revisión de los planos de la ciudad desde el primero que se hizo en 1577. Sigue con una descripción pormenorizado de los análisis realizados y las ideas que fue poniendo en juego. “Los ‘lineamientos generales del Plan Regulador de la Ciudad de Córdoba’ fueron confeccionados entre los años 1954 y 1957, en la Oficina de Planificación del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia, por un equipo técnico que el Gobierno de Córdoba y la Municipalidad integraron de común acuerdo y mediante convenio” (p. 756). En el artículo, se refiere a “Los Lineamientos” de la siguiente manera: “Tales lineamientos se sintetizaron en un Plan Piloto, dotado de elasticidad suficiente para que, con el tiempo, pudiera amoldarse a las necesidades urbanas en evolución”. Y pasa a describir las ideas centrales del Plan Piloto que ya fueron expuestas y analizadas más arriba.

### **3.2.3.3.- “Contribución a una Política Económica Urbana”**

Este artículo, lleva como volanta *Problemas urbanísticos de la ciudad de Córdoba*, fue publicado en la *Revista de Economía* editada por el Banco de la Provincia de Córdoba. La publicación es un año posterior a la versión de los *Lineamientos* editado con motivo del Día Mundial del Urbanismo, donde se exponen los siguientes conceptos que estuvieron considerados como problemas de la ciudad para el plan elaborado.

Comienza con una aclaración en la que dice que no va a tratar “el tema de planificación económica regional o urbana”, sino “precisar algunas de las causas que determinan lo antieconómico de una ciudad” “para contribuir a la definición de una sana política económica” que surja de “la armónica relación entre estructura física de la ciudad y las necesidades de vida de sus habitantes”.

Continúa con la misma descripción sobre el crecimiento de la ciudad que había escrito en los *Lineamientos* y cómo ese crecimiento se concretó en los loteos que “constituyeron la expresión física de un desmedido y desordenado crecimiento”. Los trazados de estos loteos siguieron “el tradicional esquema de damero” y “se extendieron hacia todas las direcciones, dificultando las conexiones viales”<sup>479</sup>. Pasa luego a señalar la concentración de las actividades comerciales y administrativas en el Centro, así como “el

---

<sup>479</sup> Ya se vio que el crecimiento en todas direcciones siguiendo el damero, pudo ser relativamente cierto para 1927; pero, para 1962, las fotos muestran que la expansión de la ciudad, que mantuvo la estructura de calles y manzanas para los loteos, no lo hizo así en su conjunto, donde se observa con claridad, el eje noroeste que se continúa con el sureste.

desequilibrio entre los espacios libres y los edificados”; la extensión de los recorridos del transporte y de la provisión de servicios; la congestión del tránsito en las concentraciones del casco urbano agravado por la falta de estacionamiento y la “aguda concentración de actividades”; la proliferación de “tugurios y conventillos”, así como el establecimiento de “los desheredados” en terrenos baldíos y en las barrancas a lo largo del río; y, además, la mezcla de residencias con las industrias, curtiembres, talleres, aserraderos, molinos y fábricas de cemento. Agrega que, las rutas de acceso a la ciudad debido a las edificaciones a sus lados, se convirtieron en “calles insuficientes e inaptas” para esas funciones. Las instalaciones ferroviarias quedaron desubicadas, convirtiéndose en obstáculos a “las conexiones viales” por los “numerosos pasos a nivel”. “La Ciudad fue acusando así el desequilibrio entre una vida cada vez más activa y una estructura cristalizada en los trazados determinados por el crecimiento casual.”

Pasa al “cuadro regional” donde señala el “creciente contraste entre el desarrollo de la ciudad capital y el de los otros centros poblados de la provincia”. Plantea que en la ciudad de Córdoba, “su población clama por un instrumento de orientación del desarrollo urbano” y “el gobierno de la Provincia, por intermedio del Ministerio de Obras Públicas, y la Municipalidad”, sensibles a ese llamado, “se han propuesto dotar a la ciudad de un Plan Regulador”. El “Ministerio de Obras Públicas ha dado forma permanente y estable a la Oficina de Planificación” para ordenar el territorio provincial y “la Municipalidad, por su parte, reestructuró el equipo técnico del Plan Regulador”<sup>480</sup>.

Después, define “la estructura de la ciudad futura”, la que, en primer lugar, “deberá estar constituida, principalmente, por un eficiente sistema vial, donde habrán de intervenir no solo las rutas radiales que la alimentan y la conectan con el territorio provincial y nacional, sino también nuevas conexiones eficientes entre ellas, para que puedan derivar, tangencialmente a las zonas urbanas más congestionadas, aquellas corrientes de tránsito que hoy se ven obligadas a cruzar por el corazón mismo del casco

---

<sup>480</sup> La publicación de este artículo en una revista del Banco Provincia de Córdoba, en 1958 correspondiente al período Enero-Diciembre, y las referencias a un gobierno “sensible” que puso en marcha una Oficina de Planificación para el territorio de la Provincia, y el Municipio que reestructuró el equipo técnico del Plan Regulador, podría estar relacionado con una buena acogida por la gestión de Arturo Orlando Zanichelli quien fue gobernador desde el 1° de Mayo de 1958 al 15 de junio de 1960, por el partido Unión Cívica Radical Intransigente, el mismo que, a nivel nacional, llevó a la presidencia a Arturo Frondizi. El 15 de junio de 1960, Zanichelli debió entregar al gobierno al interventor designado por el Presidente y aprobado por el Congreso de la Nación, al que le sucedieron dos más, y luego tres interventores de facto (sin acuerdo parlamentario, decididos solamente por el P.E.); el último fue Nores Martínez.



urbano.” “Paralelamente deberán proponerse reformas del sistema ferroviario” por las barreras a las conexiones viales.

El otro punto central que establece, es “oponerse a la concentración creciente de las actividades de la ciudad en su corazón congestionado, para dirigirlas hacia nuevos focos de barrios que la integran.” “La desmedida ciudad de hoy deberá transformarse en una constelación de ciudades, o si se prefiere, en una confederación de unidades autosuficientes, pudiendo asignarse a cada barrio una adecuada autonomía.”

Para analizar “las ventajas o desventajas económicas de una ciudad” propone comparar, para ver si es mejor, “concentrarla en menor superficie o impulsarla en extensión”. Afirma, punto seguido mediante, que lo que “conviene” es la “concentración” si está “contenida dentro de límites aceptables”. Para el “caso de Córdoba, no es posible realizarla”, porque la “ciudad existe, y los terrenos urbanizados, que se han extendido más allá de cualquier previsión, continúan avanzando. La red vial constituye ya una tela de araña (...) y con ella aumenta la superficie a pavimentar, la longitud de los conductos de agua y electricidad. Paralelamente aumentan las distancias y recorridos de los transportes... Esta expansión debe ser frenada”.

Señala además, que la expansión de la ciudad se realiza “por simple adición de barrios, que fueron diseñados como ‘dormitorios’ y no como ‘unidades autosuficientes’”. Al construirse los barrios de residencia cada vez más lejos de “los lugares de trabajo” y de “las oficinas públicas de uso público”, se extienden las distancias y se agravan los problemas. En el centro también se concentran “los elementos activos que la ciudad ofrece a sus habitantes”, “los comercios más importantes, los mercados, los teatros, los cines...”. “Muchas horas de cada jornada, en efecto, se derrochan en desplazamientos para llegar al correo, los bancos, a las oficinas públicas, a los mercados y a los comercios.”

Así, la vida de la ciudad alimenta dos dinámicas opuestas: las viviendas hacia la periferia, extendiendo la superficie de la ciudad; y, hacia el centro, concentrando el crecimiento de actividades. “La periferia se anemiza y el centro se congestiona. Este desequilibrio será creciente. Las fuerzas centrífugas, que impulsan la extensión y dispersión de la ciudad en superficie, rebotan hacia su corazón y lo extienden en altura.” Los edificios en altura en el centro “aumentan la densidad de población, la congestión, intensifican el consumo de agua y energía, y el volumen de los servicios. Pero el espacio cerrado del centro no está preparado para recibir el impacto de los rascacielos y la crisis será inevitable. El aumento del consumo, con relación a la superficie, complicará los

abastecimientos. La necesidad de aumentar el espacio destinado a la circulación y a los estacionamientos conducirá a expropiaciones y obras demasiado costosas. (...) el valor de los terrenos se acrecienta en proporción directa con la altura de los edificios.” “El dramático problema de los transportes no habrá de solucionarse aumentando el número de tranvías y ómnibus que hoy conectan las zonas residenciales con la céntrica, pues tal aumento de unidades tendrá por resultado agravar la congestión. La política más sana será, sin duda alguna, la de hacer innecesarios los transportes mismos, evitando a los habitantes la obligación de dirigirse al centro.”

Termina el artículo con preguntas que insinúan las respuestas que propone en los lineamientos, comenzando por la estrategia de intervención: “Los problemas que la ciudad presenta, ¿serán solucionados por estas ‘acciones directas’ o por las que podrían calificarse como ‘envolventes’? Los focos de actividad ¿podrán ser descentralizados hacia sectores urbanos alejados del centro actual? La ciudad monocéntrica, ¿deberá ser transformada en ciudad policéntrica? ¿Habrán de situarse las grandes arterias de tránsito como líneas divisorias entre los barrios autónomos de la ciudad futura, para que cumplan una función eficiente? En tales interrogantes están contenidas las ideas que abren nuevos horizontes al destino de la ciudad.”

Y remata con las propuestas de manera positiva y sin ambigüedades: “Las grandes comunicaciones con el territorio de la Provincia y de la Nación, deberán ser aseguradas sin obstaculizar la vida de los barrios, la que deberá desarrollarse en torno a nuevos centros de actividad. Cada barrio tendrá su iglesia, sus plazas, sus elementos verdes, sus edificios públicos y de uso público; es decir, sus escuelas, campos de juego, parques y paseos, sucursales de correo y bancos, su mercado y sus comercios. Cada barrio deberá estructurarse como una ‘pequeña ciudad’, cuyo tamaño estará en relación con aquella escala humana que la gran ciudad ha perdido. Los habitantes de cada barrio encontrarán, en su propio ámbito, el beneficio de los servicios que hoy monopoliza el centro de la ciudad, y no estarán obligados a derrochar su tiempo en desplazamientos innecesarios. Córdoba, diciembre de 1958”.

#### **3.2.3.4.- “Planeamiento: Cinco enfoques”**

En este folleto publicado en 1963 están reunidas cinco conferencias dictadas con motivo de la celebración del “Día Mundial del Urbanismo”, posiblemente el mismo 8 de noviembre del año 1962, cuyos autores y temas son: “Enfoque panorámico” de Luis A.

Rébora<sup>481</sup>; “Aspectos económicos de la Metrópoli” de Oscar Yunosvky; “Córdoba: su situación actual” de Lázaro Devoto; “Significación del Día Mundial del Urbanismo” de Ernesto Lapadula; “Aspectos sociales del proceso de industrialización de una comunidad urbana: meditaciones sociológicas sobre la Ciudad de Córdoba” de Juan Carlos Agulla.

En la publicación menciona dos veces al Plan de 1962: en la conferencia de Rébora (“Decano y profesor titular de Composición Arquitectónica IV”); y, otra, en la del mismo Lapadula (“profesor titular de la otra cátedra de Urbanismo I y de Composición Arquitectónica V”), al final de su artículo.

Rébora dijo: “Oportuna ha sido en ese sentido la medida del Gobierno Provincial aprobando los lineamientos generales del plan piloto de la ciudad de Córdoba y creando el organismo encargado de actualizarlo y concretarlo” y, allí mismo, solicita al Gobierno que dé un paso más y dicte una Ley Provincial de Planeamiento como “homenaje concreto y efectivo que Gobierno y Universidad, tributen al país en el Día Mundial del Urbanismo” (pp. 20 y 21).

En esta conferencia Lapadula dijo varias cosas interesantes (pp. 82 y ss). Inicia la conferencia con este párrafo: “En un viejo texto italiano de urbanismo se asignaba la paternidad del ‘flow sistem’, es decir del sistema de circulación unidireccional en torno a las manzanas de las ciudades en damero, a un urbanista argentino: Carlos della Paolera.”<sup>482</sup> Cuenta aquí que lo conoció en el 1949 -año en que llegó a la Argentina- y

---

<sup>481</sup> Luis. A. Rébora (1919-2010). En 1984, se desempeñó como presidente de la Comisión Nacional sobre la Desaparición de las Personas (Conadep) de Córdoba. En 1986, fue elegido rector de la Universidad Nacional de Córdoba (UNC) por un período de cuatro años. En 1994, fue convencional constituyente por la Provincia de Córdoba. (*La voz del interior*, 2010). Destacada figura de la política local y prolífico arquitecto, creador junto a Abel Ramírez y Alfredo Troilo del edificio Complejo Edificio Alas III, del barrio Alberdi. Los trabajos se iniciaron en 1974 y finalizaron en 1988 -luego de diversas dificultades e interrupciones en el avance de obra- cuando los primeros propietarios llegaron a habitar los departamentos, desde la Torre IV en 1986, hasta finalmente la Torre I, en 1988. Ver imágenes en Primera Parte Anexo Cap.4.B. Ciudad y Edificios.

<sup>482</sup> Algunas referencias encontradas sobre Carlos María della Paolera (1890-1960) son: 1) Libro de Mignone, Luis V. con Prólogo de della Paolera sobre *Urbanismo en los EE.UU.* (Ed. El Ateneo, Buenos Aires 1940); 2) “El Día Mundial del Urbanismo es una iniciativa de mi padre, al igual que el Símbolo del Urbanismo. Esencialmente, ambas son ideas argentinas,” afirma el arquitecto Claude della Paolera, Presidente Alterno de la Comisión de Urbanismo y Ambiente del CPAU. Se refiere al hecho de que allá por 1934, el ingeniero Carlos María della Paolera creó el símbolo que toma el color verde por la naturaleza, el azul por el aire y un sol que ilumina a ambos. Quince años más tarde, en 1949, propuso que el 8 de noviembre fuera celebrado como el Día Mundial del Urbanismo. El festejo fue pensado no tanto como una celebración vacía de contenido, sino como una jornada de trabajo y reflexión, un alto en el camino de quienes piensan y actúan para el bienestar de los habitantes de nuestras ciudades.” (...) “En el año 1962, dos años después del fallecimiento de mi padre, el Comité Nacional del Día Mundial del Urbanismo de México efectuó un relevamiento constatando que 65 países habían adoptado la fecha del 8 de noviembre para conmemorar ese día. Quien había seguido con la prédica, sin estridencias, de manera epistolar pero

que della Paolera propuso el 8 de noviembre como el Día del Urbanista. Lapadula, en ese año, realizó en la Escuela de Arquitectura en un aula del subsuelo, una reunión con sus alumnos para conmemorarlo. “Desde entonces, trece años han transcurrido”, lo que confirma que, en el año de 1949, ya era docente de Arquitectura.

Hizo después un breve diagnóstico de la situación de Córdoba, al que llamó el “pasivo” del balance (pp. 91 a 95) y pasa luego, al “activo”: “El ‘activo’ del balance lo documentan acontecimientos recientes: en primer término quiero mencionar la nueva Ley que aprueba los Lineamientos Generales del Plan Regulador, erróneamente atribuidos a mi persona, porque en realidad fue fruto de la colaboración coordinada de todas las Reparticiones Técnicas nacionales, provinciales y municipales que actúan en la ciudad; fue fruto de ‘trabajo en equipo’ y contó con el aporte -valioso, por cierto- de nuestra Facultad, en donde se realizaron muchas de las investigaciones y estudios que promovieron ideas y conclusiones. El Plan Regulador se lo debe considerar, por tanto, como obra colectiva y como obra de gobierno.”

“En segundo término - p. 95 y ss.- quiero destacar la constitución de un organismo técnico permanente: la Comisión Municipal de Planificación Urbana, ya abocada al estudio sistemático de los problemas más urgentes y a la formulación de los proyectos en detalle.” “La aprobación del Plan Piloto, como es sabido, después de un generoso y vano intento anterior, se atrasó más de cuatro años, que fueron años de lucha contra la incompreensión y la indiferencia.”<sup>483</sup>

---

con admirable tesón y diplomacia había sido mi madre, Thérèse Rouault de della Paolera, y esos 65 países le respondían sin que las ideologías de turno interfirieran en los propósitos perseguidos.” (arquitecto Claude della Paolera, Día Mundial del Urbanismo: s.f). Es oportuno recordar que el Día Mundial del Urbanismo, se celebra desde el día 8 de Noviembre de 1949, por una iniciativa del ingeniero civil Carlos della Paolera, (1890-1960) quien fue precursor a ultranza de los espacios verdes en las ciudades y también creó, en 1934, el símbolo del Urbanismo representado por los tres elementos esenciales para la vida humana: aire, vegetación y luz solar.

<sup>483</sup> Por la fecha en que fue pronunciada esta conferencia, Lapadula se refirió muy probablemente con la expresión “un generoso y vano intento anterior”, a la gestión del brigadier San Martín; y, con “nuevo gobierno comprensivo”, a la llegada al ejecutivo de provincia de Córdoba, del ingeniero Rogelio Nores Martínez, que estuvo en el cargo entre el 9 de junio de 1962 y el 12 de octubre de 1963 como Interventor Federal, designado por el gobierno de facto que destituyó al presidente electo Arturo Frondizi. En 1961 el presidente Arturo Frondizi había anulado la ilegalización del peronismo y en las elecciones de 1962 este partido ganó la gobernación en diez de las catorce provincias, incluida la poderosa Provincia de Buenos Aires, donde triunfó el combativo dirigente sindical Andrés Framini. Las Fuerzas Armadas exigieron que Frondizi anulara las elecciones, lo que no sucedió, desencadenando el golpe de Estado que lo derrocó, el 29 de marzo de 1962. Frondizi fue arrestado y confinado en la isla Martín García y más tarde en la ciudad de Bariloche hasta 1963 (James: 2003). En 1960, Frondizi había destituido al gobernador electo Arturo Zanichelli y por medio del Congreso de la Nación intervino la provincia, nombrando sucesivamente a Juan Antonio de Larrechea (15/06/60 a 20/03/61), Jorge Bermúdez Empanza (20/03/61 a 20/03/62) y Mario Atencio (20/03/62 a 24/04/62) como interventores federales. La situación nacional se agravó con el golpe que destituyó a Frondizi el 24 de abril de 1962, y asumió la intervención federal de facto de la provincia el

Los años de incomprensión que demoraron la aprobación del Plan “por más de cuatro años”, pueden estar están dirigidos al gobierno de Zanichelli que asumió en 1958, y a las siguientes intervenciones. Pero, por si quedan dudas, esta idea se refuerza en el párrafo siguiente (pp.96 y 97) de la conferencia.

“Cuando alguien -en el futuro- se tome la molestia de leer las crónicas recientes de nuestra ciudad, tendrá que reconocer que un buen día del año 1962 llegaron al poder hombres más sensibles y decididos, que arrancando del generoso y fracasado intento mencionado, afirmando la necesidad ineludible de dotar a la Ciudad de un instrumento orientador de su reestructuración integral y de su desarrollo, dándose cuenta de que en nuestra civilización hay que ‘planificar para sobrevivir’; que en este mundo sumergido por palabras, había que meditar y hacer; esos hombres despejaron las calzadas de las calles céntricas, para agilizar el tránsito que las congestionaba; dieron término a un problema que parecía insoluble: el de la C.A.T.A.; eliminaron los tranvías para sustituirlos con medios de transporte más elásticos y modernos; crearon cooperativas entre los mismos obreros que por largos años mal aconsejados se habían opuesto a medidas ineludibles; y enfrentaron problemas económicos que parecían no tener solución.”

Después, enumeró algunas de las obras y contenidos del Plan: sistematización definitiva de La Cañada y el río Primero; la nueva Estación Terminal de Ómnibus; el ordenamiento y valorización del Centro Histórico de la Ciudad; el ensanche de los puentes existentes; un nuevo puente en la calle Sarmiento; iniciación de las obras para la traza de la avenida de Circunvalación; nuevos Códigos de Edificación y Urbanización.

### **3.2.3.5.- El apunte de urbanismo**

El mismo texto tuvo varias reimpressiones, que se presentan como ediciones. Una de ellas dice en su carátula: editado por la Facultad de Ciencias Exactas Físicas y Naturales - Escuela de Arquitectura. Autor: “Profesor: Dr. Arquitecto Ernesto Lapadula. 2da. Edición 1956.”<sup>484</sup> Hay otros ejemplares, en peor estado, de la 3ª edición donde, debajo del nombre del autor dice: “Profesor Titular Interino”; esto, en la jerga de la UNC, significa que no estaba concursado o que tenía el concurso vencido. Lo último, sería lo más probable, ya que, debió de haber ingresado a la Escuela de Arquitectura en 1949 y, esta 3ª edición, es posterior a 1956; es decir, pasados los siete años de vigencia de un

---

general Aniceto Pérez, ya que el Presidente Guido dispuso el receso del Congreso y ordenó la intervención de varias provincias. En realidad, a nivel nacional, un triunvirato de representantes de ejército, marina y aeronáutica retenía el poder de veto sobre el gobierno civil del presidente provisional Luis María Guido, y presionaba constantemente con asumir completamente el gobierno.

<sup>484</sup> Se encuentra registrado en la Biblioteca de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño Industrial como “Col. Roca 711.4 L111 u2 P 125”.

posible concurso rendido al ingresar. El apunte trae, en su primera página, una “Presentación” fechada en “Córdoba” en “Setiembre de 1952”, que podría indicar el año de la primera “edición”. En este apunte, no hay referencias directas al Plan o los Lineamientos, elaborados para la ciudad.

### 3.2.4.- Intervenciones urbanas

Entre los años de 1950 a 1963 el arquitecto Ernesto Lapadula participó en varias intervenciones urbanas. La primera para la que fue contratado fue la Ciudad Universitaria. Es posible que haya incidido en la resolución de la fachada del *Pabellón Argentina*, ya que está tratada con el mismo lenguaje del *Palazzo delle Fontane*, proyectado por el arquitecto Gaetano Minnucci<sup>485</sup> a fines de 1937, en el distrito EUR de Roma, proyecto dirigido por Marcello Piacentini.

Otras fueron las obras emprendidas por el Intendente Municipal Manuel Martín Federico para modificar y preservar el centro histórico.<sup>486</sup> En la que hay constancia de su participación fue como integrante de la “Comisión Honoraria de Asesoramiento para la Sistematización y Restauración de la Manzana de la Catedral”.<sup>487</sup> La intervención realizada consistió en despejar la Catedral que estaba rodeada de edificios de escaso valor y dotarla de un adecuado entorno. Los alrededores de la catedral se vinculaban con otras dos zonas del centro para las que también elaboró una propuesta, con un recorrido con espacios verdes<sup>488</sup>. Las modificaciones propuestas estaban en el Paseo de Sobremonte y

---

<sup>485</sup> Pabellón Argentina. Ver las imágenes en la nota N° 48 Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>486</sup> Manuel Martín Federico fue designado al frente de la municipalidad por tres años (diciembre de 1951-noviembre de 1954) por el gobernador Atilio Antinucci, debido a una disposición transitoria de la constitución provincial reformada en 1949. Al inicio de su gestión elevó al Concejo Deliberante de la ciudad un proyecto para la creación de una comisión encargada de la preservación del Centro Histórico de la ciudad y del diseño de un plan estratégico para la misma. También impulsó la descentralización del municipio, delegando funciones en los centros vecinales, cuyo número ascendía, entonces, a 140. En noviembre de 1953, el Intendente Martín Federico, mandó a la Cámara de Diputados de la provincia, un proyecto de ordenanza en el que se declaraba de interés público y sujeto a expropiación a los inmuebles comprendidos entre las calles Independencia, 27 de Abril, Obispo Trejo y Cuzco (hoy Pje. Santa Catalina), moción que fue apoyada por peronistas y radicales, en tanto, ambos, compartían la apreciación del diputado Fox. “En 1953 comenzaron una serie de disposiciones y trabajos que buscaron poner en valor el ‘centro histórico’ de Córdoba, en los cuales La Padula tuvo un rol central.” (Malecki, 2015)

<sup>487</sup> Decreto 2643, serie A, *Boletín Municipal*, N°33, 34, del 30/31 de julio de 1954. Los otros miembros de la Comisión fueron el Arzobispo de Córdoba Juan D. Demarchi, y los arquitectos Arístides Saavedra Coria, Jaime Roca, Rafael Rodríguez Brizuela, Carlos Luque Colombes, Hugo Pelliza y Raúl Carranza.

<sup>488</sup> “En la imagen 3, elaborada por una alumna de La Padula presumiblemente en 1955, podemos observar las principales áreas en las que intervino La Padula: la zona de la catedral (centro histórico); el Palacio Municipal; el proyecto (no construido) del Centro Administrativo Provincial. El plano muestra, asimismo, la idea de La Padula de conectar estos tres centros con un recorrido verde, el cual no llegó a materializarse.” (Malecki, 2015). N° 29 Primera Parte, Anexo Cap. 3 A Ciudad.

en la creación de un Centro Administrativo Provincial<sup>489</sup>. De estas tres iniciativas la única que se realizó fue la de la Catedral y su entorno con la Plazoleta del Fundador<sup>490</sup>.

### 3.3.- COMENTARIOS Y CONSECUENCIAS DEL PLAN LAPADULA

Con la lectura de la documentación reunida se puede definir, a grandes rasgos, la historia que siguió el proceso del Plan de Lapadula de 1962, así como sus contenidos y forma. Los comentarios sobre éste, seguirán el esquema de los *Lineamientos* y, es inevitable tener como referencia, el Plan de Carrasco de 1927.

1.- Condiciones actuales de la Ciudad. En la descripción de los problemas de la ciudad, a pesar de los 35 años transcurridos, se puede notar que son similares a los que había enunciado Carrasco. Así como los factores que los explican: crecimiento de la población, concentración de las actividades y expansión de la ciudad de manera anárquica por falta de regulación. Lo que lleva a otros problemas como: congestionamiento del tránsito, agravadas por las vías del FC y las rutas que cruzan por la ciudad y los barrios; pocos espacios verdes; y población que vive de manera precaria en tierras baldías ocupadas de manera espontánea. Aunque deja indicada la necesidad de mayores espacios verdes, en este tema es menos enfático y detallado que en el análisis de 1927.

2.- Necesidad y urgencia del Plan Regulador. Al igual que su predecesor, justifica la urgente necesidad de un plan, con el dramático estado de la ciudad y el agravamiento de los problemas a futuro. Agradece, con más énfasis, a las autoridades y, algo ausente en Carrasco, se queja de las “dificultades técnicas” por las que tuvo que pasar “la comisión”. Se sobrentiende, que estaría hablando de la falta de estudios sistemáticos de la ciudad, que no sería responsabilidad del personal de las reparticiones que han colaborado de manera entusiasta, sino de las condiciones precarias con que se trabajó por falta de políticas claras que coordinen las dependencias y fijen objetivos compartidos.

3.- Los factores básicos del Plan. Al igual que Carrasco, prevé la dinámica de crecimiento y las nuevas áreas de expansión, a partir del exclusivo factor de la evolución demográfica, para lo cual encarga una proyección hasta el año 2000. Dice que la

---

<sup>489</sup> Sin que se hayan encontrado otras referencias, en el plano se puede ver que la propuesta del Centro Administrativo Provincial ocupaba aproximadamente unas siete manzanas y lo situaba alrededor de la ex plaza General Paz, hasta la costanera.

<sup>490</sup> Plazoleta del Fundador ver N° 28 Primera Parte, Anexo Cap. 3 A Ciudad.

población será de 800.000, como estimación baja y como cifra más alta 1.850.000... ¡un 231% entre ambas cifras! La diferencia absoluta de 1.050.000 habitantes, como rango de la variabilidad, resulta ser una proyección muy imprecisa. Planificar una ciudad para que, 40 años después, pueda albergar 800 mil habitantes o más del doble, es decir, otra ciudad más, como diferencia, es realmente un absurdo. Para rematar, el uso que hace de esa proyección es curiosa, ya que la ignora y dice: la previsión adoptada para ese año es que “la Ciudad tendrá 2.000.000 de habitantes”. Es concreto, o bien la proyección de la población poco o nada tiene que ver con las previsiones adoptadas para diseñar la ciudad futura o, la imprecisión del proyecto permite contener a una ciudad o a dos.

4.- La Ciudad Futura en el Plan Regulador. Hay una diferencia fundamental entre el plan que entregó Carrasco y el que hizo Lapadula. En el primero, se presentó, una propuesta integral, con el diseño completo de la ciudad, con planos en escalas de detalles para su construcción y le llevó dos años realizarla. El segundo comenzó en 1950 y para 1957, estaba terminado. Después, se actualizó, para ser entregado formalmente en 1962, y se definieron apenas los lineamientos para un futuro plan.

Además, hay que reconocer, que trabajaron en distintas condiciones contractuales y de recursos: el primero pagado y el segundo *ad honorem*. Y lo hicieron sobre realidades diferentes: en 1927, la ciudad era más chica, con construcciones de escaso valor y muchas superficies libres próximas al núcleo central; en 1950, Córdoba se había expandido, realizado obras significativas en el centro, y definido claramente un eje de crecimiento hacia el noroeste; mientras que, el transporte público y privado, habían mudado completamente hacia los vehículos automotores.

Sobre todo, tuvieron dos concepciones diferentes respecto de la planificación: Carrasco entregó una propuesta con la que podría haberse realizado la ciudad como una maqueta; estaba diseñada completa y en detalles, con tres circuitos internos que vinculaban zonas especializadas y complementarias, para ser usadas por toda la ciudad. Lapadula entregó lineamientos en un gran boceto, para intervenir sobre lo ya existente; con tres anillos viales que organizaran, separaran y vincularan, zonas de uso del suelo para que la ciudad sea una galaxia de barrios relativamente autónomos.

Algunas de las propuestas de Carrasco, como ya se vio, se concretaron años después, aunque modificadas; otras, reaparecieron en la propuesta de Lapadula. De las obras que diseñó Lapadula, algunas se realizaron, incluso cuando no aparecen documentadas; otras, se retomaron también modificadas y se construyeron años después.



Los dos hicieron uso de anillos circulares para organizar el flujo de vehículos. Ambos, para canalizar los accesos evitando que pasen por el centro de la ciudad y, a la vez, para vincular los barrios entre sí. Pero, Lapadula, sostuvo que el anillo exterior ayudaría a que la ciudad no se extendiese indefinidamente por acción de los loteos sin regulación, porque la expansión excesiva haría subir los costos de los servicios de la ciudad. Así, el anillo ayudaría a elevar la densidad urbana en las nuevas zonas próximas al centro. También, estaba previsto que el anillo exterior estuviese lo suficientemente lejos de lo que era, entonces la superficie urbana como para no estrangularla. Los tres anillos tenían funciones distintas: el exterior tendiente a que los caminos de acceso de la ciudad, que también eran rutas hacia otros lugares, pudieran rodearla sin entrar; y, dos internos, tangenciales a los barrios de la galaxia, para comunicarlos entre sí, evitando pasar por el Centro.

A los dos les preocupaba la excesiva concentración de la vida de la ciudad en el Centro y propusieron obras para corregirlo. También coincidieron en privilegiar el uso de vehículos automotores en el transporte y adaptar la ciudad a ello, mientras señalaban la necesidad de desplazar las vías férreas y las estaciones de los FFCC hacia la periferia. Compartieron, además, la idea de mover las industrias y talleres, que estaban en zonas residenciales, hacia la periferia o barrios específicos.

Los conceptos arquitectónicos que usó Lapadula, en algunos ejemplos de sus obras en Italia, permiten observar que evolucionaron desde el tradicionalismo neoclásico al racionalismo modernista. Según se afirma, su concepción estética y urbanística estaba inspirada en el arquitecto y urbanista finlandés Gottlieb Eliel Saarinen, quien fue profesor de Hugo Alvar Henrik Aalto. También, la adhesión expresa a La Carta de Atenas<sup>491</sup>, los Congresos de Planeamiento y Vivienda en los que participó, y, los apuntes de urbanismo con los que daba clases, permitieron conocer sus elecciones y sostener que estaba a favor de las propuestas modernistas, compartidas por aquellos arquitectos y urbanistas que, entre 1920 y 1960, participaron de las perspectivas innovadores del racionalismo.

Las consecuencias directas de los lineamientos del plan formulado por Ernesto Lapadula fueron varias, tanto en aspectos urbanos como arquitectónicos. Una de ellas,

---

<sup>491</sup> La Carta de Atenas fue un manifiesto sobre el urbanismo que se escribió luego del IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), realizado a bordo del barco *Patris II* en el año 1933, durante el viaje de Marsella a Atenas y su regreso a Marsella. La publicación data de 1942 y fue realizada por los arquitectos José Luis Sert, catalán, y Charles-Édouard Jeanneret-Gris (*Le Corbusier*) nacido en Suiza y radicado en Francia.

fue la creación de oficinas, una municipal y otra provincial, de planeamiento urbano para la Ciudad de Córdoba, que continuaron de manera institucionalizada, con el trabajo iniciado por él. Otra, fue la traza de la avenida de Circunvalación, propuesta como tercer anillo que, con algunas modificaciones, es la que se llevó adelante. También, quedó plasmada una parte de la intervención propuesta para el Centro Histórico, la de despejar el perímetro de la Catedral, no así, los parques propuestos. El emplazamiento de una nueva estación terminal de ómnibus cerca de la estación del FC Mitre, como estaba propuesto en los *Lineamientos*, se realizó 10 años después; la obra inició el 5 de agosto de 1968.

Aunque retomó buena parte de los problemas señalados por Carrasco, no propuso, como aquél, respuestas para cada uno de ellos y las que hizo son diferentes a las de su predecesor. Se distingue de manera notoria en el modo de planificar la ciudad, ya que adoptó una perspectiva flexible que sugiere conceptos, antes que implantar obras de envergadura, este fue un estilo que arraigó -como se verá- en los planes futuros.

## **CAPÍTULO 4: LOS PLANES Y LA CIUDAD EN 1984**

Entre 1973 y 1984, se realizaron para la ciudad de Córdoba, los siguientes estudios: *Diagnóstico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico*, en 1973; *Esquema de Ordenamiento Urbano (EDOU)*, en 1978; *Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano 1981-2000 (EDOM)*, en 1980; y, *Plan de Desarrollo Metropolitano (PLANDEMET)*, en 1981. Serán estudiados los cuatro documentos en que se plasmaron los estudios y propuestas, para conocerlos y poder compararlos entre sí, así como con los anteriores. También se hará un contraste con la ciudad, tal como se la observaba en el relevamiento aéreo de 1984.

### **4.1.- DIAGNÓSTICO Y ALTERNATIVAS DE DESARROLLO FÍSICO**

Este trabajo de 1973, fue realizado por la Asesoría de Planeamiento Urbano (APU)<sup>492</sup> de la Municipalidad de Córdoba, dirigido por la entonces Subdirectora de

---

<sup>492</sup> En la página oficial de la Municipalidad de Córdoba, la pestaña de la Dirección de Planeamiento Urbano dice: “La planificación urbana en Córdoba, se inicia el 31 de Agosto 1954 con la Ordenanza N° 4307, que oficializa el acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia y la Municipalidad de Córdoba para formular un plan para la ciudad. Se trata del Plan Regulador dirigido por el arquitecto Ernesto La Padula (Sic). Ese plan abordó los siguientes temas: vialidad, sistema de parques, sistematización del río, infraestructura, transporte público, población marginal, promoviendo la regulación normativa, el ordenamiento y valoración del Área Central.” La repartición ha tomado las siguientes denominaciones con del paso del tiempo: Equipo Técnico del Plan Regulador, de 1954 a 1962; Dirección de Urbanismo y Arquitectura, desde 1962 a 1963; Estudio Técnico de Planificación, de 1963 a 1967; Asesoría de Planeamiento Urbano (APU), desde 1967 a 1974; Dirección de Planeamiento Urbano, de 1975 a 1999; Dirección de Urbanismo desde 1999 a 2005; Dirección de Planeamiento Urbano de 2005 a 2007; Dirección de Urbanismo de 2008 a 2009; Dirección de Planeamiento Urbano desde 2009. (Municipalidad de Córdoba, sitio oficial: s.f.). La Asesoría de Planeamiento Urbano (APU) ha realizado distintos estudios sobre la ciudad de Córdoba, de 1966 hasta la fecha de esta publicación: “Estudios básicos para la zonificación industrial”, en 1966-68-70-71-72; “Estudios sobre densidad de población y ocupación”, 1969-70-71-72; “Rangos de Suficiencia Red Vial Provincial”, 1969; etc. que se han reunido, citado y sintetizado en este

Estudios Básicos y Programación, arquitecta María Elena Foglia. Es un documento de 67 páginas, un “Anexo 1”, de 22 páginas y un “Anexo Gráfico”, con 34 gráficos y planos. En la “Introducción” firmada por Foglia, se explica que: “esta Asesoría ha orientado sus estudios a conseguir elaborar un plan urbano que plantee una definición esquemática de la estructuración general del crecimiento físico de la ciudad, lo suficientemente flexible como para que la misma pueda adaptarse a la situación cambiante que se derivaría de la aplicación futura de políticas nacionales y regionales que afecten el desarrollo de Córdoba”.<sup>493</sup> Agrega que “el enfoque adoptado permite salvar los déficits existentes de información básica disponible para el diagnóstico de la situación actual de la ciudad...”.

El estudio está dividido en dos partes y un anexo: la “Primera Parte”, se aboca a caracterizar la situación actual (Diagnóstico Tentativo) y, la “Segunda Parte”, a proponer Alternativas de Desarrollo Físico. En el “Anexo gráfico” se representan en gráficos y planos el Diagnóstico y las Alternativas.

#### **4.1.1.- Primera Parte**

En esta apartado, se expone la “Caracterización de la situación actual” organizada bajo los siguientes subtítulos: 1.1. Córdoba y su rol regional. Generalidades; 1.2. Córdoba metropolitana. Área de influencia inmediata; 1.3. Estructura urbana de Córdoba; 1.4. Área Central.

En el punto de la “Caracterización de la situación” o “Diagnóstico tentativo”, explica el rol regional de la ciudad de Córdoba, que “ha pasado de ser solo un centro de servicios terciarios de su área de influencia a constituirse, en la década del 50, en el centro

---

documento. Los mismos se pueden consultar en la Biblioteca de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, de la Universidad Nacional de Córdoba.

<sup>493</sup> Es importante destacar que la Asesoría (APU) realizó su actividad durante el período de la dictadura militar 1966-1973 la que, en su primera parte, bajo el gobierno del General Onganía, elaboró grandes planes nacionales a través del Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE) y el Consejo Nacional de Seguridad (CONASE), publicados como *Plan General de Desarrollo y Seguridad* que abarcaba una década (1968-1977) y debía posibilitar la concreción de los objetivos políticos enunciados por ese gobierno nacional. Al respecto, se señala que la meta era fijar las políticas y estrategias nacionales correspondientes a los distintos ámbitos de actividad: interior, exterior, economía, laboral, defensa nacional y bienestar social. Además de un Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad, que abarcaba el quinquenio (1968-1972). (Tereschuk, 2007). Al leer estos planes, en los que habla mucho para decir poco, tampoco se puede evitar recordar la canción de Serrat: “Pero eso sí los sicarios no pierden ocasión/ de declarar públicamente su empeño/ en propiciar un diálogo de franca distensión/ que les permita hallar un marco previo/ que garantice unas premisas mínimas/ que faciliten crear los resortes/ que impulsen un punto de partida sólido y capaz/ de este a oeste y de sur a norte,/ donde establecer las bases de un tratado de amistad/ que contribuya a poner los cimientos/ de una plataforma donde edificar/ un hermoso futuro de amor y paz.” *Algo personal*, Joan Manuel Serrat.

industrial más importante de la provincia y su región, presentando una de las mayores tasas de crecimiento demográfico del país. Su población constituía, en 1970, el 38,65% de la población de la Provincia y el 3,42% de la población del país con sus 801.771 habitantes.” La ciudad, superaba la tasa media anual de crecimiento de la población, que para el período intercensal 1947-1960 fue del 30,6%; y, del 31,0% para los años 1960-1970. Explica, luego el “peso relativo de la ciudad a nivel provincial”, debido a: “sus funciones administrativas como Capital de la Provincia; las funciones culturales tradicionales y sus centros universitarios; y, las funciones de servicios comerciales, salud, recreativos, etc. Estas actividades conforman un sector terciario que emplea al 33,5% de la población económicamente activa de toda la provincia”; a lo que se suma la población ocupada por la industria que alcanza el 19,0% de la población económicamente activa del total provincial. Otro ítem, es la posición geográfica central de la ciudad en el país y la red vial y de transporte que la vincula con todos los otros centros importantes, lo que le ha permitido accesibilidad a las fuentes de materias primas y mercados de ventas; más la disponibilidad de energía eléctrica, haciendo que se constituya en un “polo regional”. Esto, ha hecho de la ciudad un asentamiento formado por “una aglomeración de población interdependiente, funcional y económicamente”, y no “está constituida por poblaciones aisladas y autónomas”<sup>494</sup>. Por ello, se propone estructurar “el espacio geográfico así constituido” como Región Metropolitana en “instrumento de la acción de la Planificación Nacional y Regional”.

La delimitación del ejido municipal no se corresponde con el asentamiento urbano existente, porque hay zonas que, aunque estén afuera de éste (Villa Allende, La Calera, Saldán, etc.), están más vinculadas que otras que zonas incluidas. Por lo que se dificulta planificar el ordenamiento y la regulación, ya que hay loteos y parcelamientos que quedan separados por este límite y están sometidos a dos jurisdicciones diferentes.<sup>495</sup> Para resolver esta cuestión propone, por un lado, avanzar en la creación de una Región Metropolitana y, hasta tanto se concrete, coordinar las políticas municipales en un ente formalmente constituido.

---

<sup>494</sup> Se nota aquí, una distancia conceptual, respecto a la propuesta de barrios autónomos hecha por Lapadula.

<sup>495</sup> Esta argumentación es insuficiente para fundamentar la necesidad de la planificación regional, porque bastaba con prohibir que hubiera loteos afectados por jurisdicciones distintas; y, si eso no era posible, porque la continuidad de los asentamientos era indispensable más allá de la jurisdicción de la ciudad, bastaba con integrar la gestión de los municipios involucrados y se coordinaran las políticas públicas.

Pasa luego al ítem 1.2., donde expone el Área Metropolitana (A.M.) o de Influencia Inmediata que se define, de manera tentativa, teniendo en cuenta la *accesibilidad* a partir de un estudio sobre el tiempo de viaje en transporte colectivo, que considera admisible el máximo de 1 hora 10 minutos, como se grafica en el anexo<sup>496</sup>. Se midieron también las conexiones extraprovinciales y se puede observar que arrojaron un mayor flujo hacia el Litoral y Buenos Aires; es decir, hacia el este y sureste de la ciudad. En las rutas y caminos interurbanos provinciales, fuera del A.M., se observa una estructura radial más equilibrada de los flujos entre esta ciudad y los centros urbanos más importantes como Río IV, Villa María, San Francisco, Deán Funes, Cruz del Eje y Villa Dolores. Lo mismo sucede, con otros centros de menor jerarquía urbana, estrechamente vinculados a la actividad productiva como Río Tercero, Santa Rosa de Calamuchita, Oliva y Villa del Rosario. Una particularidad se registró en los flujos con el Valle de Punilla y de Santa Rosa de Río Primero, cuyo caudal es similar a los incluidos en el A.M., pero el tiempo de viaje excede el límite prefijado<sup>497</sup>. Para terminar, sorpresivamente, con esta frase: “Sin embargo no cabe a la planificación municipal, como ya se dijera, profundizarlos.”

Además de la variable de los flujos de vehículos, considera la continuidad física de la urbanización, por lo cual incluye en el A.M. otras localidades: Villa Allende, Mendiolaza, Unquillo, y aunque más lejos, Río Ceballos, La Calera y Saldán. Destaca, que la autopista a Villa Carlos Paz -entonces en construcción- reduciría el tiempo de viaje e impactaría, de manera sensible, en las relaciones funcionales entre ambas ciudades.

En el apartado 1.3. Estructura urbana, destaca que se ha concentrado en un área reducida del centro de la ciudad una gran cantidad de servicios. Los accesos a ellos son la red vial radial convergente, vinculados por un anillo vial (la avenida de circunvalación, entonces incompleta) que muestra en el Gráfico 5<sup>498</sup>. La distribución de los asentamientos tiene su mayor densidad en el centro y disminuye hacia la periferia; sigue a las vías radiales de acceso que deja, a la vez, espacios vacíos entre estos ejes<sup>499</sup>. De este modo, de

---

<sup>496</sup> Gráfico: Censo Origen y destino, ver N°1 en Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

<sup>497</sup> La inclusión o no, de una localidad en el A.M. es definida arbitrariamente en base al tiempo de duración del viaje, cuando está definiendo la región a partir de la variable *magnitud del flujo*, ya que ambas localidades -Carlos Paz y Santa Rosa de Río Primero- tienen fuertes vínculos funcionales con Córdoba. Aclara, luego: “Es posible que los mismos deban incluirse dentro de aquel límite, si la consideración de otros indicadores necesarios a la delimitación del A.M. así lo indicase”.

<sup>498</sup> Gráfico 5: Red vial principal, ver N°2 en Primera Parte Anexo Cap. 4.A Planos y Gráficos.

<sup>499</sup> Gráfico 6: Densidad Fundiaria ver N°3 en Primera Parte Anexo Cap. 4.A Planos y Gráficos.

la superficie del ejido urbano, que está delimitada por un cuadrado de 24 km de lado, tiene uso urbano solamente el 30%, mientras el 70% restante está ocupado en una pequeña porción para uso agrícola o se destina a huertas. Las guarniciones militares, ubicadas hacia el oeste, actúan como barreras a la expansión de la ciudad hacia ese lado y, a la vez, perjudican las mejoras de las zonas aledañas; sin embargo, se considera que constituyen un área de reserva para futuras expansiones<sup>500</sup>. Hacia el sur (también SE y SO), está el “arco de las industrias más importantes de la ciudad (IKA, FIAT, IME)” con baja densidad residencial y numerosas industrias menores, asentadas sobre las vías radiales que cortan dicho arco. Hacia el N (Camino a Pajas Blancas), se comenzó a desarrollar de manera espontánea una zona industrial, con otra hacia el NE (camino a Montecristo y Ruta 19), promovida por los organismos de planificación municipal desde la década del 50; en esta última, se prevé la instalación de grandes plantas de gas y el Mercado de Abasto de la ciudad.

El estudio sostiene que: “Estas localizaciones industriales caracterizan de alguna manera la repentina y desordenada expansión con fuerte tendencia a la dispersión, que aunada al incremento de la población y actividades constituye la expresión física de un desmesurado y desordenado crecimiento, que se produjo sin la disciplina de un plan integral y sin el control necesario para adaptar los nuevos asentamientos a las condiciones resultantes de los rápidos cambios sociales y económicos que la ciudad experimentaba.” Lo cual se ilustra con el gráfico N° 7<sup>501</sup>.

La descripción de los nuevos loteos con sus estructuras de dameros orientados de maneras diferentes a las del centro y los barrios aledaños, como construcciones desestructurante de las vías de circulación, es anterior a la radicación de las industrias, cuya presencia, no hizo más que aumentar la cantidad e incrementar la velocidad de aparición de los mismos. Señala, además, que las características geológicas del suelo, las pendientes y barrancas, los cursos de agua (el río, el arroyo la Cañada y los canales de riego) condicionaron el crecimiento urbano.<sup>502</sup> También dice que las líneas ferroviarias actuaron como barrera a las vinculaciones y determinaron, en muchos casos, el cambio de orientación de los dameros.

---

<sup>500</sup> La expansión de la ciudad es considerada aquí como fenómeno positivo; Lapadula la cuestionaba.

<sup>501</sup> Gráfico 7: Proceso histórico de urbanización, ver N°4 en Primera Parte Anexo Cap. 4.A Planos y Gráficos.

<sup>502</sup> Pero no desarrolla una explicación sobre cómo y qué condicionaron en general ni, en cada caso particular, en qué consistió ese condicionamiento, por lo cual es una frase abstracta que no aporta nada.

Un estudio interesante sobre el tránsito automotor realizado por el Centro de Estudios del Transporte (CETTRAN) de la Universidad Nacional de Córdoba, relevó un flujo de 70.973 vehículos que circulaban a diario con diferentes destinos, lo que permitió conocer que, entre los vehículos livianos, se quedaba en la ciudad el 97% y el 3% restante seguían a otros lados; mientras que, para los vehículos pesados, se quedaba el 82% y pasaba el 18% restante. La avenida de Circunvalación, en construcción en esos años, permitiría que los vehículos que solamente pasaban por la ciudad, no tuvieran que penetrar hacia el centro; retomando el argumento con el cual Carrasco y Lapadula habían propuesto este anillo vial. A su vez, se identificaron como las rutas de mayor flujo la N° 9 Sur y Norte, la N° 20 hacia Carlos Paz y la E 54 al Noroeste; con la particularidad que la N° 9 Norte y Sur canalizaban mayoritariamente el transporte interregional y, en menor medida, la N° 19. Mientras que los flujos internos al Área Metropolitana se daban principalmente en relación a los ‘polos industriales’ y a las áreas residenciales que quedan por fuera del anillo de circunvalación, pero dentro de los límites del ejido municipal<sup>503</sup>. A su vez, el 50% de los vehículos censados en cada ruta de acceso, se dirigió hacia la zona céntrica de la ciudad (28.000 vehículos diarios); mientras que, en rutas de menor tránsito, como las N° 9 norte y la N°19, era el porte de los vehículos lo que generaba congestiones. En cambio, los vehículos livianos predominaban en la ruta a Villa Allende, en un 79%, y, a Pajas Blancas en un 77%, donde había un alto volumen de tránsito (28.000 en domingo y 20.000 en día de semana). De este estudio se dedujo la necesidad de hacer accesos diferenciados, tanto a la zona Centro, como al resto de la ciudad, que considerasen los flujos, el porte y velocidad de los vehículos, así como los destinos. Además de la avenida de Circunvalación, se mencionaba en este Plan las Obras del Sistema del río; otra vez, se retomó la propuesta que, en su momento, hicieron Carrasco y Lapadula.

El trabajo continúa con un análisis de población y señala que la ciudad “ha mantenido una tendencia de constante crecimiento con tasas superiores al promedio urbano del país”, pero que ello “no permite prever un crecimiento explosivo”, sino que las estimaciones indican que para el año 2.000 habría aproximadamente 1.800.000 habitantes. El problema no era, entonces, este crecimiento, sino “la distribución espacial del mismo” que tendía a extenderse por fuera de los ejes radiales donde se concentró la

---

<sup>503</sup> Este estudio informó sobre muchos otros flujos interesantes; p.e. registró el tránsito del domingo y el de mediado de semana permitiendo comparar las características de ambos, donde se observa el importante uso recreativo del “viaje a las sierras” que realizaba buena parte de los habitantes de la ciudad, que incrementaba el flujo de las rutas del arco hacia el oeste.



población, lo cual, encarecía la provisión de los servicios. Tal como había señalado Lapadula.

Las características y tipologías de los diferentes asentamientos de la población que propone el estudio, son una síntesis de trabajos previos de investigación<sup>504</sup>, en los que se identificaban las siguientes:

<i>Tipo</i>	<i>Nombre</i>	<i>Uso de suelo y grado</i>	<i>Renovación</i>	<i>Calidad de construcción</i>	<i>Densidad hab/ha</i>
<b>R.1</b>	<b>Área Central</b>				
<b>R.2</b>	Antiguo renovado sin espacios verdes	<b>Predom. residencial.</b> Pleno uso (100%) Manzana tipo A: 100x100, 35 lotes de 290 m <sup>2</sup> , 8/10 fte	Consolidada desde 1930. Renovación por cambio de uso.	Viviendas de más de 45 años, sup. cubierta media de 180 m <sup>2</sup> .	Alta o media entre 60 y 180
<b>R.3</b>	Antiguo no renovado	<b>Ídem R2</b>	Sin renovación	Ídem R2	Alta 120 a 180
<b>R.4</b>	Residencial	<b>Eminente residencial.</b> Pleno uso (100%) Manzanas variables.	Sin renovación	Diseño particular. Conservación muy buena, 180 m <sup>2</sup> con retiro al frente y medianera.	Media 60 a 120
<b>R.5</b>	Residencial	<b>Eminente residencial.</b> Subutilizado: 10-70%	Sin renovación	Medio. Bien conservado.	Media 60 a 120
<b>R.6</b>	Residencial	<b>Predom. residencial.</b> Subutilizado: 50-70%. VeloZ asentamiento. Manzana tipo D-E: Rectangular, 26-31 lotes, 250-310 m <sup>2</sup> , 10 fte.	Sin renovación por ser nuevas (menor a 20 años)	Viviendas de planes del BHN, con retiro al frente y viviendas con diseños particulares.	Media 60 a 120
<b>R.7</b>	Residencial	<b>Predom. residencial.</b> Subutilizado: 70%. VeloZ asentamiento. Manzana tipo D: rectangular, 26 lotes, 250 m <sup>2</sup> , 10 fte.	Sin renovación por ser nuevas (menor a 20-25 años)	Económico, PB, tipología BHN. Bien conservada, 70 a 85 m <sup>2</sup> , con retiro al frente y medianera.	Media o Baja menor a 60
<b>R.8</b>	Residencial	<b>Predom. residencial.</b> Subutilizado: 50%. Lento asentamiento	Sin renovación por ser nuevas o antiguas sin conformación.	Económico, PB, sin plan previo. Bien conservada, 60 a 70 m <sup>2</sup> , sin retiros. Conservación regular.	Media o Baja menor a 60
<b>R.9</b>	Subutilizada	<b>Predom. residencial.</b> Subutilizado: menos del 50%. Manzana	Sin renovación por ser nuevas (menos de 18 años)	Muy económico, PB, sin terminar.	Baja menor a 60

<sup>504</sup> A.P.U. Patrones de urbanización, 1972-73; A.P.U. Áreas Homogéneas, 1970-71; A.P.U. Estudios sobre Villas de Emergencia, 70-71-73; A.P.U. Áreas de acción prioritarias, 1973; A.P.U. Programa de desarrollo social, 1973. Vivienda. Centros asistenciales. Centros de Abastecimiento. Áreas verdes y equipamiento recreativo deportivo. Infraestructura de servicios; A.P.U. Asentamiento de población, 1973; A.P.U. Estudios para la zonificación industrial, 1966-70-71-73; A.P.U. Estudios sobre Espacios Verdes, 1970-73.

		tipo D: rectangular, 26 lotes, 250 m <sup>2</sup> , 10 fte.			
<b>R.10</b>	Villa de emergencia	<b>Eminente residencial.</b> Asentamiento irregular, posesión de hecho.	No caracterizable	Muy precaria.	No caracterizable

Según el *Diagnóstico Tentativo*, la “definición de estos patrones de urbanización permite extraer, comparativamente con las posibles alternativas de crecimiento urbano, líneas definidas que orienten la acción a seguir en relación al desarrollo urbano futuro”. Al confrontar esos resultados con la infraestructura de servicios<sup>505</sup> y equipamiento social existentes, se establecieron las Áreas de acción prioritarias<sup>506</sup>.

El Área Central se caracterizó por la concentración de establecimientos comerciales -tanto por la cantidad, como por la diversidad y el tamaño-, respecto al resto de la ciudad; características que se extienden siguiendo las radiales de la red vial inmediatas al Casco Chico. La otra zona de la ciudad, en la que aparecen asentamientos comerciales de cierta importancia, con predominio recreativo, es hacia el NO siguiendo el eje radial de la avenida Rafael Núñez. Los loteos, extendían los suburbios periféricos de manera discontinua; dejaban bolsones vacíos entre unos y otros que encarecían la provisión de los servicios<sup>507</sup>. También, se habían identificado cinco áreas con uso industrial predominante del suelo<sup>508</sup>.

El *estudio de las Áreas Verdes* comenzaba señalando que las “condiciones topográficas y el proceso de urbanización fueron conformando un paisaje urbano heterogéneo; pero, sólo en determinadas áreas, que podían considerarse puntos focales” adquirirían valor paisajístico, como “el Área Central y algunas zonas altas de su entorno inmediato”. Otros “elementos de alto valor potencial paisajístico como el Río Primero, La Cañada, y zonas elevadas no ocupadas”, además de no haberse incorporado al paisaje, se encontraban “sometidas a un proceso de deterioro natural o malogradas por efecto del

<sup>505</sup> Gráfico: Servicios, ver N°5 en Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

<sup>506</sup> Gráfico: Áreas de acción prioritaria, ver N°6 en Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

<sup>507</sup> Gráfico: Usos del suelo generalizado, ver N°7 en Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

<sup>508</sup> Para esta parte del trabajo se utilizaron las siguientes investigaciones: A.P.U. Estudios sobre uso del suelo 1969-70; A.P.U. Accesibilidad al Área Central, 1969-70-71-72-73; A.P.U. Estudios sobre peatonalización 1970-71; A.P.U. y Dirección Municipal de Tránsito, Estudio sobre localización de Playas y Cocheras. Anteproyecto de Ordenanza, 1972; A.P.U. Estudio sobre comercio, 1969-70; A.P.U. Estudio sobre Centro Histórico, 1965-66-67-68-70 y 73. Gráfico: Zonas industriales dominantes, ver N°8 en Primera Parte Anexo Cap. 4.A Planos y Gráficos.

uso del suelo indiscriminado” y, a veces, “abiertamente depredativo” como la extracción de áridos de las costas del río.

El *Área Central*, o Casco Céntrico, recibió particular atención en este estudio. Los flujos de circulación automotriz mostró que a esta zona llegaban más del 50% de los viajes que se originaban fuera del anillo de circunvalación, esta característica que no presentaba ninguna de las otras áreas de la ciudad. Se explicaba esa atracción por poseer una concentración multifuncional de servicios, que alcanzaban a toda la ciudad y se extendían a la región, el país y, en algunos casos, fuera del país. El área atraía “actividades comerciales, administrativas, educativas, bancarias, recreativas y residenciales de alta densidad”, a las que se sumaban actividades industriales que, en el momento en que se radicaron, los predios que ocuparon estaban en la periferia. La actividad comercial predominaba y se concentraba en las calles peatonales, que perdía densidad a medida que se alejaban, conservando presencia sobre las avenidas Colón y Castro Barros.

El uso residencial de alta densidad se aglutinaba sobre las principales avenidas y ejes de circulación (General Paz-Vélez Sarsfield, Olmos-Colón, Chacabuco-Maipú) y decaía hacia la periferia. La red vial proveniente del resto de la ciudad padecía de “altos niveles de congestión” que dificultaban la accesibilidad a la misma. Mientras que, la “red vial propia del área central”, que mantenía la misma traza y dimensiones originales -salvo algunas pocas avenidas- de cuando fueron creadas, no tenían previsto alojar el parque automotor que se desplazaba por ellas en el momento del estudio; por lo cual, se generaba el congestionamiento del tránsito. A ello, se agregó el flujo de los vehículos que estaban de paso hacia otras zonas, al no existir una red interperiférica. Esta situación complicó, además, el servicio de transporte automotor y complejizó la ecuación entre la rentabilidad por uso intensivo (todas las líneas necesitan pasar por el área central) y las demoras por congestión<sup>509</sup>.

La circulación peatonal no estaba sistematizada de modo de proveer agilidad y seguridad a sus usuarios. El logro que significó la peatonalización de algunas calles, vigorizó la actividad comercial y recreativa, que se reforzó con la realización de todo tipo de eventos. Tampoco había un sistema de estacionamiento que liberara las calles de los vehículos detenidos durante muchas horas, incluso en lugares prohibidos y en doble fila; los que debían ser estudiados para cuantificar esa necesidad. Estos problemas de

---

<sup>509</sup> Gráfico: Accesibilidad, ver N°9 en Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

accesibilidad al Centro explicaban, en parte, la incipiente aparición de zonas comerciales en las avenidas radiales de acceso: 24 de Septiembre, Julio A. Roca y Juan B. Justo.

El área Central concentraba el 60% de las ventas, aunque en algunos de los ramos -como alimentos, bebidas y tabaco, textil, caucho y materiales de construcción- aparecía una débil tendencia a disminuir su participación relativa.

Por último, los edificios históricos que están localizados en su totalidad en el centro, suman un atractivo paisajístico a las características del área. El “desarrollo futuro que se plantee para el Área Central, deberá prever y asegurar la estructuración paisajístico-funcional del Centro Histórico en relación a la totalidad del Área Central, que ya se ha iniciado parcialmente”.

Finaliza el apartado, diciendo: “Como conclusión de esta primera parte del Informe, cabe destacar que en el diagnóstico tentativo hasta aquí expuesto, ciertos sectores de análisis han sido solo parcialmente desarrollados. En ese sentido, sus limitaciones se han indicado en cada caso, como así también en qué sentido deberían profundizarse los estudios. Esta situación si bien no permite una programación futura de valores absolutos, permite en cambio el planteo de alternativas de desarrollo físico que, contemplando las orientaciones surgidas del análisis de los diversos aspectos considerados y en relación al enfoque asignado al estudio<sup>510</sup> de definición esquemática de la estructuración general del crecimiento, permitan extraer conclusiones comparativas para definir el Esquema de Ordenamiento Urbano más adecuado para el futuro de Córdoba.”

#### **4.1.2.- Segunda Parte**

En la segunda parte, se exponen las propuestas de “Alternativas de desarrollo físico de la ciudad”, organizadas con los siguientes subtítulos: 2.1. Marco de encuadramiento; 2.2. Los instrumentos; 2.3. Consideraciones generales sobre el desarrollo espontáneo; 2.4. Alternativa 1: Crecimiento mono-céntrico concentrado; 2.5. Alternativa 2: Ejes preferenciales de desarrollo; 2.6. Conclusiones generales; 2.7. Lineamientos para la consecución de la tarea.

---

<sup>510</sup> Al inicio se había explicitado el enfoque. “El estudio que se adjunta a continuación está enmarcado y orientado por el enfoque de una planificación comprehensiva, entendiendo por tal aquella que a través de la coordinación de todos los niveles de planificación que afectan el desarrollo urbano fija las políticas de desarrollo económico, social y físico asignando a cada centro urbano el rol que le corresponde en el ordenamiento total del territorio nacional.”

Al inicio del 2.1. Marco de encuadramiento, establece lo más importante para “el conocimiento del fenómeno urbano”, que es “la definición de la orientación que está asumiendo el crecimiento o expansión de sus áreas”. La importancia que se “acrecienta cuando una ciudad alcanza una determinada magnitud y su actividad industrial comienza a tener un rol importante en el proceso de producción ya que se acelera así el proceso mismo de crecimiento.” “En tal situación cumple un rol fundamental la planificación física ante la necesidad de contar con instrumentos que regulen, orienten y ordenen las políticas municipales en relación a las prioridades de inversión; inversiones que comúnmente se materializan con especial énfasis en infraestructura de servicios y equipamiento.”<sup>511</sup> El crecimiento físico de la ciudad depende del asentamiento de la población, que “busca instalarse en lo posible en áreas que le permitan obtener las facilidades de movimientos y los niveles de habitabilidad urbana necesarios para sus actividades vitales”, las que están condicionadas por la infraestructura de servicios y equipamiento; por esto, es que, la planificación del desarrollo físico, regula y ordena el crecimiento de la ciudad.

Además, dice el documento, “el cambio histórico producido en los últimos años sobre el enfoque asignado a los planes urbanísticos” refuerza “la necesidad de un plan flexible”, concepto que se había formulado al comienzo de la exposición del trabajo.<sup>512</sup> Para ilustrar los cambios de enfoque sobre los planes urbanos, Foglia realizó una exposición esquemática; y, para justificar el adoptado en la propuesta, hizo referencia a la necesidad del urbanismo a finales del siglo XIX, debido al “desarrollo espontáneo acelerado por el crecimiento demográfico con sus áreas periféricas marginadas”.

---

<sup>511</sup> Llamo la atención para que se tenga en cuenta, que la inversión pública en obras de infraestructura y de servicios es el principal instrumento de la planificación pública urbana; otro instrumento, se constituye con las normas, cuya eficacia depende -además de qué y cómo se busca performar con su enunciado-, si hay capacidad y voluntad de hacer que se cumplan controlando; un tercero, es incidir sobre la motivación y las creencias de los habitantes, a través del diálogo argumentativo (Otto-Apel, 1998), la educación (Freyre, 1965) o la persuasión mediante propaganda (Bernays, 1928). Estos instrumentos, pueden ser utilizados de diferentes maneras: más o menos autoritaria (visión positivista normativa); negociada (visión positivista orientativa); de disputa política (visión estratégica); o democrático participativo. La capacidad de regular las acciones sociales que tiene un plan depende, entonces, -además de la calidad del plan que establece de manera más o menos acertada qué y cómo organizar la realidad que se busca modificar-, de los recursos (económicos, financieros, técnicos y humanos), la normativa con sus controles y de la capacidad de motivar a la población pertinente. La propuesta que se está analizando, pareciera que no considera a los principales urbanizadores que han estado haciendo la ciudad de Córdoba en las últimas décadas: los loteadores. Ni a los planes anteriores que señalan los mismos problemas, muchas veces con más precisión.

<sup>512</sup> “lo suficientemente flexible como para que la misma pueda adaptarse a la situación cambiante que se derivaría de la aplicación futura de políticas nacionales y regionales que afecten el desarrollo de Córdoba”, fueron las palabras.

Comienza indicando: “Los pioneros del urbanismo, a través de un proceso intelectual comprensible, intentan organizar el crecimiento urbano en el marco de planes definidos, documentos teóricos, fijos e irreales que se revelaron finalmente como utopías”. Se intentó, luego, “un urbanismo operacional ajustando los planes a programaciones detalladas: los planes reguladores”; pero, ese intento, tropezó con la dificultad intrínseca de “ajustar las necesidades ideales” a “los medios prácticamente posibles”. “En definitiva, las realizaciones que se esperaban de tales planes, engendraron decepciones y pérdidas económicas”, debido a que resultaron difíciles de sincronizar y coordinar los esfuerzos públicos, así como obtenerlos de los privados, “y aleatorias en sus resultados como consecuencia de una programación tan detallada del crecimiento que fue fatalmente lerda y pesada. Ambicioso, complejo y lento ese urbanismo hubiera concluido en bloquear el desarrollo futuro si no hubiese sido rechazado por las mismas fuerzas en juego que intentaba ordenar”<sup>513</sup>. A continuación, agrega, para “escapar a ese urbanismo bloqueado por su inflexibilidad -y atendiendo a las consideraciones expuestas sobre la planificación comprehensiva-, esta Asesoría se plantea una nueva orientación que da cabida a nuevos métodos de análisis, diagnóstico y proposiciones, y que, basándose en las actividades urbanas, distingue netamente dos tipos de ‘equipamientos’ básicos para el crecimiento de la Ciudad.”

Los dos tipos de equipamiento que distingue, son:

1) *Estructurantes*, que atrapan y orientan las urbanizaciones, como “la gran infraestructura de transporte” de carga y de personas; “las zonas industriales básicas”. Luego menciona: rutas urbanas; vías rápidas; vías férreas; transporte; grandes colectores cloacales y desagües; estaciones de depuración; redes eléctricas de alta y media tensión; conductos maestros de agua; universidades y centros de investigación; hospitales de servicio urbano y regional; espacios verdes y recreativos de escala urbana. Aclara que este equipamiento *estructurante*, es “esencial que corresponda a la responsabilidad directa del poder público: su programación constituye el arma principal para el control del desarrollo urbano.” Por sus costos y tiempos de amortización este tipo de equipamiento “excluye -de hecho- la posibilidad de estar a cargo de los urbanizadores y loteadores del sector privado”.

---

<sup>513</sup> Pareciera que se refiere a la planificación “normativa” de los grandes “planes nacionales”, como los que hacía muy pocos años atrás promovió un sector del gobierno nacional desde el CONADE, a los que cita como fuente de información.

2) *Acompañantes*, son “concomitantes del asentamiento residencial en cada área urbana” como: centros de asistencia a la niñez; guarderías; escuelas primarias; centros asistenciales de escala barrial; red de agua y electricidad domiciliaria; vías de acceso; abastecimiento a escala barrial; etc. Estos, pueden ser solventados por los mismos loteadores.

En 2.2. Los instrumentos, propone desarrollar un Esquema Director de Ordenamiento Urbano (EDOU)<sup>514</sup> y, agrega en 2.2.1. : “Se considera que las condiciones a cumplir por este estudio serán las siguientes: 1. El EDOU debe permanecer en *esquema* definiendo -sin entrar en un detalle esterilizante en el que la precisión solo conduce a que pueda perimirse rápidamente- la trama de los grandes equipamientos estructurales, mediante la construcción de los cuales se promueve el desarrollo urbano”. 2. El EDOU debe respetar las siguientes coherencias: a) “entre los volúmenes de construcción y urbanización”, y aclara que “significa coherencia” entre asentamiento poblacional, accesibilidad y servicios (agua, luz y cloacas), espacios verdes; b) “entre el empleo y el asentamiento poblacional en cada área”, para reducir “las migraciones alternadas trabajo/vivienda”; c) “entre los medios financieros utilizables en un período de tiempo y los equipamientos que vayan a obtenerse para el mismo período”. 3. “Mientras no cambie el sistema de libre competencia en el mercado de la tierra, y no se regule la relación oferta-demanda, el EDOU deberá prever en las zonas servidas por el *equipamiento estructurante* superficies urbanizables superiores a los requerimientos en terrenos estrictamente necesarios para hacer frente a la urbanización previsible para el período de tiempo considerado”. Para lo cual, se categorizan los terrenos en tres: a) aquellos cuyo equipamiento *acompañante* es programado por el poder público; b) aquellos cuyo equipamiento *estructurante* es realizado por los urbanizadores, lo que deberá ser previsto en la ordenanza<sup>515</sup>; c) los que son *áreas problemáticas* o que requieran de la *acción prioritaria*

---

<sup>514</sup> Propone generar un EDOU, al que define aquí con una serie de rasgos generales, los que serán desarrollados en un documento publicado en 1978 como “Esquema de Ordenamiento Urbano” confeccionado por la Dirección de Planeamiento Urbano; este trabajo se retoma y analiza más adelante.

<sup>515</sup> Aunque la redacción es confusa -y contradictoria con la definición previa de qué es un *equipamiento estructurante*, que, en principio, se dijo que lo proveía solamente el Estado-, se puede entender que está proponiendo dotar de ese tipo de equipamiento, a los terrenos que se prevén que serán utilizados en cierto período futuro, para regular la oferta. Pero, admite luego, que puede ser que al *equipamiento estructurante* lo realicen los urbanizadores de manera privada; lo que en este caso, deberá constar en una ordenanza específica. El tipo de razonamiento pragmático utilizado, genera inconsistencias y problemas a futuro, ya que, un plan de Ordenamiento Urbano, que se supone debe ser estable en el largo plazo para que tenga resultados, anticipe en su enunciado que puede ser modificado de manera *ad hoc* -en ciertos loteos por una ordenanza-, introduce la posibilidad de usos del suelo opuestos al ordenamiento buscado, y otorga

“del Estado para el mejoramiento de las condiciones de vida de sus habitantes”. 4. “El EDOU deberá delimitar, en cambio, con gran precisión, las *zonas no urbanizables* especialmente destacando: a) espacios verdes a conservar y proteger; b) espacios destinados a otros usos: agrícolas o industrial extensivo, etc.”

Luego, expone el punto 2.2.2. Plan de ocupación del suelo. Código de edificación. Política Fundiaria, que las normas “ordenarían de manera simple los problemas presentados por la construcción corriente”. Para ello, “debiera estudiarse en detalle, en función de la política que el Estado fije al respecto” ya que “se entiende que sin una política del suelo que fije”, “los mecanismos operacionales de intervención del Estado para regular el problema”, “resulta imposible garantizar la vigencia del EDOU”.

En el punto 2.2.3, agrega algunas precisiones sobre los alcances del EDOU, donde sostiene que, si bien es necesario, “no sirve para todos los propósitos que en general se espera que cumplan los planes de desarrollo urbano”, ya que sus objetivos “son más limitados y pueden sintetizarse” en los cuatro puntos que enumera: “1. Considerar en el crecimiento futuro la definición de funciones urbanas y metropolitanas que cumple la ciudad, y las relaciones consecuentes con su Área de Influencia Inmediata. 2. Clarificar la estructura física del crecimiento futuro definiendo su forma general en función de los elementos calificados como ‘estructurantes’ excluyendo los detalles, de manera de conseguir un plan ordenador capaz de ser revisado constantemente y adaptado a las condiciones cambiantes de la dinámica urbana. 3. Identificar áreas que requieran el desarrollo o redesarrollo prioritario para concentrar la acción del Estado en las mismas. 4. Permitir la discusión y aprobación legal correspondiente del crecimiento futuro que se defina.”

Para llegar a un nivel de detalles del plan en cada área, se deberán llevar estos lineamientos de crecimiento a planes locales de detalle, “que consideren en cada caso los mecanismos de la política fundiaria que se defina para su concreción. Pero se estima que dentro de la organización aquí planteada dichos planes solo debieran materializarse una vez seleccionada la alternativa más conveniente para el crecimiento futuro de Córdoba.” Las alternativas que, teóricamente, serían aplicables al crecimiento futuro de Córdoba, se enunciaron a continuación, y “tienen por objetivo definir los sistemas espaciales de ordenamiento posibles”.

---

discrecionalidad política al poder municipal para que dicte las ordenanzas que, en ciertos casos, se cumpla con el Ordenamiento Urbano y, en otros, no.



Esas alternativas se exponen en los siguientes puntos: 2.3. Consideraciones generales sobre el desarrollo espontáneo; 2.4. Alternativa 1: Crecimiento monocéntrico concentrado; 2.5. Alternativa 2: Ejes preferenciales de desarrollo.

En “2.3. Consideraciones generales sobre el desarrollo espontáneo”, “es posible definir dos formas básicas de crecimiento urbano”, que son: A) Expansión, cuando ocupa áreas rurales vecinas; y, B) Concentración, cuando ocupa áreas urbanas. Considera que en Córdoba predomina el Tipo A. De acuerdo al otro criterio, según sea mayor o menor la participación del Estado en la determinación y ordenamiento del crecimiento, se distinguen dos situaciones: 1) Crecimiento espontáneo, que es la situación actual de la ciudad; y, 2) Crecimiento inducido por el Estado, que es la situación que se pretende alcanzar.

Continúa diciendo, si “proyectamos las tendencias al futuro sin proponer una intervención deliberada, en una suerte prognosis”, la situación podría caracterizarse en relación a “las funciones polares y metropolitanas”, con una creciente ocupación del territorio “indiscriminada y desordenada” que, sumado a la congestión vial, vería comprometida las relaciones funcionales entre Córdoba y su región, “con las consiguientes deseconomías y costos adicionales”. Con respecto a la estructura interna de la ciudad, “el crecimiento demográfico previsible en relación a su asentamiento espacial intensivo, llegaría a congestionar totalmente el sistema de interconexión urbana existente”<sup>516</sup>. Y agrega, “el crecimiento del parque automotor” casi duplicaría el actual para el año 1978, lo que afectaría la accesibilidad existente a los servicios y equipamientos<sup>517</sup>, que, dada la interdependencia entre usos del suelo y accesibilidad, redundaría en una valorización de la tierra, que podría aumentar el desequilibrio ya existente entre áreas con servicios e infraestructura y áreas marginales. Así, la población nueva tendería a asentarse en las zonas más accesibles económicamente, extendiendo desordenadamente la ocupación del territorio, lo que elevaría el costo de los servicios públicos si se pretende hacer llegar el abastecimiento a esas zonas.

*Proyección del parque automotor de la ciudad de Córdoba (Vehículos livianos)*

Adefa Tasa Anual	Año	Municipal Patentes	Proyec. Patentes	Adefa Censo	Proyec. s/ tasa 1/2	Proyec. s/ tasa mín.	Proyec. s/ tasa máx.
	1965			27.460			
1.035	1966			28.431	32.650	28.421	32.227
1.210	1967			34.406	37.840	29.416	40.205

<sup>516</sup> Gráfico: Desarrollo espontáneo, ver N°10 en Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

<sup>517</sup> Gráfico: Accesibilidad al área central, ver N°11 en Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

1.195	1968	53.776		41.036	43.030	30.446	48.648
1.114	1969			47.936	48.220	31.511	58.864
	1970			53.404	53.410	32.613	71.225
	1971				63.497	55.273	64.619
	1972	88.297			73.591	57.208	78.189
	1973				83.684	59.210	94.609
	1974				93.777	61.282	114.447
	1975		130.944		103.871	63.427	138.517
	1976		145.160		123.503	65.647	167.606
	1977		159.376		146.845	67.945	202.803

Datos correspondientes a automóviles y pick-ups. Parque total en 1972: 110.397 unidades

**Fuentes:** Asociación de Fabricantes de Automóviles (SDEFA).  
Dirección de Patentamiento de la Municipalidad de Córdoba.

En esta prognosis, las “funciones del Área Central, por su parte -congestionada en sí misma y con su accesibilidad deteriorada- se expandirían indiscriminadamente a áreas que no están preparadas para recibirlas. Consecuentemente se perderían los valores actuales del Centro, y se desaprovecharían las inversiones que ya se han realizado dentro del mismo conjunto” (servicios de agua, desagües, cloacas, gas, red vial, el ensanche de Chacabuco-Maipú, o el puente sobre el río en calle Sarmiento, Área Peatonal, etc.).

Desechado el *desarrollo espontáneo incontrolado*, pasa a considerar las dos alternativas de crecimiento ordenado.

En “2.4. Alternativa 1: Crecimiento monocéntrico concentrado”, expone, en primer lugar, el “modelo teórico” que se caracteriza por: 1.- aceptar la estructura radiocéntrica actual; 2.- aceptar la organización existente con un centro único multifuncional de servicios; 3.- congelar el crecimiento de la urbanización por expansión, mediante la definición de un perímetro máximo, que la contenga y rellene las áreas vacías<sup>518</sup>.

Pasa luego a aplicar el “modelo teórico” a la estructura urbana existente que muestra en el gráfico N°29<sup>519</sup>, donde el perímetro se establece en “la traza de la avenida de Circunvalación en vías de realización”. Pasa a estudiar, a continuación, “la posibilidad de absorción de población que tendrían dichas áreas”, que ilustra en el Gráfico N°30<sup>520</sup>. Dado que, el llenado de esas superficies “puede asumir dos formas de ordenamiento diferentes que generan dos subalternativas”: A. manteniendo la densidad actual, según la

<sup>518</sup> Este modelo teórico en los puntos 1 y 2, propone lo que ya está sucediendo; y en el punto 3, algo que ya se propuso 10 años antes en los *Lineamientos* de Lapadula, con el recurso del anillo exterior como barrera física que no funcionó; lo que confirma que la aplicación de este “modelo”, como se verá, fue construido para ser descartado.

<sup>519</sup> Gráfico: Alternativa 1: monocéntrica concentrada. ver N°12 en Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

<sup>520</sup> Gráfico: Población, ver N°13 en Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

tendencia natural; B. densificando normativamente determinadas áreas para lograr una mayor concentración. Con una proyección de la población estima los siguientes valores:

Años	Crecimiento por decenio	Sumatoria
1970-1980	270.176	
1980-1990	341.378	611.554
1990-2000	432.950	1.044.510

Considerando la subalternativa A, los terrenos loteados de baja ocupación tendrían capacidad para absorber aproximadamente 66.000 habitantes y, los que están sin lotear, podrían absorber 360.000 habitantes más, con lo que habría una capacidad de sumar a la ciudad 420.000 habitantes, que es el crecimiento que se prevé alcanzar en 1985; lo cual lleva a desechar esta subalternativa.

Con la subalternativa B, se asume que: 1. las áreas ya loteadas con baja ocupación, seguirán con su tendencia natural y, en aquellas que están sin ocupación, se subiría la densidad, de modo de elevar la capacidad a 80.000 habitantes; 2. las áreas que aún no han sido loteadas, elevarán la densidad en al menos un 40% de la actual, de modo de llegar a unos 500.000 habitantes. La propuesta de conjunto, daría la posibilidad de incorporar 580.000 habitantes, que es la población prevista para el decenio 1990-2000. Sin embargo, ese ordenamiento, a pesar de las ventajas que presenta, implicaría una serie de inconvenientes y, sobre todo, supone la rigidez de imponer un límite artificial como es la avenida de Circunvalación. Por lo cual, “no reúne a largo plazo los requisitos necesarios de flexibilidad y factibilidad asignados al EDOU; al menos, en su forma pura.” Con lo tanto, desecha esta alternativa y pasa a explicar la siguiente.

En 2.5. Alternativa 2: Ejes preferenciales de desarrollo, comienza con el modelo teórico, que expone en cuatro puntos: 1. se dará énfasis a ciertas direcciones de crecimiento, indicando ejes preferenciales de asentamientos residenciales o industriales; 2. el equipamiento comunitario y los centros comerciales, así como de las pequeñas industrias que sean compatibles, se localizarán a lo largo de estos ejes; 3. los ejes preferenciales estarán equipados con una red troncal de servicios integrales y un sistema de transporte rápido; 4. en conjunto, estas definiciones se traducirán en congelar el crecimiento indiscriminado en todos los sentidos y ordenarán los mismos en el sentido que se defina como preferencial. Esta propuesta, a diferencia de la anterior, no tiene como objetivo “salvar los déficits y problemas del crecimiento espontáneo; sino, ofrecer una alternativa superadora que permita”: A. Orientar el uso del suelo; B. Favorecer las relaciones funcionales promoviendo el proceso de descentralización; C. Racionalizar el

crecimiento de la infraestructura de servicios; D. Asegurar las vinculaciones necesarias a las funciones polares de la ciudad con otros centros urbanos; E. Asegurar un cierto equilibrio entre espacio urbanizado y espacio libre de uso rural y recreativo.

En el punto siguiente expone la “Aplicación”, que está acompañada del Gráfico N°31<sup>521</sup>. Comienza con la “elección de ejes candidatos” entre los principales radiales: 1) Avenida Colón-Camino a La Calera; 2) Camino a Santa Ana- bulevar San Juan; 3) Ruta 20; 4) Ruta 36-avenida Vélez Sarsfield; 5) Camino a San Antonio; 6) Avenida Gral. O’Higgins-Camino a San Carlos; 7) Camino 11 de Septiembre (Villa Coronel Olmedo); 8) Ruta 9 Sur; 9) Nuevo acceso Ruta 9 Sur; 10) Camino a Chacra de la Merced; 11) Bulnes- avenida Las Malvinas- Ruta 88; 12) Nuevo trazado de Ruta 19; 13) Avenida Juan B. Justo-Ruta 9 Norte; 14) Ruta E 53; 15) Rafael Núñez-Caraffa-Castro Barros. De estos, se seleccionaron como ejes candidatos: 1, 3, 4, 9, 12, 13 y 15.

En la propuesta, analiza los ejes seleccionados, a los que subdivide, categoriza el uso del suelo y da información sobre la población asentada, la accesibilidad al centro, la infraestructura y el caudal vehicular; todo lo cual, se sintetiza en el cuadro siguiente:

Eje	Tramo/Usos suelo	Población	Accesibilidad	Infraestructura	Vehículos
<b>Eje 15.</b> R. Núñez- Caraffa: corredor de 1 km de ancho (cinco cuadras a cada lado de la Av.) desde el Puente Avellaneda hasta el límite del ejido urbano	<b>A.</b> Castro Barros: Residencial: R2. <b>B.</b> Caraffa: Residencial: R4 <b>C.</b> Rafael Núñez Residencial: R5	a)Propia: 48.654 h 6,05% b)Influencia: 60.774 h 7,57% T) Total: 109.338 13,63%	<b>A:</b> Congestión <b>B:</b> Normal <b>C:</b> Congestión relativa Isócrona de 5’ en el extremo N de Caraffa Isocrona de 10’ a la mitad de R. Núñez	<b>A:</b> Pavimento, agua, cloacas y gas: 100% Prestación Buena. <b>B:</b> pavimento y agua 100%; Cloacas y gas parcial. Prestación Regular. <b>C:</b> pavimento 70%; agua, cloacas y gas parcial. Prestación: deficiente.	20.800 diario (1968)
<b>Eje 13:</b> Ruta 9 N/ Avenida Juan B. Justo corredor de 1 km de ancho (cinco cuadras a cada lado de la avenida) de 9,5 km de longitud, hasta Guiñazú.	Residencial: predomina R3; hay también R2, R7, R8 y R9. Patrón mixto residencial-industrial, con comercial sobre la Av. J. B. Justo y algunas industrias pequeñas y medianas, inocuas.	a)Propia: 35.000 h 4,40% b)Influencia: 140.000 h 17,50% T) Total: 175.000 21,90% Densidad media: 90 a 120 h/ha.	J.B.Justo-Diagonal Ica muy congestionada. J.B.Justo de Diagonal Ica a Guiñazú congestionada. Isocrona de 5’ a la altura de los Talleres del FC. Isocrona de 10’ a la altura de la	Pavimento 80% Agua 70% Gas 10% Cloacas 15% Prestación regular En zona no urbanizada (60/65%) provisión deficiente.	4.400 vehículos al día. (1968)

<sup>521</sup> Alternativa 2. Ejes preferenciales de desarrollo, ver N°14 en Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

		Área de mayor crecimiento intercensal.	Av. Circunvalación.		
<b>Eje 12:</b> Bulnes, Las Malvinas, Ruta 88 corredor de 1 km de ancho (cinco cuadras a cada lado) comienza en el cruce con la avenida J. B. Justo.	Residencial: R2 domina en el 50%, R3, R8 el 25%, y R7 el 10%. Comercial: sobre Bulnes. Industrial: pequeña inocua, grande aislada.	a) Propia: 33.000 h 4,15% b) Influencia: 74.000 h 9,20% T) 107.000 h 13,35% Densidad: de 90 a 120 hab/ha	Av. Bulnes al cruce con J. B. Justo y los talleres muy congestionado. Bulnes-Malvinas hasta Circunvalación congestionada. Isocrona de 5' a la altura de los Talleres del FC. Isocrona de 10' a la altura de Circunvalación	Pavimento 90% Agua 90% Cloacas 15% Gas no tiene Pasa un gasoducto troncal y redes troncales de energía eléctrica proveniente de Pilar.	3.400 vehículos al día. (1968)
<b>Eje 9:</b> Ruta 9 Sur corredor de 1 km de ancho (cinco cuadras a cada lado) entre el Hospital Rawson y el Arco; y de 2 km desde el Arco hasta Circunvalación. <b>A:</b> Rawson/Fábrica de zapatos <b>B:</b> Fábrica/Arco <b>C:</b> Arco/limite ejido	<b>A:</b> Patrón mixto comercial/industrial. También Residencial R4. <b>B:</b> Patrón mixto. Comercio local. Industria mediana Residencial R7. R8 y R2. <b>C:</b> Patrón industrial. Industrias grandes. Comercio local. Residencial: R7 70%. R6 y R7.	a) Propia 42.000 h 5,00% b) Influencia: 36.000h 3,50% T) 79.000h 8,50% Densidad: <b>A:</b> 90/120 <b>B:</b> 60/90 <b>C:</b> 3 0/60	Buena, congestión por obras de remodelación. Isocrona de 5' pasa por B° Colón. Isocrona de 10' a la altura de Ferreyra.	<b>A:</b> pavimento y agua 100% Gas no tiene. <b>B:</b> Prestación regular <b>C:</b> Prestación deficiente	10.800 vehículos al día. (1968)
<b>Eje 4:</b> Ruta 36, Vélez Sarsfield; corredor de 1 km de ancho (cinco cuadras a cada lado) del cruce con el FC a Malagueño hasta el B° Santa Isabel	Patrón mixto industrial/residencial. el 30% Población asentada e n el 30%. El resto es zona baldía o urbanizada sin uso. Industria grande, mediana y pequeña. Comercios locales. Residencial R9, subutilización del suelo, densidad baja.	a) Propia: 16.000 h 2,00 % b) Influencia 27.000 3.40% T) 43.000 5,40% Densidad: 1-30/ha; zonas de máxima 60-90/ha	Del área central al cruce con las vías del FC: normal. Desde aquí a R36: congestionado R36: congestionado Isocrona de 5' a la altura del FC. Isocrona de 10' al inicio de V. El Libertador.	Pavimento 20/50% Agua: 15% Cloacas y Gas no tiene. Servicios precarios o inexistentes.	9.000 vehículos al día. (1968)
<b>Eje 3:</b> Ruta 20 corredor de 1/2 km de ancho (2 y 1/2 cuadras a cada lado) desde la calle Río Negro al este hasta los terrenos de uso militar al oeste.	Residencial: R7 y R9. Subutilización de suelo y bajo nivel edilicio. Industria: Grande (IME) aislada; pequeñas e inocuas. Comercial: de escala local y urbana.	a) Propia: 19.000 h 2,4% Densidad 30-60/ha Máxima 60-90/ha	De Bajada S. Roque a M. Vidal: congestionada De M. Vidal al cruce FC normal. Isocrona de 10' cruza a la altura de Circunvalación.	Pavimento 70% Agua 5% Prestaciones deficientes.	11.000 vehículos al día. (1968)
<b>Eje 1:</b> Av. Colón corredor de 1 km de ancho (cinco cuadras a cada lado) a partir de	<b>A:</b> Residencial R2 en un 50%, uso pleno, intensa renovación. <b>B:</b> Residencial R9/R10, suelo	a) Propia: 41.000 h 5% <b>A:</b> densidad 150 a 180 h/ha	<b>A:</b> en el centro Congestionada <b>B:</b> normal entre P. Zanni y los terrenos militares, con	Infraestructura: <b>A:</b> buen nivel de prestación <b>B:</b> prestación deficiente.	4.100 vehículos al día. (1968)

La Cañada hacia el oeste. <b>A:</b> desde Cañada hasta Pedro Zanni <b>B:</b> De Pedro Zanni hasta los terrenos militares.	subutilizado, edificación baja. Comercial: incipiente dispersa, escala barrial; 90% baldío.	<b>B:</b> 1 a 30 hab/ha	capacidad adicional. Isócrona de 5' a la altura de Brown. Isócrona de 10' al empalme con Camino a La Calera.		
---	--	-------------------------	--	--	--

Continúa el documento con conclusiones sobre los ejes analizados, donde define como *ejes con ventajas comparativas* los siguientes: N° 15 Noroeste: Castro Barros-Caraffa-Rafael Núñez, al que califica como “Eje Principal Preferencial”; Eje N° 9 Sudeste: Ruta 9 Sur que lo caracteriza como “Eje Preferencial de desarrollo”; N° 13 Norte: Ruta 9 Norte que queda como “Eje Preferencial de desarrollo secundario”; N°4 Sudoeste: Ruta 36 que se valora como “Eje Preferencial de desarrollo secundario”. Quedan descartados, los Ejes: N° 3 Ruta 20-avenida Fuerza Aérea, por las limitaciones que los terrenos de la aeronáutica ponen al crecimiento; N° 1 avenida Colón, por las limitaciones que los terrenos del ejército ponen al crecimiento; N° 12 Ruta a Malvinas, por la discontinuidad del trazado y la accesibilidad compleja al Área Central.

Termina el análisis con las Conclusiones Generales, en las que sostiene: “Con los Ejes Preferenciales definidos, se adecúa el modelo teórico a la situación existente” y al “encuadramiento asignado al EDOU”. Los ejes definen las posibilidades de estructurar el crecimiento de la ciudad “sobre uno, dos o todos” ellos; “las posibilidades deberán desarrollarse posteriormente de acuerdo a los lineamientos que se plantean más adelante para la consecución de las tareas”. No obstante, se destaca la posibilidad de estructurar el crecimiento de toda la ciudad a lo largo de un eje principal Noroeste-Sudeste<sup>522</sup>.

Después de la conclusiones agrega, unos “Lineamientos para la consecución de la tarea”, donde dice que la “evaluación comparativa entre alternativas del tipo de las aquí planteadas, se realiza comúnmente a través de la utilización de modelos matemáticos”; por ello, “esta Asesoría estima conveniente la utilización de tales técnicas” pero, como las mismas “requieren previamente la definición de las variables que el modelo matemático elegido considera, estima oportuno definir tales variables como paso previo a la profundización de los estudios que hasta el momento ha realizado”. Además, hay

---

<sup>522</sup> Este análisis justifica teóricamente una decisión que ha sido tomada en los hechos por los urbanizadores privados, como es privilegiar el crecimiento de la ciudad hacia el noreste, por la avenida Rafael Núñez y más allá, como se ha visto ya en las fotos de 1962. A la vez que incorpora, de manera secundaria, los ejes de las rutas 9 sur, 9 norte y 36, asociadas a las concentraciones fabriles. La virtud de un *enfoque pragmático*.

estudios paralelos sobre aspectos que afectan la estructura urbana, “y que utilizan técnicas como las mencionadas, tal como es el caso del Estudio de Transporte masivo que está realizando la Universidad Nacional de Córdoba, autorizan a proponer la unificación de esfuerzos en tal sentido”. Y termina diciendo: “De esta manera sería factible contar a la brevedad con una alternativa de desarrollo físico convenientemente evaluada y al mismo tiempo, aprovechar los esfuerzos técnicos y económicos de distintos organismos estatales dispersos hasta el momento, en una acción coordinada en relación a sus intereses comunes.”

#### **4.1.3.- Síntesis y conclusiones del Diagnóstico Tentativo y las Alternativas**

El documento inicia como el de los dos planes anteriores, con la ubicación de la ciudad en el contexto regional. Trae como nuevo elemento la consideración del Área Metropolitana, en la que incluye a la ciudad de Córdoba como parte de la misma. Lo más como novedoso e interesante en relación a los anteriores, son los datos de las mediciones de los flujos del tránsito en las diferentes avenidas y nudos, que fueron tomados de un estudio realizado por investigadores de la Universidad Nacional de Córdoba<sup>523</sup>. Esta información, permitió analizar la dinámica del transporte automotor en la ciudad de manera más precisa que en los planes anteriores.

Desde el punto de vista de la concepción del análisis para la detección de problemas, si bien se mencionan diferentes técnicas y exhibe recursos que no contaban los anteriores, como la intervención de una gran cantidad de profesionales - se mencionan 24 como planta permanente y la colaboración de otros 19 que no formaron parte de la planta permanente-, no se enunciaron nuevos problemas, ni se descubrieron factores, o se propusieron respuestas, que no hayan sido mencionados en las investigaciones previas. Esto, a pesar del crecimiento y los cambios ocurridos en la ciudad entre 1927 o 1962 (o 1957) a la fecha de realización de este plan.

Como se indicó por los autores, la propuesta es un “esquema” que, desde el punto de vista metodológico, se parece a los “lineamientos” en cuanto la provisoriedad y la generalidad de los enunciados, cuya falta de precisión hace que no llegue a ser un Plan, tal como se admite en el enunciado del mismo.

---

<sup>523</sup> Para 1974, se constituyó el Centro de Estudios de Transporte (Cetran) dependiente del Rectorado de la Universidad Nacional de Córdoba, el que nutrió de numerosos estudios y formó recursos humanos especializados durante décadas en el tema del transporte. El equipo municipal que trabajó en la redacción de este documento tomó esa información y la integró al documento.

Sobre la ciudad, en cambio, aparece una concepción interesante y diferente al jardín que propuso Carrasco y, también, a la constelación de barrios autónomos rodeados de un anillo exterior de Lapadula; aquí, la ciudad se presentó organizada por quince ejes de crecimiento, entre los que seleccionó uno, que pasa a estructurarla, al que denomina “Eje Principal Preferencial”<sup>524</sup>.

Trae como complemento un “Anexo 1: Programa de Desarrollo Social en Áreas de Acción Prioritarias”, orientado a que la acción municipal provea el equipamiento urbano y de servicios públicos en “las áreas de vivienda, asistencia social a la niñez, abastecimiento, recreación y servicios básicos”. Hay, allí, información detallada sobre las “Villas de Emergencia” relevadas en 1970: 3.675 viviendas, 4.013 hogares, 17.286 habitantes<sup>525</sup>. La propuesta que se hizo fue organizada en los cuatro programas siguientes: Vivienda; Centros de Asistencia Infantil; Centros de Abastecimiento; y, Áreas Verdes de Uso Recreativo y Deportivo. Si bien estos programas tienen cierto desagregado y detalles, sobre todo en cuanto a la localización de las intervenciones, la parte dedicada a especificar el financiamiento de los mismos se diluye en propuestas a futuro, muchas de ellas inviábiles, y otras improcedentes<sup>526</sup>.

El “Diagnóstico Tentativo y Alternativas de Desarrollo” no adopta una mirada crítica de la ciudad existente, desde una visión a largo plazo que proponga mejoras para sus habitantes, aunque sean utópicas, que permitan identificar los problemas centrales a ser resueltos, o al menos atenuados. Además, cuando propone intervenciones, lo hace

---

<sup>524</sup> “En los albores del urbanismo moderno hacen su aparición dos concepciones de la ciudad que, teñidas de ese carácter semiutópico y filosófico propio del urbanismo precientífico iban a tener amplia repercusión: La ‘Ciudad Lineal’ concebida en 1882 por don Arturo Soria y Mata, y la ‘Ciudad Jardín’ ideada en 1898 por sir Ebenezer Howard.” (*Terán*, 1968) A diferencia de Soria y Mata, también de Le Corbusier y de Amancio Williams, para quienes la idea de ciudades con ejes organizadores de la vida y el paisaje urbanos, servían para cuestionar, incluso desde utopías, las ciudades existentes; en la propuesta de Desarrollo Físico para la ciudad de Córdoba, la adopción de un eje longitudinal de crecimiento NO-SE que atraviesa diagonalmente el cuadrado del ejido municipal, es una respuesta pragmática que acepta la organización y la dinámica preexistente, a la que busca legitimar teóricamente con la el documento y los estudios con que pretende sustentarlo. Esta propuesta pragmática abandonó lo que fue la razón de ser del urbanismo en tanto política, que buscaba modificar el orden existente en una ciudad, para quedar subordinado al mismo. Más aún, jugó un papel neutralizador de cualquier acción de regulación a los especuladores urbanos y de justificar académicamente lo que se venía haciendo.

<sup>525</sup> Datos del Censo Nacional de 1970, provistos como información especial por el Centro Nacional de Población, Familia y Viviendas, para el Departamento de Córdoba Capital.

<sup>526</sup> Por ejemplo, para financiar las viviendas propone “Coordinación entre organismos provinciales y nacionales” e incluye “Organismos internacionales financieros” como el BID y “Agencias para el desarrollo internacional”, y la “Posibilidad de creación de organismos de vivienda” como la creación de una “Comisión Municipal de la Vivienda para la Ciudad de Buenos Aires”. De manera similar prevé los recursos para cada uno de los demás programas. Planificar su considerar los recursos disponibles es dilapidar energías en fantasías, que en este caso, no sirven siquiera para cuestionar el desorden urbano.



sobre variables que no controla, y propone utilizar recursos que no tiene.<sup>527</sup> El resultado es un documento que justifica lo existente y no aporta a la construcción de políticas de urbanización, que sean viables y superadoras de las formuladas en los planes anteriores.

## 4.2. ESQUEMA DE ORDENAMIENTO URBANO (EDOU)

El Esquema de Ordenamiento Urbano, confeccionado por la Dirección de Planeamiento Urbano de la Municipalidad de Córdoba, y presentado al Departamento Ejecutivo en el año de 1978<sup>528</sup>, propone “las posibles opciones” para ordenar el desarrollo urbanístico a largo plazo “regulando la distribución espacial de su población y actividades y organizando su configuración física y funcional”. El documento pretende “orientar esquemáticamente el crecimiento y la ocupación del territorio”, y se define a sí mismo como “un instrumento para orientar el funcionamiento urbano que no solo deberá orientar la acción privada sino que, fundamentalmente, deberá inducir a la coordinación administrativa de los programas y proyectos públicos”. La “selección de una opción de desarrollo para Córdoba”, entre las que se presentan, será consecuencia de evaluar su

---

<sup>527</sup> Las metodologías de planificación, hace años que asumen que la construcción del problema se realiza desde un cuestionamiento a lo existente, y, que se planifica solamente sobre aquellas variables que quien planifica puede controlar; lo que, a su vez, depende de los recursos que puedan disponer. Mario Róvere lo explica en su libro *Planificación Estratégica de Recursos Humanos en Salud*, cuando desarrolla el momento “Identificación de la visión” (pág. 93 a 99).

<sup>528</sup> Este trabajo identificado como Esquema de Ordenamiento Urbano (EDOU) fue presentado por la Dirección de Planeamiento Urbano de la Municipalidad de la Ciudad de Córdoba, en 1978; para la realización del mismo, se contrató un “Equipo consultor privado” a cargo del arquitecto José L. Ramos. En ese tiempo, la última dictadura, designó al general Chasseing como interventor de la provincia, próximo al otro tristemente célebre general Menéndez, al mando en la provincia; a su vez, la municipalidad fue intervenida sucesivamente por Romanutti (1976-1979), Corletti y Duarte (1979) y Olmedo (1979-1981). El organismo municipal a cargo de la planificación de la ciudad, asumió formalmente en 1975, y conservó las funciones hasta 1999, sin que los cambios administrativos que sucedieron, interrumpieran la continuidad de trabajo, que recupera el Diagnóstico Tentativo publicado en 1973. Este último, como se vio, comenzó con los estudios que la APU (Asesoría de Planeamiento Urbano) que fueron realizados desde 1967 a 1974. No es un dato menor, que la continuidad de los trabajos provenga de la permanencia de la persona responsable de dirigir la confección de los mismos: la arquitecta María Elena Foglia (1936-2012). En la nota que publicó el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Córdoba, con motivo de su fallecimiento, se mencionan las intervenciones en planificación urbana que había hecho, dice: “Se destacó en la gestión pública y ocupó diversos cargos técnicos en la Administración Pública en el área de Planeamiento Urbano y Regional, en especial, en la Dirección de Planeamiento de la Municipalidad de Córdoba y el Instituto de Planificación Urbana (IPUCOR). Asimismo, dirigió distintos planes, tales como Bases PE El Bolsón (Pcia. de Río Negro), PE para Río Ceballos (Córdoba), Plan Estratégico para San Fernando del Valle de Catamarca.” (Colegio de Arquitectos de la Provincia de Córdoba, sitio oficial). La nota hace omisión de la prolongada permanencia al frente de la planificación municipal, durante las intervenciones de las dictaduras militares de 1966-1973 y 1976-1983, así como a los estudios y planes que contaron con su aporte profesional.

factibilidad. Las alternativas propuestas están “fundamentadas en la serie de estudios que la Secretaría de Planeamiento y Coordinación”... “ha elaborado desde el Diagnóstico Tentativo publicado oportunamente hasta hoy”.

#### 4.2.1.- Presentación del esquema (EDOU)

“El Informe ha sido organizado según el siguiente ordenamiento de los estudios elaborados”, dice al comienzo y se propone continuar el documento anterior:

1- *Enfoque adoptado* para la realización de los estudios: para la finalización de los estudios de “Diagnóstico y elaboración definitiva del EDOU.”

2- *Diagnóstico de la situación*: describe los estudios que completaron y actualizaron el Diagnóstico Tentativo previo (se refiere al ya visto de 1973).

3- *Síntesis de los problemas detectados y formulación de objetivos, políticas y estrategias*.

4- *Enfoque adoptado para la elaboración de las alternativas del EDOU*.

5- *Desarrollo de las alternativas del EDOU*.

1- *El enfoque adoptado*, está expresado en un cuadro<sup>529</sup> en el que la “población futura” y las “tendencias de urbanización” constituyen la “demanda de superficie a incorporar”; mientras, la “oferta de superficie incorporable”, resulta del agregado de las “tierras libres urbanizadas” y las “tierras libres urbanizables”. El “diagnóstico final” es resultado de la “confrontación oferta-demanda”, más el “Diagnóstico Tentativo” y los “estudios de actualización”<sup>530</sup>, por un lado; y los “costos de extensión de infraestructura” provenientes del “Diagnóstico Tentativo”, por el otro. A partir de ese “diagnóstico final”, se propone la “definición de objetivos, políticas y estrategias de intervención” para, luego, pasar a la “elaboración de alternativas de ordenamiento”<sup>531</sup>.

2- *Diagnóstico de la Situación*, sigue el esquema de confrontar la oferta y la demanda, por lo cual, dedica una primera parte a ese estudio y, una segunda, en la que se incorporan “otros estudios complementarios del Diagnóstico Tentativo”, que se sintetizan a continuación:

- Para el *análisis de la demanda* comienza por “la población que constituiría el elemento básico de la demanda de urbanización.” Por ello, toma como base la información de los Censos Nacionales de Población de los años 1960 y 1970, a partir de los cuales se

---

<sup>529</sup> Gráfico: Esquema de la metodología, ver N°15 en Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

<sup>530</sup> Entre los estudios que incorpora está el ya mencionado “Estudio de Transporte Masivo para la Ciudad de Córdoba”, Universidad Nacional de Córdoba, 1973-1974.

<sup>531</sup> Esta metodología y la llevada adelante desde los estudios previos del año 1967, recuerdan y justifican la frase de Ortega y Gasset: “¡Argentinos a las cosas! Déjense de cuestiones previas.” Dicha en 1939 en el coloquio: “El pensador español que quería ser argentino”, en la ciudad de La Plata (Ortega y Gasset, 1939).

realizaron proyecciones hasta el año 2000 y se adoptaron las hipótesis de las tasas de crecimiento más altas.

### Cuadro 1: Crecimiento de la Población

Año	Alt. I	Alt. II	Alt. III	B I	B II	B III
1960	582.280	582.260	582.280	582.280	582.280	582.280
1965	684.840	683.661	669.462	684.840	683.064	669.462
1970	796.335	788.315	754.220	794.191	786.001	752.221
1975	983.328	902.301	842.187	916.373	895.341	835.898
1980	1.066.511	1.024.299	932.930	1.51.235	1.009.614	919.711
1985	1.226.725	1.146.945	1.026.031	1.198.564	1.127.290	1.000.679
1990	1.407.880	1.281.886	1.121.614	1.358.470	1.247.168	1.078.963
1995	1.611.810	1.423.295	1.219.927	1.531.310	1.368.510	1.157.418
2000	<b>1.840.045</b>	1.572.470	1.321.493	1.718.933	1.489.925	1.235.296

Fuente: "Proyecciones de Población para la ciudad de Córdoba 1968-2000", APU, Lic. E. Schultess.

En el año 1977, cuando se hizo este estudio, se estimó la población en 976.480 habitantes y se adoptó como proyección para el año 2000 la cifra de 1.840.045 habitantes, es decir, un crecimiento de 864.365 personas, que se tomó como demanda futura. El escrito pasó, luego, a estudiar las tendencias de urbanización, que divide en a) Global; y, b) Por sectores geográficos.

El "Índice de urbanización global" fue construido a partir de relacionar "la superficie urbanizada global de la ciudad" y la "población total". La población se calculó a partir de los censos y la superficie se calculó con fotografías aéreas, de modo que "la evolución del Índice de urbanización global (en m<sup>2</sup> de superficie bruta urbanizada por habitante) reveló un máximo en 1957 con 179,26 m<sup>2</sup>/hab. Este índice mostró que el período de mayor expansión urbana fue 1940-1965; a partir de 1957, se produjo una reducción paulatina debido al decrecimiento relativo de la superficie que se urbanizó, respecto al crecimiento poblacional. (Cuadro N°2 y Gráfico N°2)

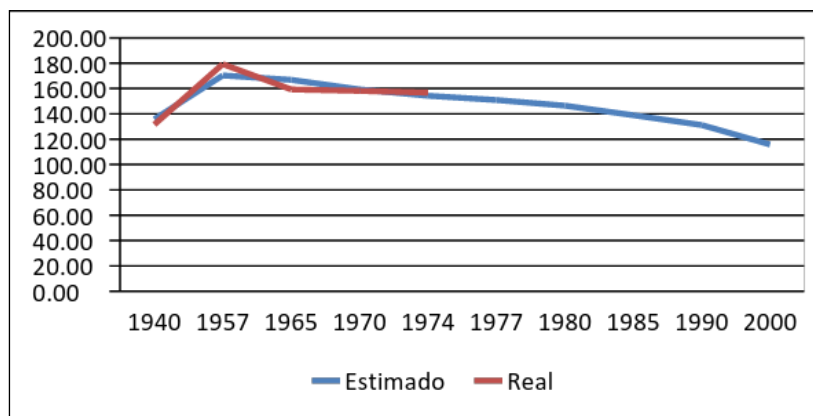
### Cuadro N° 2: Índice de urbanización global

(en m<sup>2</sup>/hab)

Año	Sup. Urbanizada	Población	m <sup>2</sup> urb./hab	Observaciones
1940	(1) 4.226	311.314	(1) 135,75	Estimación Población
	(2) 4.095		(2) 131,53	Dirección de Municipal de Estadísticas
1957	(1) 9.068	532.450	(1) 170,31	Estimación Población
	(2) 9.545		(2) 179,25	Dirección de Municipal de Estadísticas
1965	(1) 11.345	680.044	(1) 166,83	Estimación Población
	(2) 10.830		(2) 159,12	Dirección de Municipal de Estadísticas
1970	(1) 12.771	801.771	(1) 159,28	Estimación Población
	(2) 12.678		(2) 158,12	Censo Nacional 1970
1974	(1) 13.910	901.706	(1) 154,26	Estimación Población
	(2) 14.133		(2) 156,74	Dirección de Municipal de Estadísticas
1977	(1) 14.472	959.046	(1) 150,90	Estimación Población/ Dir. Estad. Mpal.
1980	(1) 15.619	1.066.511	(1) 146,45	Población Proyección Apu 1966
1985	(1) 17.043	1.226.725	(1) 138,93	Población Proyección Apu 1966
1990	(1) 18.467	1.407.889	(1) 131,17	Población Proyección Apu 1966
2000	(1) 21.316	1.840.845	(1) 115,79	Población Proyección Apu 1966

Nota: Las superficie urbanizada está en has., los datos de (1) son estimados y los (2) son censos.

**Gráfico N° 2: Índice de urbanización global**  
(en m<sup>2</sup>/hab)



Concluye que, de mantenerse la tendencia, la superficie urbanizada, “alcanzaría para el año 2000 la cantidad de 21.316 hectáreas. Teniendo en cuenta que la estimación por interpolación de la superficie urbanizada para 1977 resultó en 14.472 has, entonces supone que habrá una demanda de suelos y un incremento en la superficie urbanizada para el período 1977-2000, de 6.574 has. (Cuadro N°2 y Gráfico N°2)”. A su vez, consideró a la ciudad dividida en “doce grandes zonas de localización periférica” ubicadas “sobre la traza virtual de la avenida de Circunvalación”<sup>532</sup>, que agrupó en cinco sectores (NO, NNE, SE, S y O). Para estas zonas se elaboraron “curvas representativas de la tendencia de aperturas de tierras”, considerando los antecedentes desde los años 1940 a 1974, para proyectar una tendencia hasta el año 2000. Lo que se muestra en un cuadro de las “Tendencias de urbanización por sectores geográficos”<sup>533</sup>. En estas zonas, se estudió la “tendencia a la apertura de tierras” y se confrontó con “las formas de ocupación que tendencialmente se pueden observar”, que sintetizan la densidad fundiara (niveles de ocupación), los niveles de edificación y los niveles de densificación. Las proyecciones fueron estimadas a partir de los datos de la Dirección de Catastro Municipal, a los que se agregaron “algunas áreas aún sin lotear” que no están incluidas en los registros anteriores. Todo esto se sintetizó en el Cuadro 4: Grado de Ocupación Global; que luego se desagregó en un Cuadro 5: Nivel de edificación por Áreas; para detallar, más aún, en el Cuadro 6: Nivel de edificación por grupo de manzanas; y, terminar con el Cuadro 7: Tendencia de densificación por áreas. Así, concluyó la consideración de la Demanda.

<sup>532</sup> Gráfico: Red Teórica. Sistema de Transporte Masivo, ver N°16 en Primera Parte Anexo Cap. 4. A Planos y Gráficos, donde se ilustra en el Plano de la Red Teórica del Sistema de Transporte Masivo, los 45 sectores estudiados.

<sup>533</sup> Cuadro: Tendencias de Urbanización por sectores, ver N°17 en Primera Parte Anexo Cap. 4. A Planos y Gráficos.

- *Para el estudio de la oferta*, de “las tierras libres sin urbanizar y las tierras ya urbanizadas pero aún no ocupadas”, realizó la siguiente clasificación: a) áreas libres dentro de manzanas urbanizadas o en contacto con estas; b) áreas libres periféricas respecto a la mancha urbana. En la primera categoría distingue entre las que pueden ser dentro de las tierras delimitadas por anillo de la avenida de Circunvalación y las que estarían fuera de ella. Con lo cual, y de acuerdo a las regulaciones de las ordenanzas 969/63, 6469/76 y los decretos 200/67, y 6768/77, se confeccionó el Cuadro 9: Superficie libre sin urbanizar en 1977<sup>534</sup>. De conjunto se obtuvo que para 1977, de las 16.875 hs urbanizadas, el 62,81% -unas 10.462 has- están disponibles; mientras que las superficies libres sin urbanizar, en total suman unas 6.468 has, de las que 1.248 son de Zona Industrial Dominante.

- Pasó luego a confrontar la *oferta* con la *demanda*, y se reconoció que, en el Área Central, había un alto nivel de densificación (1.953 hab/ha), lo que generaba conflictos con la provisión de infraestructuras y el flujo vial; mientras, en el resto, la densidad era baja, definiendo como deseable unos 246 hab/ha. Concluyó que, de mantenerse las tendencias estimadas, para el año 2000 la demanda sería inferior a la oferta.

Una vez establecidas la demanda y la oferta, así como la tendencia resultante de la confrontación de ambas, el estudio continuó con la estimación de los *Costos de Infraestructura* para dotar a los terrenos que serían incorporados, considerando dos dotaciones diferentes: 1) *básica* (agua potable, cloacas y desagües pluviales); y, 2) *complementaria* (pavimento, electricidad y gas).

Después, en una “reflexión creativa”, buscaría “proporcionar las bases analíticas para evaluar las ventajas comparativas de extender el asentamiento urbano en uno u otro sentido del espacio geográfico del ejido municipal”... “que permitiría calificar la oferta territorial desde el punto de vista de los costos de urbanización de la misma”. En el análisis de los costos, consideró los siguientes factores: a) Topográficos; b) Tecnológicos (inversiones en equipamiento y equipos); c) Estructurales (la extensión de los servicios). Sobre los resultados de este estudio, no se dijo nada aquí, y pasó directamente a considerar “otros estudios complementarios”, como el de Plandecor, donde se estudiaron y definieron políticas para el Área Metropolitana de Córdoba; cuyas conclusiones fueron:

“...las acciones propuestas para la resolución de los problemas detectados en el Área incidirán de una manera indirecta sobre el posible ordenamiento de Córdoba ya que,

---

<sup>534</sup> Cuadro: Superficie libre sin urbanizar 1977, ver Nº18 Primera Parte Anexo Cap. 4. A Planos y Gráficos.

hasta tanto no se proceda a la asignación de roles para el conjunto de centros comprendidos en el Área Metropolitana, será necesario que el mismo observe las relaciones funcionales correspondientes a su función metropolitana sin implicar sus posibilidades futuras que no estarán, sin embargo, correctamente definidas mientras no se establezcan los organismos interjurisdiccionales programados.

De tal manera, el EDOU deberá mantener flexibilidad en la localización espacial de sus funciones metropolitanas reconociendo, al mismo tiempo, los sectores geográficos urbanos más ligados a los centros principales de su Área Metropolitana, tanto en su grado de intercambio actual, como en las posibles tendencias futuras.

En tal sentido, la conurbación del N.O. correspondiente al eje Villa Allende-Unquillo, la conexión con La Calera-Dumesnil, y el eje Yocsina- Carlos Paz, adquieren particular importancia, no sólo en términos actuales sino en las proyecciones previsibles para centros que como Villa Allende y Carlos Paz podrían presentar ventajas comparativas para una posible expansión poblacional del conjunto del Área cuando se superen determinados umbrales de crecimiento más allá del año 2000. Concomitantemente, siendo tales centros los más dinámicos del conjunto -fuera de Córdoba capital- que participando de condiciones de tipo paisajísticos- turísticos particularmente atractivas, el intercambio funcional entre Córdoba y dichos centros se acrecentará indudablemente en el futuro.” (EDOU: 36)

El documento del EDOU prosigue con estudios sobre Tránsito y Transporte<sup>535</sup>, Zonificación Industrial, características paisajísticas, el tejido urbano, características ecológicas, para terminar el capítulo 2, “Diagnóstico de la situación”.

3- *“Síntesis de los problemas detectados y formulación de objetivos, políticas y estrategias de acción”*, aquí se exponen los siguientes temas: a) Función Metropolitana; b) Asentamiento Residencial; c) Asentamiento Industrial; d) Red Vial, Tránsito y Transporte; e) Funciones Centrales; f) Infraestructura de Servicios y Equipamiento Comunitario; g) Uso Rural, Paisaje y Ecología; h) Áreas de Refuncionalización.

A modo de síntesis del trabajo, se presentó un cuadro con cuatro columnas donde se resumieron las características del Diagnóstico, los Objetivos, las Políticas de Intervención y las Estrategias. Cada columna fue segmentada con los ocho temas mencionados: la Función Metropolitana; los Asentamiento Residencial; el Asentamiento Industrial; la Red Vial y de Transporte; la Infraestructura de servicios y equipamiento; las Funciones Centrales; el Uso rural, Paisaje y ecología. De este modo se buscó especificar para cada tema los principales lineamientos definidos; el cuadro, donde se presenta de manera sintética la propuesta de conjunto, se reproduce a partir de la página siguiente:

---

<sup>535</sup> Gráfico: Red Teórica. Sistema de Trasporte Masivo ver N°16 en Anexo Cap. 4. A Planos y Gráficos.

## Cuadro síntesis del EDOU

	Diagnóstico	Objetivos	Políticas de Intervención	Estrategias
<b>Función metropolitana</b>	<p>Córdoba es el centro de un grupo de ciudades del AM, de manera que los problemas y soluciones se coordinan asignando roles a cada una. Como esa asignación de roles está pendiente, se destacan los municipios de C. Paz y Va. Allende y sus relaciones funcionales con Córdoba.</p> <p>Para mantener el grado de conectividad para la función polar de Córdoba se evidencia la necesidad de mejorar la accesibilidad regional y metropolitana.</p>	<p>Evitar comprometer el desarrollo futuro del AM considerando en la expansión urbana las relaciones funcionales existentes.</p>	<p><b>Internas:</b> considerar la expansión de Córdoba y las relaciones funcionales del AM existentes, al asignarle lugar al equipamiento futuro.</p>	<p>Los corredores estructurantes del futuro desarrollo urbano y la distribución de la población considerarán especialmente las relaciones funcionales con Va. Allende y Carlos Paz, y las relaciones funcionales sobre el eje Sudeste-Norte de la ciudad.</p>
		<p>Asegurar el acceso de la población a las funciones urbanas.</p>	<p>Establecer una política en materia de vías de penetración que promueva la coordinación de proyectos municipales con los niveles nacional y provincial involucrados.</p> <p>Ídem en materia de transporte.</p>	<p>El sistema vial se jerarquizará en función de los viajes metropolitanos y regionales, incorporando los proyectos de vías de penetración en estudio.</p>
		<p>Asegurar la existencia y localización de servicios y equipamientos propios a la función del AM.</p>	<p>Ídem en materia de equipamientos complejos.</p> <p>Se buscará la participación activa del municipio de Córdoba en los organismos interjurisdiccionales que definirán los roles de los centros del Área Metropolitana, y que cuidarán la solución de los problemas ecológicos previsibles.</p>	<p>Se procederá a la elaboración de programas y proyectos en materia de vialidad y transporte, equipamiento, ecología, etc. en los organismos interjurisdiccionales propuestos.</p>
		<p>Evitar comprometer el desarrollo del AM por problemas ecológicos.</p>		

<b>Asentamiento Residencial</b>	<p><b>La estructura general</b> es radiocéntrica, con un único centro de alta densidad: el 30% de la superficie ejidal está urbanizada; sobre los ejes radiales principales alcanza los límites quedando grandes áreas sin urbanizar y bolsones de espacios libres en áreas relativamente cerca del centro.</p> <p>Lo que incide sobre la provisión de servicios a aquellas áreas que carecen del mismo por los altos costos.</p> <p>El Asentamiento Residencial se caracteriza por una gran apertura de tierras en las que no se produce la ocupación efectiva. De la superficie urbanizada solo el 56% de las parcelas está ocupado. La baja densidad afecta a la construcción de infraestructura.</p> <p>Hay una tendencia a la densificación en el corredor Colón, Castro Barros- Caraffa-Núñez; y por fuera del Área Central en las áreas inmediatas de Alberdi y Nueva Córdoba. Desde el punto de vista de los costos del equipamiento, resulta más conveniente el eje de avenida Colón hacia el O que el NO. Las zonas que carecen de los servicios básicos albergaban en 1974, al 12% de la población.</p>	<p>Controlar el crecimiento desordenado e indiscriminado y la existencia de tierras que se urbanizan y no se ocupan, que causan altos costos en la extensión de los servicios y limitan las posibilidades de extenderla hacia áreas no servidas.</p> <p>Maximizar el uso racional de la infraestructura y el equipamiento ya existente evitando los vacíos de ocupación.</p> <p>Tender a la concentración de un ambiente urbano que provea el equilibrio entre espacios verdes y espacios ocupados, y asegure la existencia de estándares normales.</p> <p>Orientar las tendencias de urbanización y densificación al logro de los objetivos expuestos previamente.</p>	<p><b>Urbanización:</b> Regular mediante la asignación de prioridades y categorías fuera de las cuales no se podrá ocupar nuevas tierras:</p> <p>a) Áreas Prioritarias, a las que se le proveerá de infraestructura; b) Áreas Diferidas, hasta después del 2000; c) Áreas Concertadas: donde se permitirá la urbanización condicionada.</p> <p>Regulación normativa acompañada de políticas impositivas que, con tasas diferenciadas, orienten los valores de mercado de la tierra controlando la especulación en las áreas prioritarias.</p> <p>Complementando lo anterior, el Municipio participará de manera activa en el mercado de tierras mediante la constitución de un fondo de reserva cuya urbanización y/o refuncionalización pueda ser puesta en el mercado como medio de regulación de precios.</p> <p><b>Áreas verdes:</b> provisión de áreas verdes mediante la regulación tendiente a equilibrar la relación entre superficies construidas y áreas verdes. En particular orientar a la acción privada para que construya urbanizaciones tipo parque. La ordenanza N° 6646 ya lo está haciendo.</p> <p>Provisión de espacios verdes de diferentes tipos y escalas (urbana, de sector o de barrio).</p>	<p><b>Urbanización:</b> deberá considerar para la distribución de patrones de asentamiento y las densidades de población, los siguientes modos de acción:</p> <p>Orientar el crecimiento en extensión dentro de los límites de menores costos de la infraestructura.</p> <p>Limitando la expansión por fuera y alentando que se haga por dentro.</p> <p>1) Definir corredores de densidad de población alta y media, sobre los ejes viales, limitando el ancho lateral para elevar la densidad media sin extender el tejido urbano.</p> <p>2) Implementar un conjunto de corredores tramados entre sí para definir la trama de urbanización.</p> <p>3) Definir las Áreas de Relleno que queden entre los corredores, fijando el tipo de urbanización y densidad de población, de acuerdo a los objetivos.</p> <p><b>Áreas verdes:</b> estará condicionada por la distribución de la población. Se definirá solamente para escala urbana, dejando la escala barrial para estudios posteriores.</p> <p>Incorporar áreas que puedan ser urbanizadas con la modalidad de Parque.</p>
---------------------------------	--	---	---	--



		<p><b>Acción social:</b> Proveer a todos los habitantes urbanos los servicios básicos que aseguren las condiciones de habitabilidad: agua, energía eléctrica y transporte.</p>	<p><b>Política de acción social:</b> estará orientada a asegurar condiciones de habitabilidad a una vida de calidad para todo habitante urbano; con las acciones siguientes:</p> <p>Definición de Áreas de Acción Social Prioritarias, son aquellas que no requieren erradicación y necesitan la intervención municipal para la provisión de los servicios de infraestructura y equipamiento.</p> <p>Acción Social en Villas de Emergencia, se procederá a la erradicación de la población.</p>	<p><b>Acción social:</b> se identificarán las Áreas de Acción Social Prioritarias y las de Acción Social por Erradicación, a efectos de dar lugar a los programas correspondientes.</p>
<b>Asentamiento Industrial</b>	<p>El asentamiento industrial está indiscriminadamente disperso, en particular áreas marginales del río Primero, zonas de San Vicente donde hay curtiembres, en las zonas de procesamiento de áridos, que afectan las condiciones ambientales.</p> <p>Por su parte, las grandes plantas industriales con la atracción de frecuentes viajes provocan impactos masivos en la red vial y de transporte se caracteriza por una conformación radiocéntrica al Área Central, y es la de mayor atracción de viajes.</p>	<p>Orientar la localización de los establecimientos, según tipo y tamaño, tendiente a lograr cierto equilibrio entre la localización del empleo y el asentamiento residencial.</p> <p>Reforzar el asentamiento de las industrias en los incipientes corredores de transporte.</p> <p>Ordenar la localización de las industrias peligrosas.</p> <p>Ordenar la distribución del asentamiento y la localización de las funciones urbanas creadoras y atractoras de viajes, para coordinarlas con la estructuración vial.</p>	<p>Se considera la localización más conveniente para los diferentes tipos de industrias, para lo que ya está en vía de aprobación la creación de Áreas de Asentamiento Industrial Restringidas y la Ordenanza vigente sobre Zonas Industriales Dominantes.</p>	

		Asegurar la provisión de un sistema vial adecuado.		
<b>Red Vial y de Transporte</b>	<p>Concentra la mayor parte de los problemas, no tiene vías jerarquizadas en función de las conexiones (de paso o de acceso). Lo que hace más importante el estudio para sistematizar el río Primero.</p> <p>Comportamiento individual habituado a transgresiones que exige modificar las normas de tránsito y realizar campañas educativas.</p>		<p>Orientada a ordenar las relaciones entre asentamientos urbanos y circulación del transporte privado, se proponen las acciones siguientes: Establecer una jerarquización tipológico-funcional del sistema vial existente y futuro que defina los perfiles de diseño y el equipamiento necesario para la adecuación progresiva de las vías a la función conectora y a los volúmenes actuales y los previsibles de tránsito.</p>	<p>La estrategia se orienta al logro de los objetivos propuestos de resolución del problema de incompatibilidad y de refuerzo de los corredores de transporte. Implica los siguientes modos de acción: Definición de las categorías viales que establecerán la jerarquía tipológico-funcional de la red vial existente y futura.</p> <p>Con los siguientes tipos: - Arteria principal y secundaria, correspondiente a la función de tránsito de paso. - Local, correspondiente a la función de acceso al entorno inmediato.</p>
	<p>El Transporte Público se mueve con déficits en el mismo entre la dispersión residencial y la concentración central de los viajes (las grandes industrias y la CU). Dos corredores de transporte podrían permitir la creación de un sistema masivo y rápido paralelo al actual.</p>	<p>Orientar, regular y controlar el comportamiento del usuario.</p>	<p>La jerarquización irá acompañada de una inversión pública en obras viales y de tránsito. Transporte público orientado a ordenar las relaciones entre los asentamientos urbanos y el transporte público. A corto plazo: racionalizar lo existente coordinando la planificación del transporte con las acciones de vialidad y tránsito.</p>	
	<p>En el Transporte de Carga se destaca que no se realiza sobre una red vial jerarquizada, y que no pase por zonas urbanizadas; en particular el vínculo Sudeste- Norte (R9 Sur con R9 Norte). Es prioritario continuar la avenida de Circunvalación.</p>	<p>Ordenar la localización del asentamiento poblacional y las actividades urbanas para poder equilibrar los viajes y recorridos del sistema público existente.</p> <p>Ordenar la distribución de asentamientos futuros de acuerdo a los corredores de transporte que harían factible la</p>	<p>A largo plazo: implementar un sistema de transporte masivo y rápido, estructurante del desarrollo urbano.</p> <p>Transporte de carga: Regular y ordenar la relación entre asentamiento urbano y transporte de carga. Regular las actividades generadoras y atractoras de transporte de car mediante su distribución en la estructura urbana, creando Zonas de Transbordo de Cargas.</p>	<p>Dos modos de acción: 1. Una reglamentación sobre retiros de líneas de edificación para ensanchar vías, a mediano y largo plazo. 2. Para las vías de acceso, con función Metropolitana y Regional, deberán realizarse de manera conjunta con los organismos provinciales y nacionales. Para el largo plazo, se deberá definir el asentamiento poblacional futuro y la estrategia de urbanización, la localización de una red de distribución y sus terminales. También, las terminales de</p>

		<p>concreción futura de un sistema masivo rápido y complementario del actual.</p> <p>Ordenar la distribución espacial de las actividades creadoras y atractoras del transporte de cargas adecuado a las características del transporte y la regulación.</p>	<p>1. Regular los tipos de cargas y su localización.</p> <p>2. Regular la circulación de los vehículos de carga por tipo de vehículo y jerarquías viales.</p>	<p>transporte de un sistema masivo y rápido, que estructure el desarrollo futuro.</p>
				<p>Transporte de carga: definición de acuerdo al tipo y magnitud de la carga, de las áreas más aptas para la localización de los centros de transbordo e intercambio de medios; de los medios admisibles en el Área Urbana, de las redes de distribución vial y sus usos.</p>
<b>Funciones Centrales</b>	<p>Se caracteriza por una estructura concentrada en un único polo polifuncional de servicios a escala urbana, metropolitana y regional, que comienza a expandirse sobre algunos ejes (Castro Barros, Colón, y en menor medida 24 de Septiembre y Vélez Sarsfield. Para el Área hay que hacer un estudio particularizado que no se contempla aquí.</p> <p>Por su parte la expansión indiscriminada de las funciones centrales podría darse espontáneamente ante las dificultades crecientes de accesibilidad.</p>	<p>Prever una expansión de las funciones centrales que sin deteriorar la significación actual del Centro, permita revertir el esquema monocéntrico, distribuyendo espacialmente las funciones atractoras de viajes.</p> <p>Adecuar la distribución poblacional a la distribución de funciones centrales, minimizando los desplazamientos y maximizando el uso de los equipamientos.</p>	<p>Orientar las relaciones entre la estructura urbana total y las funciones Regular la localización de las funciones centrales en relación a la distribución de la población, considerando la orientación de sus servicios a la escala urbana, metropolitana y regionales centrales:</p> <p>Realizar estudios en detalle del Área Central a efectos de establecer políticas particulares para la misma.</p>	<p>Expansión de las funciones centrales de acuerdo a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Corredores y/o tramas que puedan variar en uso y/o intensidad; densificando la población en su entorno.</li> <li>- Localización de corredores y/o tramas de expansión del Área Central, considerando las relaciones funcionales metropolitanas y regionales.</li> <li>- Considerar las tendencias de expansión y densificación poblacional existentes.</li> </ul>

	<p>Las mayores restricciones se refieren a los servicios de agua potable, cloacas y desagües, como medio para limitar la extensión de los asentamientos.</p>	<p>Concertar el crecimiento urbano y orientarlo hacia las áreas con mayores posibilidades para la provisión de infraestructura, posponiendo la urbanización de las áreas con menos ventajas.</p>	<p>Orientada a racionalizar las relaciones entre el asentamiento urbano y la provisión de los servicios.</p>	<p>Deberá seguir los criterios definidos para la estrategia de urbanización, destacándose la provisión de agua potable.</p>
Equipamiento	<p>Con densidades menores a 300 hab/ha los costos de provisión de infraestructura adquieren demasiada importancia, mientras que disminuyen a un costo mínimo para densidades de 1.100 h/ha. La densidad media está en 60 h/ha, mientras que apenas unas manzanas del Área Central alcanzan los 1.000 h/ha.</p> <p>La pavimentación es la infraestructura más costosa. Se observa poca incidencia en los costos respecto a si las manzanas son cuadradas o rectangulares, excepto cuando la densidad es baja (80 h/ha), donde las manzanas rectangulares de 10 mil m<sup>2</sup> presentan una ventaja, respecto al patrón dominante.</p> <p>El Equipamiento Comunitario a escala urbana y regional no fue incluido en el EDOU. En cuanto al barrial se proponen estudios particulares. Destaca en particular el deterioro del Río 1° y su entorno, en especial en aquellas áreas en las que se extraen áridos, por lo que urge realizar la</p>	<p>Orientar la urbanización hacia una cierta densificación de las formas de ocupación a efectos de disminuir los costos.</p> <p>Efectuar estudios particulares en materia de patrones de urbanización que evalúen la factibilidad de proponer asentamientos que disminuyan los costos de provisión de los servicios más costosos como el pavimento.</p> <p>Orientar los patrones de urbanización hacia una conformación por fraccionamiento que contribuya a disminuir los costos de urbanización por habitante.</p>	<p>Regular el crecimiento urbano dentro de los límites de las áreas sin restricciones para la provisión de los servicios básicos.</p> <p>Regulación de los patrones de urbanización correspondientes a toda zona urbanizable tendiente a minimizar los costos de urbanización por habitante. Definiendo las formas de los fraccionamientos, los factores de ocupación e índices de espacio-piso, no con criterios impositivos, sino</p>	<p>Para los patrones de urbanización se considerarán solamente los límites máximos y mínimos permitidos en relación a densidad y tejido urbano, definidos en general. El detalle de los fraccionamientos deberá considerarse con posterioridad en el Código de Urbanización que se prevé.</p>

	propuesta del Parque Oeste.	Orientar el asentamiento urbano a facilitar la correcta distribución de los equipamientos básicos, distinguiendo las escalas metropolitana y regional.	orientativos, entre límites máximos y mínimos.  Planes municipales de provisión de servicios que serán gestionados ante los organismos que los proveen.  Equipamiento Comunitario: Orientado a ordenar las relaciones ente la distribución de la población y la localización más adecuada para cada tipo de equipamiento. Prever los estudios accesorios para orientar, a escala barrial, la localización del equipamiento.	El equipamiento comunitario será localizado de acuerdo a la regulación que pautan los criterios definidos en la estrategia de Urbanización del Área Metropolitana y Funciones Centrales.  El equipamiento comercial definirá su localización por los usos de suelo definidos para las escalas Urbanas, Metropolitana y Regional, dejando las definiciones a escala barrial para estudios posteriores.
Uso rural, Paisaje y ecología	Casi el 70% de la superficie del ejido municipal corresponde a usos no urbanos del suelo, pero son escasas las áreas destinadas a uso rural efectivo, y carecen de significación como cinturón verde de aprovisionamiento de la ciudad. Con la excepción de la Ruta 9 Norte y el camino a Colonia Tirolesa.  Debería modificarse el sistema de riego para que se posibilite el uso rural. Mientras tanto, son áreas de reserva para la urbanización futura.	Tender al mantenimiento de áreas no urbanizadas de reserva para asentamientos urbanos futuros.  Orientar la acción privada al tratamiento paisajístico de las áreas rurales.	Orientar el ordenamiento del uso de las tierras rurales de acuerdo a: Regulación del uso y la forma de ocupación de las áreas como una categoría particular de la política de urbanización. Preservación del Patrimonio Cultural, mediante la regulación del tratamiento paisajístico de las áreas reconocidas como valiosas para su identificación.  Definir las áreas afectadas por la reelaboración de la regulación del Centro Histórico.	La estrategia para la Áreas Rurales será complementaria de la estrategia de urbanización, y se incorporará a través de los usos y formas de ocupación de tipo rural que deberán plantearse para las Áreas de Urbanización Diferidas.  En estudios posteriores se definirán las áreas rurales en las que se alentará el tratamiento paisajístico.

	<p>Los patrimonios cultural y natural se hallan poco protegidos, por fuera del Centro Histórico y de los grandes Parques.</p>	<p>Propender a la protección y puesta en valor del patrimonio natural y construido.</p>	<p>Protección Ambiental, orientada a la preservación del patrimonio natural y al control de la contaminación ambiental:</p> <p>Regulando las acciones que puedan generar un impacto negativo en el medio ecológico, contemplando la contaminación del aire, agua y suelo y la preservación de la flora y fauna nativa y no nativa que sean de interés.</p> <p>Las acciones que sobre la materia se adopten a nivel nacional y/o provincial y la región ecológica del Área Metropolitana serán consideradas.</p> <p>Regulación de la extracción de áridos.</p> <p>Regulación de la recolección, traslado y destino final de los residuos domiciliarios, y del reciclado o eliminación de los mismos.</p> <p>Orientada a la renovación e incorporación de las áreas a la estructura urbana a través de una nueva y más adecuada asignación de funciones, contempla las siguientes acciones:</p> <p>Regulación del uso y forma de ocupación de tales áreas, en particular con la constitución del</p>	<p>Se deberán identificar las áreas que se consideren valiosas paisajísticamente para su preservación.</p> <p>En estudios posteriores se definirán las normas más convenientes, incluyendo la reelaboración de la ordenanza vigente para el Centro Histórico.</p> <p>Para la protección ambiental la estrategia está formada por un conjunto de Ordenanzas, que está en estudio y su finalización deberá acelerarse.</p> <p>Se harán los estudios para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La optimización del sistema de recolección de residuos.</li> <li>- La definición de un sistema de eliminación y/o reciclado de los residuos, considerando:             <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Enterramiento;</li> <li>2. Explotación municipal del cirujeo;</li> <li>3. Generación de energía.</li> </ol> </li> </ul> <p>La estrategia de refuncionalización de algunas áreas urbanas es la identificación de las mismas.</p> <p>A posteriori, se harán los estudios necesarios para las políticas a implementar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudio urbanístico de detalles.</li> <li>- Estudios para la realización de los proyectos de urbanización y edificación de las áreas en cuestión.</li> <li>- Estudios para la implementación de los organismos administrativos encargados de la gestión y de los medios financieros.</li> </ul> <p>Estos estudios deberán analizar la factibilidad de un sistema que abarque desde la</p>
	<p>Existen áreas que por la obsolescencia de su uso actual o por su proceso de deterioro requieren su Refuncionalización en función al desarrollo urbano futuro (áreas ferroviarias, sistema del río, áreas afectadas por los procesos extractivos, etc.).</p>	<p>Evitar la degradación y contaminación del medio ambiente natural y propender a la conservación del sistema ecológico involucrado en el ejido municipal y el área circundante.</p> <p>Orientar la localización de nuevas funciones y alentar la renovación y desarrollo en las áreas obsoletas o deterioradas.</p>		

			fondo de reserva de tierras. Para ello requiere de estudios urbanísticos detallados y la definición de las acciones de gestión. Como ejemplo señala las acciones realizadas para la refuncionalización de las áreas por Ferrocarriles del Estado, a liberarse de acuerdo al proyecto de sistematización ferroubanístico.	implementación de una oficina administrativa del mercado municipal de tierras, hasta la creación de un Banco Municipal.
--	--	--	--	---

Con fecha 29 de diciembre de 1978, por medio de la Ordenanza N° 6910, fue aprobado el Esquema de Ordenamiento Urbano (EDOU), firmado por el Coronel Retirado Héctor V. Romanutti, como Intendente de facto. La publicación de la ordenanza incluyó anexos con planos de toda la ciudad, donde se definieron para cada barrio los patrones de asentamiento para las categorías: “Prioritarias” e “Industriales”; un plano en el que se indicó el trazado de la Red Vial Principal, complementado con gráficos de los perfiles propuestos para los distintos tipos de vías.

#### **4.2.2.- Comentario final**

La capacidad de asombro de un lector que estudie el Esquema de Ordenamiento Urbano puede verse colmada ante las sorpresas que va a encontrar. Si pretende alguna coherencia argumental entre los estudios parciales con mediciones, números compilados y estadísticas, las definiciones de indicadores e índices y los enrevesados párrafos con que llega a conclusiones como las citadas, no se podrá alcanzar esa pretensión. La abundante recopilación de estudios fue usado para posponer las acciones que podrían ser derivadas de los mismos, con expresiones como “hasta tanto no se proceda a la asignación de roles para el conjunto de centros comprendidos en el Área Metropolitana”; sin embargo, no se priva de sentenciar para ese futuro esquema que no explicita: “será necesario que el mismo observe las relaciones funcionales correspondientes a su función metropolitana sin comprometer sus posibilidades futuras que no estarán, sin embargo, correctamente definidas mientras no se establezcan los organismos interjurisdiccionales programados”.

El razonamiento propone una mediación indefinida, que lleva a otra de las mismas características, que a su vez queda condicionada por los posibles roles a definir de los municipios que se integrarán a los organismos... que tienen que ser creados. Con afirmaciones semejantes no se puede definir plan de acción alguno. Pero, la decisión tomada sobre la importancia del eje de crecimiento elegido no cambia, ni se pone en duda, a pesar que no terminó de concretar el análisis de costos -luego de todos los estudios realizados para establecer las “ofertas” y “demandas” futuras, de tierras y viviendas- que, a su vez, se fundamentó en factores que no fueron considerados como las “condiciones de tipo paisajísticos-turísticos” y, en especulaciones sobre “las proyecciones previsibles” que “podrían presentar ventajas comparativas para una posible expansión poblacional del conjunto del Área cuando se superen determinados umbrales de crecimiento más allá del año 2000”. Umbrales que están por fuera de todos los análisis realizados.

Para concluir, podría decirse, que los estudios parciales utilizados no se condicen con la propuesta final, de la que quedaron desconectados; y, para la cual, no son necesarios. El eje de crecimiento estaba definido desde antes, en los hechos, y por la voluntad de los inversores que realizaron negocios con el crecimiento de la ciudad, quienes, además, ya definieron los usos y jerarquías de cada zona. El EDOU no pretende más que reafirmar esa dinámica preexistente.

La frase de Ortega y Gasset citada más arriba, si bien es aplicable a la metodología de mediaciones argumentales con que se construyó este ordenamiento urbano que busca no tener consecuencias; no lo es, en cambio, si se atiende al objetivo pragmático en el que está inscripto: hacer lo que se viene haciendo y justificarlo con argumentos alambicados de apariencia ‘científica’. Me permito una corrección al doctor Ortega y Gasset, para referirme a argentinos como éstos que sí se están ocupando de las cosas, desde organismos estatales; a ellos habría que decirles: *¡A las cosas... para el bien común!*

### **4.3. EDOM Y PLANDEMET: 1981**

En este apartado, se revisan dos documentos complementarios realizados por el mismo equipo, que estuvo coordinado por el arquitecto Jorge Abelardo Montenegro, cuando el arquitecto Osvaldo Roberto Ramacciotti fue Secretario de Planeamiento y Coordinación, y la autoridad municipal de facto fue el Tte. Cnel. (R) Alejandro Gavier



Olmedo, funcionarios de la última dictadura militar empresarial. Los dos documentos fueron publicados en 1981<sup>536</sup>.

#### **4.3.1.- Plan de desarrollo metropolitano (Plandemet)**

Es un documento de 646 páginas organizado bajo los siguientes títulos: *Introducción*; *I.- Resumen*: 1. Prólogo; 2. Programa de trabajo; 3. Principales propuestas; 4. Presentación de la publicación. *II.- Definiciones previas*: 1. Consideraciones generales; 2. Sistema urbano nacional, 3. Sistema urbano provincial, 4. Organización del espacio metropolitano. *III.- Diagnóstico Proyectivo*: 1.- Diagnósticos sectoriales: 1.1. Estructura regional; 1.2. Población; 1.3. Uso del suelo metropolitano; 1.4 Transporte y comunicaciones; 1.5. Equipamiento urbano metropolitano; 1.6. Infraestructura de servicios; 1.7. Administración y finanzas; 1.8. Jurídico institucional; 1.9. Área central; 2.- Diagnóstico intersectorial: 2.1. Prognosis y síntesis, modelo tendencial y modelo normativo; 2.2. Ideas de avance (avances sectoriales, objetivos y políticas, y avances intersectoriales). *IV.- Propuestas*: 1.- EDOM; 2.- PLANDEMÉT; 3.- Programas y proyectos estratégicos: 3.1. Breve descripción de los principales proyectos; 3.2. Listado de programas y proyectos estratégicos; 4.- SIPLAMÉT. *V.- Implementación*: 1. Nota preliminar; 2. Plan de corto plazo; 3. Plan de mediano plazo; 4. Plan de largo plazo; 5. Control de gestión; 6. Revisión y actualización del PLANDEMÉT. *VI.- Conclusiones*.

Este documento es el segundo que se presenta con el nombre de plan, aunque, a diferencia del el de 1927, tiene la ambición de buscar organizar el territorio del Gran Córdoba, superficie delimitada por un polígono de 2.222 km<sup>2</sup> y una población que, para 1980, superaba el millón de habitantes<sup>537</sup>.

En “I. Resumen” expone brevemente, en 16 páginas, los contenidos del documento; en el gráfico del Cronograma de trabajo, se puede leer que la actividad del equipo planificador comenzó en febrero de 1980 y terminó en marzo de 1981, con lo que

---

<sup>536</sup> El Departamento Ejecutivo de la Municipalidad de Córdoba aprobó el 10 de abril de 1980 el “Programa de Trabajo” para la formulación del Esquema Director del Ordenamiento Metropolitano o Esquema de Largo Plazo (EDOM 1981-2000), del Plan de Desarrollo Metropolitano o para el Mediano Plazo (PLANDEMÉT 1981-1985), y el Sistema de Planeamiento Metropolitano (SIPLAMÉT), mediante Decreto N° 162, Serie “G”. Los tres cuerpos interrelacionados constituyen el Plan de Desarrollo Metropolitano, generalizado bajo las denominaciones de PLANDEMÉT 1981-2000. (*Plandemet* 1981: 58).

<sup>537</sup> Visto que el objeto del Plandemet es la región Metropolitana y el de esta tesis la ciudad de Córdoba, se tomarán para el análisis de este plan, aquellas partes que se refieren a estudios y modificaciones propuestas dentro de la ciudad, ya sea que se justifiquen de manera local, regional o nacional.

de haberse cumplido, se tardó apenas catorce meses para generar el estudio y el plan presentados en el documento<sup>538</sup>.

En “II, Definiciones previas” explicó que la dinámica de los cambios en las ciudades (demográficos, actividad económica, usos de suelo, organización social) creó desequilibrios (conflictos por incompatibilidad de usos y desactualización normativa), por lo cual, tanto el funcionamiento como el aspecto estético del Área Metropolitana, pudieron ser inconvenientes para sus habitantes. Sostuvo el documento, que las antiguas ciudades aisladas se estaban transformando en un conjunto de regiones urbanas, cuyas comunidades estaban desarticuladas y fragmentadas. Por lo que propuso comenzar el estudio del Gran Córdoba considerando el sistema urbano nacional, con lo cual repitió el inicio como en los tres planes anteriores.

Abordó el estudio del sistema urbano nacional a partir del Censo Nacional de 1970<sup>539</sup>, y explicó que la “característica esencial del sistema urbano del país es el de un elevado grado de centralidad, dado que el 60%, aproximadamente, de la población urbana se concentra en áreas metropolitanas. Este fenómeno no solo resulta de la centralidad del Área Metropolitana de Buenos Aires respecto al resto del país; sino que, también, se verifica en algunas ciudades capitales provinciales respecto a sus territorios. (...) Córdoba presentaba un índice del 51,1% para 1970”. Destacó el fuerte desequilibrio en la distribución espacial de la población en el país (un 40 % de la superficie poseía una ocupación de 2 hab/km<sup>2</sup>, otro 42 % tenía una densidad menor a 1 hab/km<sup>2</sup>, mientras que en el 0,13% del territorio nacional continental, la densidad alcanzó valores de 2.000 hab/km<sup>2</sup>), con una distribución promedio del 8,4 hab/km<sup>2</sup>, próxima a la de Sudamérica; con un aglomerado en el GBA de casi 10 millones de habitantes, mientras los dos que le siguen (Rosario y Córdoba), estaban cercanas al millón. Esta característica del sistema urbano se describe y califica negativamente: “el sistema urbano como tal no es correcto en tanto los desequilibrios espaciales y la fuerte desarticulación de las partes (ciudades y regiones) no facilita una debida integración del mismo”. En un razonamiento que lee al revés la relación entre la dinámica de la sociedad y el sistema urbano; es sabido que el sistema de ciudades y de aglomeración de la población en las mismas, es resultado de una sociedad que se organizó de esa manera y se plasmó en las ciudades que construyó y

---

<sup>538</sup> Gráfico *Cronograma del programa de trabajo del desarrollo metropolitano 1981-2000*, ver N°19 en Primera Parte Anexo Cap. 4. A Planos y Gráficos.

<sup>539</sup> Nótese que en 1980 se realizó el VII Censo General de la Nación y, para este plan, se utilizaron proyecciones estadísticas basadas en el censo de 1970.

reprodujo. La pregunta sobre por qué fue así, qué es lo que hizo que la sociedad tuviese esta forma en su organización y reproducción, es lo que debía ser abordado en este estudio si es que pretendía organizar estructuras más homogéneas en el país o, al menos, en el aglomerado del Gran Córdoba.

Luego de expuestos algunos rasgos del sistema urbano nacional, pasa a considerar “el problema de la distribución espacial de la población”, tanto en su concentración como en la dispersión, lo que “debe ser enfrentado y resuelto”, con una “organización equilibrada del espacio nacional a través de una red jerarquizada de centros en la cual, áreas metropolitanas como la de Córdoba, tienen un rol liminar en la estructuración del sistema urbano nacional”<sup>540</sup>. Fue ambicioso este Plan ya que propuso una visión de la ciudad de Córdoba, en la cual juega un papel importante en la descentralización del país a través de otro modelo de sistema de ciudades... ¡que no proponen aquí!<sup>541</sup>.

Fundamentaron esa apreciación de la siguiente manera: “Las bases para la organización territorial están sentadas, así lo demuestran recientes estudios efectuados por la Secretaría de Planeamiento de la Presidencia de la Nación y por la Secretaría de Estado de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Nación en 1979.” Esos sólidos estudios permitieron a los redactores del documento, afirmar con cierto énfasis épico: “Sólo resta poner en marcha las estrategias generales de Desarrollo Nacional y las grandes opciones de descentralización planteadas en esos estudios, donde seguramente el Área Metropolitana de Córdoba se constituye en la única Metrópolis de Equilibrio trascendente, y precisamente el PLANDEMET, así lo propone”<sup>542</sup>.

---

<sup>540</sup> Según el diccionario de la RAE, “liminar” es un adjetivo que quiere decir perteneciente o relativo al umbral o a la entrada. Cuando pasa a enumerar las virtudes que hacen de Córdoba una ciudad “liminar” del sistema urbano nacional, señala la ubicación geográfica estratégica, pero no explica dentro de qué estrategia, ni para lograr qué; aunque, es obvio que su ubicación en el centro geográfico del país, hace que sea más accesible para todas las provincias, que la ciudad de Buenos Aires; “la importancia como centro industrial, administrativo y de servicios, que sobrepasa los límites regionales para proyectarse más allá de las fronteras nacionales”. (Hasta chocar con Bilbao, se podría agregar con un poco de humor).

<sup>541</sup> Si bien, desde el punto de vista de la metodología de planificación es, en general, interesante que se confronte la realidad existente con un modelo ideal para definir los problemas y elaborar propuestas transformadoras, en este caso, parece que hay un exceso de voluntarismo verbal al enunciar estos objetivos, porque exceden ampliamente las posibilidades de un gobierno municipal sin capacidad para proyectos de esa escala; gobierno que carece de legitimidad política a largo plazo, porque era de facto.

<sup>542</sup> El entusiasmo típico de una arenga castrense, que resuma de palabras como éstas, no alcanzó para ocultar la miopía política de quienes las suscribieron. Todo planificador sabe, desde la época de Clístenes (566-493 a.n.e.), que un plan urbano es una intervención política y que su alcance está limitado al poder de quienes lo vayan a implementar. El poder nacional de la dictadura militar estaba alcanzando, en los años en que se hizo este plan, niveles críticos de inestabilidad, como lo muestra la sucesión de tiranos de turno en el gobierno de facto: en el año 1981, se sucedieron al frente del Poder Ejecutivo nacional los militares Roberto E. Viola que reemplazó a Jorge R. Videla el 29 de marzo, y estuvo hasta el 11 de diciembre (un poco más de 8 meses); cuando fue desplazado por Carlos A. Lacoste, quien permaneció en funciones hasta

Continuó con la organización del espacio Metropolitano, donde explicó que el mismo está formado por lo que llama “Zona Metropolitana”, que comprendía una superficie mayor y abarcaba las localidades de Córdoba, Río Primero, Villa del Rosario, Jesús María, Río Segundo, Río Tercero, Alta Gracia, Cosquín, y Villa María. Definió el “Área Metropolitana”, de superficie menor y más cercana a la ciudad central, que comprendía los municipios de Córdoba Capital, Colonia Tirolesa, Montecristo, Malagueño, La Calera, Saldán, Unquillo, Río Ceballos, Salsipuedes, Carlos Paz, General Paz, Juárez Celman, Malvinas Argentinas, La Quebrada, Mendiolaza, Dumesnil, Yocsina, Bouwer, Toledo, Villa Independencia, San Antonio de Arredondo, Icho Cruz y Cuesta Blanca. Con una dimensión menor que las anteriores, se estableció la unidad de estudio del área urbana de la ciudad de Córdoba, dentro de la cual, se delimitó como subsistema al Área Central: por el río Primero, al norte y este; la avenida Poeta Lugones, al sureste; la avenida Hipólito Yrigoyen, la calle Chile, el bulevar Chacabuco, la calle Ituzaingó, la avenida Estrada y la avenida Pueyrredón, por el sur; la avenida M. T. de Alvear y bulevar San Juan al Suroeste, y las calles San José de Calazans, Rodríguez Peña y Avellaneda, al oeste. Planteó que el Área Central se expandió como unidad de análisis, en función a la realidad del crecimiento de una superficie que concentró usos y funciones similares, presentando los mismos problemas; con lo cual, se dejó de lado el criterio anterior, que definía como Centro a las setenta manzanas originales.

En “III. Diagnóstico Proyectivo”, el documento comenzó explicando, en la Introducción, que la ciudad “hasta comienzos del siglo XX mantuvo relaciones más intensas y fluidas con un pequeño conjunto de centros localizados a corta distancia” (se refiere a los pueblos General Paz, San Vicente, etc.), con los que “armaron ejes incipientes de conurbación”<sup>543</sup>. Ese antiguo modelo se modificó cerca de 1930, debido a la “fuerte actividad industrial”, la consolidación de la actividad turística en la zona serrana, el desarrollo de cierta actividad minera, el mejoramiento de la red vial, el advenimiento del transporte masivo y, más tarde, la creciente vehiculización privada<sup>544</sup>. Pasó a aclarar que

---

el 22 de diciembre (apenas 11 días); momento en que fue sucedido por Leopoldo F. Galtieri, quien estuvo en el gobierno hasta el 18 de junio de 1982 (6 meses y una guerra catastrófica), cuando fue destituido por Alfredo O. Saint-Jean, quien a su vez fue removido el 1 de julio de 1982 (12 días gobernando) por Reinaldo B. A. Bignone, que entregó la presidencia el 10 de diciembre (no llegó a 6 meses) al presidente electo, Raúl R. Alfonsín.

<sup>543</sup> En realidad, a principios del siglo xx, como ya se vio, esos antiguos “pueblos” estaban todos dentro del ejido municipal de la ciudad.

<sup>544</sup> Con fuerte actividad industrial, hace referencia a la instalación de la Fábrica Militar de Aviones, con su influencia directa en diferentes talleres manufactureros y a la fabricación de cal, con actividad minera a la

el espacio no era homogéneo, y lo dijo respecto a las diferentes “unidades ambientales”, motivo por el que se fueron especializando algunas localidades en turismo, otras en “traficadoras de excedentes ganaderos”, algunas en la agricultura y la actividad extractiva, “quedando para Córdoba el papel de una ciudad industrial por excelencia”<sup>545</sup>. Destacó como factores importantes para la constitución de la ciudad en un “polo de atracción” de la inmigración, la que fue decisiva para la metropolización, a las industrias tradicionales y a las más dinámicas, las dos universidades, los asentamientos militares y otras numerosas variables. Una posible explicación que dio para que el crecimiento se volcara hacia el noroeste de la ciudad, fueron las ciudades dormitorios de Argüello y Villa Allende. Mientras que, la actividad minera en La Calera y, la turística en Carlos Paz, junto a las dos anteriores, han hecho que la ciudad creciera más hacia el oeste que hacia el este<sup>546</sup>. Terminó la Introducción señalando que los estudios sectoriales tienen como objetivo “conducir a la siguiente etapa: la del equilibrio”; y pasa a exponer los estudios sectoriales.

El diagnóstico proyectivo continuó con la *ecología de la estructura regional*. En él señaló la relación entre la ciudad y los recursos hídricos en sus dos dimensiones: el agua para consumo personal y productivo; y, embalsada, para producir energía eléctrica, hacia el oeste<sup>547</sup>. Mientras que, al norte, este y sur la actividad agrícola-ganadera desplazó la flora y fauna original. Señaló que, frente a estos problemas, con “un sustrato ordenador frágil y poco convincente (organismos, instrumentos legales, conciencia pública)”, no se

---

extracción de materiales para la construcción; en cuanto al transporte masivo, es el que pudo apreciar Carrasco en 1927, con la falta de mejoras correspondientes en la red vial. No hizo mención a la importancia que tuvieron en la actividad de la ciudad los talleres ferroviarios, que hacían reparaciones y mantenimiento del material rodante, concentrando un gran número de trabajadores para la época y tamaño de la población.

<sup>545</sup> Este determinismo geográfico-ambiental con el que explicaron la génesis de una “ciudad industrial por excelencia”, resulta excesivo incluso para Montesquieu, quien atribuyó a la geografía y al clima una influencia determinante en la formación del espíritu de los pueblos y, en consecuencia, a las leyes y formas de gobierno. “También deben estar relacionadas con la física del país: con un clima gélido, ardiente o templado; con la calidad del terreno, con su situación, con su tamaño...” (Montesquieu, 1980)

<sup>546</sup> Lo señalado como factores de atracción de población hacia el oeste y noroeste de la ciudad puede ser real, pero no consideró otros factores que actuaron de manera negativa, como las tierras del ejército y la fuerza aérea, que limitaron la expansión hacia el oeste, y una descalificación cultural dominante hacia los barrios del este y el sur, definidos como barrios industriales y obreros. Mientras que Argüello y Villa Allende, adquirieron mayor jerarquía por la carga simbólica que implicó ser el lugar de residencia de las clases altas de la ciudad, más la función de ciudad dormitorio, exaltados por la publicidad de los loteadores.

<sup>547</sup> No hay mención de la actividad depredadora de las industrias que fabrican cal, las que durante décadas quemaron la madera de los bosques nativos como fuente de energía para producir el aglomerante de la construcción a partir de las piedras extraídas. Después de varias décadas de este accionar, cambiaron el paisaje dejando desiertos miles de km<sup>2</sup> de sierras, con el impacto correspondiente sobre los suelos, la dinámica del agua, los ciclos de los ríos y arroyos. Aunque, reconoce, sin mencionar las causas, que había un “agotamiento ecológico” que continuaba a ritmo sostenido.

advierten “síntomas de atenuación en las actividades degradantes ni es previsible observarlas a corto plazo”. En el interior de la ciudad, esa actividad se tradujo en “mermas en el patrimonio forestal”, mientras los residuos han contaminado “la atmósfera, el suelo, las aguas de superficies y también las subterráneas”. Termina el apartado con un largo listado de medidas a tomar: desde estudiar en detalle situaciones particulares, a dictar ordenanzas, diseñar campañas educativas, crear organismos de seguimiento y control, generar reservas ecológicas, y remodelar rutas. Siguiendo la misma metodología anterior, las medidas concretas que debían haberse definido en este Plan, quedan para el futuro.

El tema o sector siguiente que fue abordado en el estudio fue la *población*, ya que, conocer su dinámica, la manera en que fue “distribuida y agrupada, es de fundamental importancia para apoyar los sistemas de planeamiento del desarrollo”<sup>548</sup>. Los principales resultados del análisis, sobre la población del municipio de Córdoba, fueron:

a.- Los mayores incrementos poblacionales y los mayores números de habitantes, a nivel de Área Metropolitana, se concentran en la ciudad de Córdoba y el subsistema urbano del oeste.

b.- La ciudad de Córdoba ha tenido, en general, una historia demográfica distinta a la de la provincia en su conjunto. Presenta una primera etapa “preindustrial”, entre 1895 y 1914 con crecimiento muy alto del 44,5 por mil anual, y una segunda etapa “fabril” de 1914 a 1970 de crecimiento alto y sostenido entre el 29,3 y el 33,4 por mil anual. Este último crecimiento ha sido alimentado en más de un 50% por aportes migratorios. Es previsible que haya una estabilización de las tasas de crecimiento a futuro.

c.- Dentro del ejido municipal de Córdoba se observa que, en el primer período intercensal (1960-1970), las menores tasas de crecimiento se registraron en el Área Central (4,2 por mil anual) y en los barrios colindantes como Nueva Córdoba, que creció un 2,4 por mil anual, o Alberdi, que lo hizo al 2,3 por mil anual. Mientras las mayores tasas de crecimiento se dieron en el cinturón externo de la mancha urbanizada, al 127,6 por mil anual hacia el sudoeste, y un 118,5 por mil anual por el sudeste.<sup>549</sup> Durante el siguiente ciclo intercensal (1970-1980), se modificaron las tendencias del decenio anterior. El Área Central y los barrios lindantes perdieron población (-2,3 para el primero; Alta Córdoba, -2,2; - 16,2, General Paz y Pueyrredón; todos por mil al año). Para el Centro y los barrios más próximos, la posible explicación que se da, es la especialización en de los mismos en la actividad comercial y servicios, en detrimento de la habitación. Los mayores incrementos se

---

<sup>548</sup> Plantea un reclamo sobre las estadísticas poblacionales, que todos aquellos que hemos investigado sobre población compartimos; aunque en buena medida parece haberse encaminado su resolución en la última década. “Pero la información demográfica y socio-económica no es completa o cuando existe está obtenida, usualmente, sobre la base de distintos estratos de referencia. Numerosos valores del Censo Nacional de 1970 aún permanecen, por ejemplo, sin procesar”. Esto se dice después que se había realizado el Censo Nacional de 1980.

<sup>549</sup> Hay que hacer notar que las tasas de crecimiento serán mayores en zonas despobladas que en aquellas altamente pobladas, aunque el crecimiento absoluto sea el mismo; por ejemplo, crecer de 0 a 1 es más significativo (100%) que hacerlo de 100 a 101 (1%). Lo cual, no elimina el argumento de un cambio de tendencia en la dinámica poblacional, como señala el texto, sino que relativiza ese impacto si se leen los valores absolutos.

dieron en los barrios tradicionales del noroeste (112,4 por mil anual y 199,4 por mil), por la expansión de barrios más recientes como Chateau Carrera, Poeta Lugones, etc. d. Las proyecciones de población anticipan para el año 2000 una duplicación de la población actual que, para 1970, fue de 801.771 hab. En la proyección prevista por el INPE variará con un factor entre 1, 82 por mil anual, mientras el MOP prevé que sea un 2,63; por otro lado, considerando la tasa intercensal promedio de los años 1960-70 y 1970-80, el factor de incremento sería de un 1,68, que se reduce si se aplica la tasa de crecimiento del último período<sup>550</sup>.

e. “La distribución de la población de Córdoba dentro del Ejido dista de ser óptima”. Porque existen “bolsones” sin ocupar dentro de la mancha urbanizada y grandes áreas vacías por fuera, lo que se traduce en un encarecimiento de la construcción de la infraestructura y de la prestación de servicios. Aunque, el 75% de la población ocupaba en 1970 el 16,8% de la superficie ejidal. Sobre este tema, pero bajo el subtítulo “Soluciones Propuestas”, los autores dicen: “Aunque la mayor parte de los problemas detectados escapan al poder directo de las decisiones municipales, se relacionan, en cambio, con la compleja evolución de las economías urbanas y regionales y el poder atractivo de las ciudades”. Y reconoce que las acciones municipales y provinciales “sólo pueden actuar indirectamente sobre la dinámica poblacional”. Es interesante analizar este párrafo, porque es revelador sobre la relación entre la ciudad y los planes que hace el poder político. En primer lugar, porque el poder municipal puede hacer mucho en cuanto a la distribución de la población en el territorio, ya que cuenta con tres instrumentos potentes: la construcción de la infraestructura de servicios y equipamiento social; la regulación y control de los servicios a la población; el dictado de las normas que regulan el uso del suelo, la circulación por la ciudad y una parte de la convivencia entre los vecinos, así como la vigilancia en el cumplimiento de las mismas. Si quienes hicieron este plan declararon que no pueden definir, inducir y orientar la distribución de la población de manera directa, es porque desconocen el poder de estos instrumentos, o porque no quieren usarlos, o porque tienen mermado el poder para usarlos; esta última, podría ser la mejor hipótesis. Hay que tener en cuenta, también, que la merma del poder municipal puede provenir de otros factores de poder que lo restringen (gobiernos provincial y nacional, la oposición, los sindicatos de trabajadores y las asociaciones patronales, las grandes empresas y corporaciones eclesíásticas, la propia sociedad civil ante un gobierno de facto en decadencia, etc.); o bien, porque los funcionarios restringen voluntariamente la acción estatal a una simple función de complementar las decisiones y acciones de los protagonistas de los negocios urbanos. Puede, también, que sea por la suma de ambos.

Continúa, en el tercer punto, con el *uso del suelo metropolitano*. Para 1980, la ciudad representaba el 41,12 % de la población de la provincia y el 3,56%, de la nacional. El ejido municipal era de 57.600 has, de las que unas 28.000 has (51,38%) se usaban en cultivos intensivos, mientras el área urbanizada ocupaba unas 16.800 has (29.16%) de las

<sup>550</sup> Con el primer índice (INPE), la población estimada fue de 1.459.223; con el segundo (MOP), la población de 2.108.658; con el tercero, más simple llega a 1.346.975. Sin embargo, las tres estuvieron bastante alejadas, ya que el Censo de 2001 (un año después de la fecha estimada), dio un total de 1.284.582 habitantes, siendo la última la de menor error (10%), la del INPE un 13, 6% y la del MOP un 64 %.

Censos	1895	1914	1947	1960	1970	1980	1991	2001	2010
Habitantes	54.763	134.935	386.828	586.015	801.771	990.968	1.179.372	1.284.582	1.329.604
Tasa global %		44,5	29,3	31,5	31,1	21,1	13,2	8,9	3,5
Tasa anual %		2,34	0,89	2,42	3,11	2,11	1,2	0,89	0,39

que 6.500 has (40%) aproximadamente, no estaban ocupadas efectivamente. La superficie destinada normativamente a la actividad industrial alcanzaba las 7.000 has (12,15%) de las que un porcentaje importante se destinaba a uso agrícola. Mientras que las Áreas Militares abarcaban en total 6.500 has (8,8 %), constituyendo una barrera a la expansión hacia el oeste. Dentro de la ciudad, describe, el crecimiento siguió un mismo patrón en la urbanización; desde el centro ha ido ocupando sucesivamente espacios adyacentes, continuando las directrices trazadas por las principales vías de acceso. En los últimos años, ese patrón se modificó debido al crecimiento, y se pasó a ocupar tierras no adyacentes, en particular hacia el nordeste, fragmentando el tradicional tejido continuo<sup>551</sup>. Los terrenos vacíos de grandes dimensiones obedecen, en muchos casos, a razones especulativas. Dentro del análisis de los usos del suelo<sup>552</sup>, los particulariza señalando que:

- a) En las zonas de Asentamientos Residenciales predominantes, se observó que hay algunas en que la densidad poblacional crece a un ritmo superior a los índices promedios, lo que “hace necesaria la implementación de reglamentos tendientes a controlar ese crecimiento” por ejemplo en el Área Central, Nueva Córdoba, San Martín y todo el noroeste<sup>553</sup>.
- b) Cuando se refiere a los Asentamientos Comerciales, describe la fuerte presencia en el Área Central de las actividades financieras, inmobiliarias, y de seguros que se extiende hacia los siguientes subcentros:

Subcentro	Área aproximada (has)	Población servida (hab)
Alberdi	76,0	72.578
San Martín	52,6	58.328
Cerro de las Rosas	30,0	113.816
Alta Córdoba	44,0	196.347
Maipú	34,0	96.482
General Paz	58,0	76.982
J. A. Roca y R 20	30,0	151.767
Av. V. Sarsfield y Cno. a Alta Gracia	30,5	73.907
San Vicente	38,0	100.088

Estos subcentros, consideran los autores, favorecen la descongestión de actividades en el Área Central. Hay que tener en cuenta que los subcentros emergen de manera espontánea, y lo que se propone es reforzarlos “con la incorporación de nuevos asentamientos culturales o administrativos”.

- c) Asentamientos Industriales: señala que la ciudad de Córdoba acapara el mayor porcentaje de industrias de la provincia, y se encuentran “ubicados de manera dispersa e indiscriminada, comprometiendo en algunos casos las condiciones

<sup>551</sup> En la ciudad de Córdoba, el tejido urbano no se observa continuo en ninguna de las tres fotografías aéreas estudiadas.

<sup>552</sup> Gráfico Uso del suelo generalizado en la ciudad de Córdoba, ver N°20 en Primera Parte Anexo Cap. 4. A Planos y Gráficos.

<sup>553</sup> Se puede estar de acuerdo en que la densificación necesita, en ciertas ocasiones y lugares, una regulación que la limite y oriente, pero el argumento porque “supera los índices promedios”, indica un criterio de uniformidad que aún como deseo no es útil y como pretensión de objetivo a lograr es inviable.



ambientales”. El asentamiento de futuros establecimientos industriales no se encuentra reglamentado.

d) Asentamientos Rurales: distingue dos tipos, los de uso extensivo y los intensivos con uso de riego.

e) Actividades Extractivas: dentro de la ciudad, se hace mención a la extracción de áridos y su papel degradante del medio ambiente.

Sigue con el sector de *transporte y telecomunicaciones*, al que desagregó en dos subsectores:

a) Transporte, que subdividió en aéreo y terrestre. Para el transporte terrestre, analizó el vínculo de la ciudad con el resto de las ciudades del Área Metropolitana y la provincia, sin percatarse de que no había vínculos carreteros importantes con las ciudades puerto de Santa Fe, Rosario y Buenos Aires<sup>554</sup>. Señala problemas en el camino a San Antonio y Ruta 5 (ex N° 36) a Río Cuarto, y la Ruta Nacional N° 19, hacia Santa Fe; así como la conexión con Alta Gracia y el Valle de Calamuchita (Ruta N° 5). En cuanto al transporte urbano, indica la falta de jerarquización de las arterias, de la delimitación de los tramos, y de las tipologías funcionales (no están separadas las vías interurbanas de las urbanas). Tampoco hay circuitos diferenciados para el transporte de cargas, el que ante la ausencia de caminos de cintura que bordean el Área Metropolitana accede a la ciudad. Sobre el transporte ferroviario, indica que no se aprovecha con fines turísticos y recreativos, pero no ve la posibilidad de usarlo para vínculos de media y larga distancia. Pero, señala los problemas del emplazamiento de la Estación del FC Belgrano, en Alta Córdoba. Sobre el transporte aéreo, indica el déficit de la terminal aérea y la falta de vuelos hacia otras capitales provinciales de la región.

b) Telecomunicaciones, que subdivide en Teléfonos y Télex, Correos y Telégrafos, por una parte; y, Radio y Televisión, por la otra. Señala problemas y déficits con la red telefónica insuficiente, y que solamente Córdoba tiene servicios de télex, pero que no hay en las otras ciudades de la provincia. Sobre Correos y Telégrafos, indica que la oferta de la empresa quedó deficitaria ante el crecimiento de la población.

El documento continúa con el punto *equipamiento urbano*, sector que comienza con una cita de un autor español sobre los problemas del equipamiento<sup>555</sup>, y enumeró las actividades que comprende: salud, abastecimiento, cementerios, equipamiento social, deporte y recreación, cultura, educación, turismo y administración. Las que, a su vez, fueron descompuestas en la otra dimensión del problema, el alcance: local, sectorial, urbano, metropolitano y regional.

Después de la descripción, la primera conclusión que enunció es que, en el área metropolitana (AM), existe equipamiento para todas las actividades y alcances, indicando que si bien esos equipamientos podrían constituir redes con determinadas áreas de alcance, dadas las deficiencias de las que adolecen (no están estructurados por jerarquía),

---

<sup>554</sup> La única autopista con cuatro carriles de tránsito que tenía entonces la ciudad de Córdoba, era la que iba a la ciudad de Carlos Paz, a escasos 43 km de distancia; y, el principal motivo de flujo, era el esparcimiento.

<sup>555</sup> “Tratar el tema de los equipamientos, es tratar uno de los temas que más agudizan la crisis de nuestras ciudades”. (Leal, 1979).

no es factible hacerlo. El otro problema, enunciado a nivel general, es la “escasez e inadecuación” de equipamiento, a lo que se sumó una distribución espacial desigual. Para la ciudad de Córdoba, señaló una “estrecha correspondencia entre la distribución espacial del equipamiento y los estratos sociales, de tal modo que las zonas donde se concentran asentamientos de grupos de menores recursos, son las más alejadas y de acceso más difícil, a los lugares mejor equipados.” La desigualdad espacial detectada en la distribución del equipamiento “contribuye a consolidar y acrecentar las diferencias sociales” señaló. Además, de una relación polarizada en la que la “ciudad de Córdoba, es el centro principal” de la región, con una distribución inadecuada, ya que no se corresponde la oferta de servicios de los equipamientos, con las demandas de la población existente en cada localidad. Hay localidades con ofertas superavitarias y otras deficitarias, la propuesta general es tender a equilibrarlas.

Pasa luego a tratar cada subsector:

1. *Salud*: Los establecimientos no conforman un sistema orgánico y carecen de relaciones estructurales entre sus partes. La distribución por complejidad del equipamiento muestra una superposición de funciones en el sector público en la ciudad de Córdoba y carencias en otras. También, se constata que la relación médicos/habitantes es alta (1/135), pero se advierte una inadecuada distribución de los especialistas por área de cobertura. Hay déficit de camas para urgencias quirúrgicas; de servicios de maternidad y neonatología de manera particular al norte y noreste de la ciudad; insuficientes servicios para tratar las adicciones; y, déficit en la atención primaria del sector estatal. Además, los establecimientos de jurisdicción municipal, adolecen de: infraestructura edilicia funcionalmente inadecuada y mala localización respecto a sus áreas de influencia, con bajo grado de accesibilidad pública y con otras unidades de atención médica. La propuesta, para el AM, consiste en gestionar “la creación de una comisión” en la que participe la ciudad de Córdoba, para que estudie y coordine el accionar de las distintas jurisdicciones y proponga el diseño de una red sanitaria<sup>556</sup>.

2. *Abastecimiento*:<sup>557</sup> el abastecimiento de la ciudad de Córdoba presentaba, sintéticamente, los siguientes problemas en el *Nivel Minorista*: en alimentos, en las periferias de la ciudad hay áreas no cubiertas por las Ferias Municipales; y sobre esos servicios no existía un control de precios ni de calidad. En el *Nivel Mayorista*: el Mercado de Abasto era inadecuado, y se propuso la construcción de uno nuevo, sobre la Ruta 19. Para los *Combustibles líquidos*: no había un sistema de control de calidad en su expedición.

3. *Cementerios*: los cementerios se encontraban rebasados por el crecimiento de la demanda, y se propuso la creación del Cementerio Parque del Oeste.

4. *Equipamiento social*: para el área de Niñez y Familia, hay pocos centros infantiles en relación a los barrios existentes con “niños en situación de carencias”. Respecto al área de Ancianidad, había pocos Hogares para Ancianos y donde tenían personal insuficiente, así como una demanda superior a su capacidad de atención.

---

<sup>556</sup> Gráfico: Dispensarios Municipales ciudad de Córdoba, ver N°21 Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

<sup>557</sup> Gráfico: Ferias y mercados municipales en la ciudad de Córdoba, ver N°22 Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

5. *Deporte y recreación*: había una escasa infraestructura que, además, estaba distribuida inadecuadamente. Las Áreas verdes resultaron reducidas para las necesidades de la población.

6. *Cultura*: una escasa actividad y difusión desequilibrada, agravaron la centralidad de la infraestructura existente. Se propuso crear un Centro Cultural en el predio liberado por el Mercado de Abasto y la adquisición del ex Cine Real.<sup>558</sup>

7. *Educación*: el número de establecimientos, en relación a la población infantil, resultó escaso y, los edificios existentes, inadecuados; además, presentaron una localización centralizada.

8. *Turismo*: la actividad presentó una marcada estacionalidad; la utilización desequilibrada de los recursos existentes; y equipamiento insuficiente.

9. *Administración*: se advirtió una centralización y desequilibrio en la localización de los servicios. Se propone mantener en el Área Central las funciones de mayor jerarquía.

Después estudió el sector *Infraestructura de servicios*<sup>559</sup>, donde señaló que existe la necesidad de: implementar “un adecuado sistema para el tratamiento de los residuos sólidos”; regular el uso de las aguas superficiales y subterráneas; extender los servicios públicos a las áreas no servidas. Los servicios que considera, son: 1. Energía Eléctrica<sup>560</sup>; 2. Alumbrado Público; 3. Gas Natural<sup>561</sup>; 4. Desagües Cloacales; 5. Desagües Pluviales; 6. Recolección de Residuos; 7. Barrido y Limpieza de calles; 8. Pavimento; 9. Agua Potable.

Los temas de Administración y Finanzas, así como el Jurídico Institucional, si bien son relevantes y esenciales a la hora de elaborar los planes, y, más aún, en su gestión y viabilización, no fueron analizados para este Plan.

---

<sup>558</sup> Es necesario hacer notar que el Cine Real (hoy Teatro Real) se encuentra frente a la Plaza San Martín, en el Centro de la ciudad y que el predio liberado del ex Mercado de Abasto se encuentra cruzando el río Suquía por el puente Maipú -que une a la avenida del mismo nombre con la calle Fray Mamerto Esquíú y avenida Juan B. Justo- en el límite exterior de la zona Centro; con lo cual, la propuesta refuerza la centralización del equipamiento cultural, lo que se había señalado como un problema a superar.

<sup>559</sup> Inició el apartado con una afirmación discutible: “La magnitud alcanzada por la instalación de las redes de servicios públicos, es, en definitiva, el factor que determina la extensión de los asentamientos urbanos, y por ende, al aumento de la densidad fundiaria.” Los propios datos de la ciudad de Córdoba, que muestran la existencia de barrios que carecen de la mayoría de los servicios, refutan ese razonamiento. Tampoco es cierto que los predios abastecidos con más servicios públicos incrementen la densidad fundiaria, no, al menos, de manera directa. Dotar de servicios a un terreno ha llevado directamente al incremento de la renta y del precio del mismo; en un terreno dotados de servicios puede ser edificado o no, dependiendo de la existencia de un urbanizador que realice la comercialización del mismo y de un público en condiciones de comprarlo y construir en él. Este mismo informe señala la existencia de numerosos loteos sin construcciones. Ver Gráfico: Tipo y cantidad de servicios prestados por zonas de la Ciudad de Córdoba, en N°23 Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

<sup>560</sup> Gráfico: Sistema de Distribución de Energía Eléctrica ver N°24 en Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

<sup>561</sup> Gráfico: Sistema de distribución de gas natural, ver N°25 Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

El último tema que se consideró en el Plan, es el *Área Central*<sup>562</sup>, donde señaló que se mantendrá “el rol del Área Central como único centro multifuncional a escala regional (provincia), metropolitana y urbana; y alentaré la expansión de la misma.” Pero, desalentando aquellas actividades incompatibles con su propio funcionamiento.

Sobre este sector, indicó los siguientes problemas: existencia de comercios mayoristas con depósitos de grandes dimensiones, industrias y talleres en las zonas Norte, Noreste y Sureste; alta concentración de equipamiento que no se correspondía con una estructura jerarquizada, impactando en el congestionamiento del tránsito y alta demanda de lugares para estacionamiento; ocupación parcelaria que no aprovechaba los fondos de los lotes y bajo porcentaje de superficie libre en relación a la construida. Estas dos proposiciones resultan contradictorias, porque el “corazón de la manzana” libre de edificación colaboraba en la existencia de áreas verdes en relación a las construidas.

Con todo esto dicho, dio por terminado el “Diagnóstico Proyectivo” y pasó al siguiente punto.

#### **4.3.3.- Las propuestas**

El documento continuó con las “Propuestas” que se estaban organizadas en cuatro títulos: EDOM, PLANDEMET, Programas y proyectos estratégicos, y SIPLAMET; este último, no será considerado aquí, ya que era para el Área Metropolitana de conjunto.

El *Esquema de Ordenamiento Metropolitano* (EDOM, 1981-2000), se entiende como “una estrategia para el acondicionamiento territorial de Área Metropolitana de Córdoba. Plantea una imagen de largo plazo sobre la distribución territorial de las diversas funciones urbanas.” Para “superar la situación de desequilibrios cualitativos y cuantitativos”, propone que “el excedente de población no deba ubicarse únicamente en la ciudad mayor -en este caso, la ciudad de Córdoba-, sino, también, en un conjunto de centros intermedios”<sup>563</sup>.

---

<sup>562</sup> Gráficos: Uso del suelo en el Área Central Espacios verdes, Paisaje urbano 1980 y Síntesis del diagnóstico, ver N°26 en Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

<sup>563</sup> Esta propuesta es en principio inconsistente con la afirmación expuesta en la página 244 y comentada en la nota al pie N° 444, sobre la imposibilidad de la municipalidad de incidir directamente sobre la distribución de la población; y, además, es el comportamiento que espontáneamente ha tenido la dinámica del crecimiento, tal como se registró en el período intercensal 1960-1970, que se muestra en el gráfico de asentamiento de la población por isócronas (Gráfico: Población: tasas de crecimiento medio anual entre isócronas, ver N° 28 Primera Parte Anexo Cap. 4. A Planos y Gráficos). La dinámica de crecimiento en los espacios intermedios, es muy probable que sea resultado de la combinación de dos factores básicos: el precio de la tierra y la accesibilidad a los servicios centrales de la ciudad. Proponer en un plan, que se haga

Para aliviar la presión actual sobre el Área Central se propuso en el documento, una serie de subcentros “de jerarquía inferior pero de características significativas en cuanto a la variedad y magnitud de las actividades y servicios allí asentados”. “Pasarían a ser centros polifuncionales ubicados, en su mayoría, en los barrios llamados ‘tradicionales’”, ya que son “los que admiten densidades urbanas relativamente superiores a las medias. Se localizan sobre los corredores a escala y están contenidos en un círculo de aproximadamente 3 km de radio. Entre ellos, se puede mencionar el de avenida Juan B. Justo/ avenida Jerónimo Luis de Cabrera/ avenida Leandro N. Alem; el de 24 de Septiembre en barrio General Paz; el de barrio San Vicente; el de avenida Sabatini, en barrio Maipú; el de avenida Vélez Sarsfield y avenida J. F. Kennedy en barrio Ciudadela; el de avenida Julio A. Roca; y los de Avenida. Colón y avenida Castro Barros.” Los que “son complementados por otro conjunto de subcentros externos”, “más especializados y de menor complejidad y magnitud”: el de avenida Rafael Núñez que es de tipo comercial y esparcimiento; el de Ruta Nacional N° 9 Norte, de servicios al transporte; los del aeropuerto y de la zona aledaña al Chateau Carreras, de recreación; el que se localiza en las inmediaciones del Nuevo Mercado de Concentración de Productos.

También, se definieron los corredores<sup>564</sup> y una zonificación general de los distintos usos del suelo (residencial, industrial, comercial, recreacional, público-institucional), a los que se les definió las densidades y formas generales de ocupación y construcción. Las densidades adquirirían “valores más altos en correspondencia con el Área Central, los subcentros principales y los corredores, pero adecuándose a las características de donde se encuentren localizados”. Estos corredores estructurarían, además, las redes viales y los flujos del transporte público.

Se pretendió que la obra pública en infraestructura de servicios colaborase en la “inducción de un desarrollo ordenado e integrado”, al promover la localización de los distintos tipos de actividades. Coadyuvaría en el mismo sentido, la localización de grandes equipamientos colectivos (nuevo Mercado de Abasto, un Centro Integral de

---

lo que ha venido ocurriendo espontáneamente, sin hacer alguna observación sobre cómo mejorar esa dinámica es más un acompañamiento a la espontaneidad, que una propuesta que pretenda disminuir los desequilibrios y desigualdades. Gráfico: Esquema de estructura urbana, ver N° 27 Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

<sup>564</sup> Denominó “corredores” al espacio adyacente a una vía de vinculación importante, de ancho variable, según sea la jerarquía que se le asignó, que establecía relaciones entre el centro principal y los subcentros, o de estos entre sí; que funcionaban como extensiones de los mismos, admitiendo densidades de ocupación y construcciones superiores a los del resto del área circundante.

Deportes de alto rendimiento, un Centro Cultural-Administrativo-Gubernamental en las adyacencias del Área Central)<sup>565</sup>. Pero, parte de ese “desarrollo ordenado”, buscaba que “el Área Central”, “único nodo funcional de alcance urbano-metropolitano”, fuera reforzada, por eso, propone “enfaticar dicho nodo, jerarquizando e incrementando algunas de sus funciones consolidando el carácter terciario de las mismas” y, “al mismo tiempo, buscando relocalizar otras actividades (particularmente las secundarias)”.

El *PLANDEMET*, o *Plan de Desarrollo Metropolitano de mediano plazo (1981-1985)*, “está concebido como el conjunto de criterios de destinados a orientar la asignación de los recursos de acuerdo a las directivas contenidas en el EDOM”<sup>566</sup>. Contemplaba los siguientes ítems:

Los *Programas y Proyectos Estratégicos*, para la ciudad de Córdoba, contemplaban en el tema de *Ecología* un “total de diez proyectos estratégicos (...) que tienen por objeto la remodelación paisajística de otros tantos corredores viales”, entre los que destacan la ruta a Pajas Blancas, la avenida Recta Martinoli y la avenida de Circunvalación.

En *Transporte*, “destaca la implementación de un sistema de tren que utilizando la línea del FC Belgrano, recorra la ciudad desde la estación Rodríguez del Busto, al noroeste, hasta la estación Ferreyra en el sureste.” Agrega que: “Este sistema será complementado en el futuro con otro sobrelevado que recorrerá la ciudad en sus ejes Norte-Sur y Este-Oeste”.

Para *Equipamiento*, comenzando por *salud*, proponía la creación, “en la periferia de la mancha urbana”, de ocho Centros de Salud para la atención primaria, entre 1981 y 1990; de dos centros periféricos del Hospital Infantil “uno en barrio Parque Liceo y, el segundo, en barrio Alta Córdoba”; la “concreción del Hospital Materno-Infantil”; el “nuevo Hospital de Urgencias”. Un *programa de Cementerios*, que contempla al “Cementerio Parque del Este (Cementerio San Vicente)”, que propone agregar unas 20 has a las 3 existentes; y, el “Nuevo cementerio Parque del Oeste” que abarcará unas 100 has<sup>567</sup>. El *programa de Equipamiento Social*, proponía “el mejoramiento edilicio de los tres Centros Infantiles existentes” y la “creación de diez nuevos centros”, más “20 Talleres incorporados en los Centros Infantiles” para la capacitación laboral. La creación de 20 Centros de Acción Comunitaria, “situados en barrios en situación de carencia socio-económica, a los fines de efectivizar el

<sup>565</sup> Hoy, el Nuevo Mercado de Abasto, se encuentra sobre la Ruta N° 19; el Centro de Deportes de Alto Rendimiento (CARD), se encuentra funcionando en la zona del Chateau Carreras, en las instalaciones del Estadio Mario Alberto Kempes; y, el Centro Cultural Córdoba, en las inmediaciones de la Plaza España, en la avenida Poeta Lugones 401.

<sup>566</sup> No se conoce que este Plan haya tenido, en algún momento, una asignación presupuestaria con la cual realizar las propuestas, aunque tiene elaborados los Costos Estimativos de Inversión para cada uno de los Programas y Proyectos, que están expuestos en las páginas 520 a 612. Con lo que estas propuestas, de conjunto han tenido, como los planes anteriores, el destino de ser un listado de obras deseables, del que, como excepción, se realizaron algunas de ellas. Es muy probable que, algunas de las que se concretaron, hayan estado ya en carpeta cuando se comenzó a redactar el Plan, como el nuevo Mercado de Abasto, cuyo predio en esa fecha estaba ya expropiado (p. 498 del documento). Otras, en cambio, eran recientes, como el estadio de fútbol utilizado en el campeonato mundial de 1978, al que le agregaron nuevas funciones.

<sup>567</sup> No hay noticia ni documentos acerca de la concreción de este proyecto, un cementerio parque municipal al oeste de la ciudad; en cambio, se encuentra un Cementerio “Parque del Sol” -“primer cementerio privado”, se anuncia- que funciona desde hace un poco más de 30 años (1986, aproximadamente) y es propiedad de la familia Ferreyra.

tratamiento en forma social y comunitaria”, como parte de una “política de descentralización del Servicio Social en Servicios Sociales Comunitarios”. Además propone un: “Proyecto de creación de una Sede Recreativa-Deportiva”, “en la zona serrana del Área Metropolitana, para niños, adolescentes y jóvenes.” El proyecto de “creación de un nuevo Hogar de Ancianos en el Noroeste de la mancha urbanizada de la ciudad de Córdoba, con capacidad para doscientos residentes.” Además, mencionaba un *Programa de desarrollo de áreas verdes*, doscientos espacios verdes de alcance barrial, como plazas, entre 1980 y 1985. En el *Programa de equipamiento cultural*, proponía la refuncionalización de los mercados de San Vicente, General Paz y Alta Córdoba; la creación de un Centro Cultural en el Área Central (x cine teatro Real, frente a la plaza San Martín). Y para *Educación*, un proyecto que “contempla la dotación de unas cuatro mil ochocientas plazas”, en 32 establecimientos de dos turnos, para enseñanza pre-primaria; 38 establecimiento escolares de enseñanza primaria con treinta mil plazas; y 30 establecimientos de enseñanza media que, en tres turnos, tendrán treinta y siete mil plazas. Para *Turismo*, propone la concreción de “un hotel internacional en terrenos municipales ubicados en la Bajada del Pucará.”

Para la *Infraestructura de servicios*, en la ciudad de Córdoba, era prioritario “la construcción de la red de desagües pluviales” “con una superficie estimada a servir en el mediano plazo de 2.000 has”; y, un proyecto de redes colectoras cloacales, “con una población prevista a servir de 84.500 habitantes en el mediano plazo.”

En el *Área Central* propuso: a) conformar un paisaje urbano acorde, dadas sus características topográficas, para el *área adyacente* de la Bajada Pucará, terrenos de los Talleres de Vialidad (provincial), el Mercado de Abasto (donde se localizará el Centro Cívico), el parque Las Heras, terrenos del FC Mitre, y los terrenos del Observatorio Nacional; b) para los sectores “consolidados dentro del Área Central”, áreas especiales en: el Mercado Norte, Mercado Sur, Terminal de Ómnibus, Pasaje Revol (hoy Mercado de las Artes), Pasaje Cuchi Corral; las plazas General Paz, Colón, España y Paseo Sobremonte; y, las manzanas de: Convento de Santa Catalina de Siena, Iglesia y Convento de Santo Domingo, Iglesia y Convento de Santa Teresa del Niño Jesús, Iglesia y Convento de San Francisco; Banco Provincia de Córdoba, Teatro del Libertador General San Martín y Escuela Olmos; y, Universidad Nacional de Córdoba<sup>568</sup>.

La intervención en estas áreas “tiene por objeto regular el uso y ocupación del suelo del sector y su entorno inmediato; mantener la calidad ambiental del mismo” con el objetivo de valorar los elementos y sus cualidades distintivas. Son ejemplo de estas modificaciones, las siguientes: a) *Centro Cívico*, erradicar el actual Mercado de Abasto y en el terreno localizar el Centro Cívico de la ciudad<sup>569</sup>; b) *Parque Observatorio* consistió en el emplazamiento de un área verde, que incorpora los terrenos y edificios del

---

<sup>568</sup> Buena parte de estos edificios han sido intervenidos en las últimas décadas.

<sup>569</sup> Existió, años después, el proyecto de erigir allí el edificio del Concejo Deliberante de la ciudad, y una serie de disputas por la posibilidad de negocios privados que prosiguieron hasta hace pocos años, ya que, esta zona de las riberas del río se ha constituido en valiosa, con terrenos que albergan importantes proyectos inmobiliarios. Ver los diarios *La Voz del Interior* (21/01/2009) y *Día a Día* (12/09/2011).

Observatorio (hoy de la Universidad nacional de Córdoba), en un proyecto recreativo didáctico<sup>570</sup>.

#### **4.4.- CONSECUENCIAS DE LOS PLANES**

Como se fue indicando en el análisis de cada uno de los planes revisados en este capítulo, todos han sido de poca utilidad para lograr alguna modificación significativa en los problemas de la ciudad que el mismo Plan proponía resolver o, al menos, atenuar. Han tenido, en cambio, un amplio y sostenido reconocimiento en los estudios sobre la ciudad y su planificación, por parte de académicos y funcionarios que se ocuparon del tema. Y, sin dudas, forman parte de lo que una historia de la planificación urbana de la ciudad que los tome en cuenta cuando sea escrita porque, con sus aciertos y errores, conceptos retomados y recreados, afirmaciones sobre el estado de la ciudad, su devenir y proyecciones, constituyen referencias sólidas sobre el estado del arte en esos años.

Es de esperar que otros estudios sobre este tema le hagan justicia a los documentos con los estudios y propuestas, mostrando en detalle y en relación a los planes que le siguieron en el tiempo, los aportes que fueron retomados del Diagnóstico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico (1973), del Esquema de Ordenamiento Urbano (1978), el Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano 1981-2000 (1980), y el Plan de Desarrollo Metropolitano (1981).

Por lo pronto, se hará aquí a continuación, un análisis de la imagen de la ciudad tal como se observaba desde el aire después de terminados los planes revisados.

#### **4.5. LA CIUDAD EN LA FOTOGRAFÍA AÉREA DE 1984**

Observando la fotografía aérea de 1984<sup>571</sup>, lo primero que llama la atención son los espacios en blanco, que no obedecen a que se hayan perdido fotos, como en la del año 1962, sino que han sido recortados prolija y deliberadamente. Se podría justificar el

---

<sup>570</sup> Todavía no se concretó esta iniciativa propuesta en 1927, retomada por varios planes subsiguientes (Marconetti 2017).

<sup>571</sup> Fotografía aérea del año 1984, ver N°0 Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.



ocultamiento de las construcciones del aeropuerto, de los cuarteles del Tercer Cuerpo, las de la Fuerza Aérea con la Fábrica de Aviones, las instalaciones del Batallón 141 y, hasta la del Liceo Militar General Paz, a pesar de ser un colegio secundario, debido a la sensibilidad de la autoridades del país en esos años de la postguerra reciente por las islas Malvinas. Pero, sorprende que se hayan recortado las imágenes correspondientes al Penal de San Martín y las del Campo de la Ribera (próximo a la Planta de Tratamiento Cloacales), y un espacio en el límite norte hacia el este de la Estación “El Gateado” del FCGB, próximo a la Ruta A 74 (avenida Rancagua). Se puede suponer que, por “razones de seguridad”, el gobierno municipal de la última dictadura militar recortase las fotos del Penal de San Martín<sup>572</sup> y, eventualmente, del Campo de la Ribera<sup>573</sup>; pero, no hay justificación para que un gobierno municipal elegido por elecciones mantuviera ese criterio en el año 1984, una vez recuperadas las formas institucionales de la democracia.

Mirando las fotografías de la ciudad en conjunto, tomadas el 2 de agosto del año 1984, se observan dos cambios importantes en comparación con las del año 1961. Uno notable, es la densificación de las superficies que estaban poco construidas y, otra, la cantidad de nuevas urbanizaciones que aparecieron, reforzando las tendencias que habían comenzado a definirse en la década del 60 en la forma de la “mancha urbanizada”. La urbanización intersticial tomó más fuerza en los años previos a 1984, como se puede ver en la foto. El aumento de la densidad hacia todos lados en torno del Centro, es más notable en los ejes que definen de las avenidas: Sabattini hacia el sureste; Fuerza Aérea por el suroeste; y, en el espacio entre ésta y la avenida Colón al oeste; también, en el cuadrante noroeste hasta los límites del ejido municipal y más allá.

---

<sup>572</sup> “El gobierno de Córdoba cerró oficialmente la Unidad Penitenciaria número 1 (UP1), el establecimiento carcelario más antiguo de la provincia y en donde se cometieron delitos de lesa humanidad durante la última dictadura cívico militar. Con un acto del que participaron funcionarios provinciales, autoridades y miembros del Servicio Penitenciario y magistrados federales, fue cerrada en forma definitiva. En 1976, entre los meses de abril y julio, fueron fusilados 31 pesos políticos que se hallaban a disposición del Poder Ejecutivo Nacional (PEN), en algunos casos haciéndolos aparecer como ‘enfrentamientos’, aunque en su totalidad se trataba de fusilamientos a mansalva.” Agencia Télam, 23 de abril de 2015.

<sup>573</sup> Campo de la Ribera: “Ubicado en la calle Martín Cartechini a pocos metros del Cementerio de San Vicente y la avenida Costanera, al este de la ciudad de Córdoba, el ‘Campo de la Ribera’ fue Prisión Militar de Encausados entre 1945 y fines de 1975. Desde entonces, funcionó como centro clandestino de detención, tortura y exterminio, base operativa del Comando Libertadores de América. Esta organización paraestatal integrada por miembros del Ejército, la Policía de Córdoba, la Policía Federal y personal civil de inteligencia, operó bajo el mando del III Cuerpo de Ejército e instaló el terror en la provincia mediante el secuestro, la tortura, el asesinato y la desaparición de dirigentes políticos y gremiales, militantes juveniles, trabajadores, docentes y estudiantes.” Agencia Télam, 1 de noviembre de 2012. Ver Nº24 Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

Se destaca también la densificación en la zona sur de los barrios Villa El Libertador y Comercial, así como una expansión de los mismos. Por el contrario, hacia el noreste, la ciudad se ha extendido muy poco, con excepción del eje de la avenida Bulnes y su continuación por la avenida Malvinas Argentinas.

El eje principal de crecimiento se ve definido por una diagonal que va desde el centro hacia el noroeste de la ciudad por las avenidas Castro Barros- Caraffa- Rafael Núñez, si se cruza el río por los puentes de Avellaneda o de Santa Fe; o, en su defecto, por la avenida Octavio Pinto- Caraffa- Rafael Núñez si se lo hace por el puente La Tablada. La práctica de urbanizar a ambos lados de los caminos, rutas y avenidas ha continuado en los primeros años de existencia de la ciudad, y las sucesivas expansiones han seguido ese mismo patrón.

Como en los anteriores recorridos de las fotos de la ciudad, se sigue para este el mismo esquema, partiendo del *Centro* se sigue hacia el *Oeste*, después al *Este*, para pasar al *Norte* y, por último, al *Sur*.

En el *Centro* de la ciudad, lo más notorio que se puede observar es la explosión de edificios de gran altura sobre algunas calles y avenidas. Si bien en las décadas anteriores se habían construido edificios de varias plantas éstos, por lo general, no superaban los diez pisos; en los años posteriores a 1961 y, en particular, en la década de 1970 se inició la práctica de elevar edificios en torres hasta dieciséis y más pisos. Ejemplo de ello son: el Complejo Santo Domingo<sup>574</sup>, en Castro Barros 75 (planta baja y 16 pisos, 1978); las Torres Alas<sup>575</sup>, en Deán Funes 1752 (planta baja y 17 pisos, iniciadas en 1974 y finalizadas en 1988); o la Torre Ángela<sup>576</sup>, en 27 de Abril 370 (iniciada en 1980 y terminada en 1983, de planta baja y 30 pisos, que por años fue la más alta de la ciudad).

Las calles y avenidas del Centro en la que se pueden ver la mayor cantidad de edificios en altura son: la avenida Colón/ Olmos desde el bulevar Guzmán en el este, hasta una cuadras después de la Plaza Colón por el oeste; la avenida Maipú/ Chacabuco desde la avenida Olmos a la Plaza España; la avenida Hipólito Yrigoyen a lo largo de todo su recorrido; la avenida Figueroa Alcorta/ Marcelo T. de Alvear, paralelas al cauce del arroyo La Cañada, desde la avenida Colón hasta unas cuadras al sur del bulevar San Juan. En las manzanas del Centro tradicional, la mayoría de los edificios no están construidos

---

<sup>574</sup> Complejo Santo Domingo, ver N°1 Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>575</sup> Torres Alas, ver N°2 Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>576</sup> Torre Ángela, ver N°3.a Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

en “torre”, sino con medianeras unidas que, en algunos recorridos, dibujan fachadas de superficies continuas.

Además de crecer en altura, el Centro se extendió. La superficie que concentró la actividad de la ciudad se expandió en todos los sentidos, aunque, más hacia el sur, por la influencia que ejerció la urbanización de Nueva Córdoba, las actividades recreativas del Parque Sarmiento, y la concentración de actividades y población en Ciudad Universitaria que reunió a partir de los años 60 a miles de jóvenes y adultos, todos los días. Hacia el este, respecto de la plaza San Martín, el centro se extendió en menor medida; en parte, por el río y, también, por la declinación de la zona de la avenida Perón por la tendencia a perder importancia el FC Mitre y su estación terminal en la ciudad, con la degradación del equipamiento urbano que lo acompañaba (hoteles, restaurantes, comercios de paso, etc.), que la Nueva Estación Terminal de Ómnibus (NETOC)<sup>577</sup>, ubicada casi enfrente, sustituyó con los comercios en su interior.

Un elemento urbanísticamente significativo ha sido la peatonalización de las calles céntricas<sup>578</sup>, que dio comienzo en 1969, cuando el intendente de facto Hugo Francisco Taboada, dispuso ese modo de uso en cinco cuadras del centro (las dos primeras en las calles San Martín y 9 de Julio, y en la calle 25 de Mayo que unió las anteriores). Esta experiencia inicial creció, luego, hacia nuevos tramos del área central, acción que fue imitada por otras ciudades en Argentina. La obra se inauguró en enero de 1970 con maceteros, asientos y diversas ornamentaciones que se colocaron en las mismas.

Otra característica propia de la ciudad de Córdoba en estos años, fue la modificación urbanística que trajo la conversión de los conventos ubicados en el Centro Histórico de la ciudad, en galerías comerciales interconectadas, formando pasajes<sup>579</sup>. Desde varias décadas atrás, algunos conventos del área central habían sido reformados, abriendo las alas sobre las calles con la construcción de locales comerciales destinados a ser alquilados, que generó redituables beneficios libres de impuestos a la Iglesia Católica de la ciudad. Como complemento, la demolición de parte de los muros en algunos estos edificios históricos, liberó los terrenos para levantar elevadas construcciones para departamentos y oficinas en propiedad horizontal. En la planta baja de esos edificios se hicieron galerías con numerosos locales comerciales, que se conectaron con edificios

---

<sup>577</sup> Nueva Estación Terminal de Ómnibus (NETOC), ver N°3.b Primera Parte Anexo Cap.4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>578</sup> Peatonales del centro de Córdoba, ver N°4 Primera Parte Anexo Cap.4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>579</sup> Galerías y pasajes del centro de la ciudad ver N°5 Primera Parte Anexo Cap.4 B. Ciudad y Edificios.

aledaños, creando un circuito de galerías y pasajes en buena parte del centro de la ciudad. Estas modificaciones se realizaron en los conventos más antiguos del Centro Histórico<sup>580</sup>, que fueron construidos en tierras cedidas a las congregaciones a los pocos años de la fundación de la ciudad o donadas por el Estado provincial o algunos particulares. Cuando se volvieron propiedades valiosas por la ubicación y de gran atractivo comercial por la concentración del público en estas calles y, en consecuencia, altos rendimientos de renta pasaron a ser fuente de ingresos importantes, no solo para la iglesia católica sino también para aquellas familias tradicionales con propiedades en el lugar<sup>581</sup>. Otra fuente de renta, en edificios especialmente construidos para ese fin, fueron los estacionamientos para automóviles<sup>582</sup>.

En el *Oeste* de la ciudad, las construcciones que se pueden ver y se destacan de estos años previos a 1984, son dos nuevos puentes sobre el río: Eliseo Cantón<sup>583</sup>, que une los barrios San Martín y Providencia con Villa Páez; y Domingo Zípoli<sup>584</sup>, que vincula Alto Alberdi con Bajo Palermo y Las Rosas, ambos construidos en 1978. También se puede apreciar, un edificio importante inaugurado en 1968, en la calle La Rioja 1450 del barrio Alberdi, que es la sede de la Escuela Superior de Comercio Manuel Belgrano<sup>585</sup>, dependiente de la Universidad Nacional de Córdoba.

El barrio Observatorio<sup>586</sup> ha tenido varias modificaciones significativas en estos años. El extenso y antiguo barrio localizado al sur y al oeste del edificio del Observatorio Astronómico Nacional, quedó limitado al sur por la avenida Julio A. Roca (Ruta 20); al este por las calles Corro y Artigas; al norte por el bulevar San Juan y la calle Félix Aguilar;

---

<sup>580</sup> Iglesias y colegios religiosos del centro de la ciudad ver N°6 Primera Parte Anexo Cap.4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>581</sup> Ver la casona histórica de la familia Allende N° 28 b Primera Parte Anexo Cap. 1 B. Edificios.

<sup>582</sup> Estacionamientos de la ciudad de Córdoba, con sus propietarios: Hermanas Terciarias Carmelitas de Santa Teresa de Jesús Argentina; municipal en el subsuelo de la Plaza de la Intendencia; y, empresas comerciales, como en Maipú 184. Ver N°7 Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>583</sup> Puente Eliseo Cantón, ver N°18 Primera Parte Anexo Cap.4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>584</sup> Puente Domingo Zípoli, ver N°18 Primera Parte Anexo Cap.4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>585</sup> Escuela Manuel Belgrano, el edificio es uno de los mayores ejemplos de arquitectura brutalista en la Argentina, se inauguró en el año 1971, con diseño de los arquitectos Osvaldo Bidinost, Jorge Chute, José Gassó, Manuel Lapacó y Martín Meyer; la construcción estuvo a cargo de Delta SRL. Ver N°8 Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>586</sup> Algunos elementos del barrio Observatorio se puede ver en Primera Parte Anexo Cap.2 A. Ciudad, en las notas N°8, 41 y 59. En la década del 20 se realizó la construcción de casas para obreros sobre el pasaje de Gould (antes pasaje Obrero), el núcleo barrial estaba ubicado en Mariano Moreno entre San Luis y Laprida, compuesto por nueve viviendas, donde se radicaron las primeras familias: Chaudet, Capogrossi, Ferreira, Oyola, Vilches, Ortiz e Iriarte. Durante los años 40, se construyeron numerosas viviendas, en un loteo realizado por la señora Moltel. (Berroto y Nin, s.f.; Programa de Historia Oral Barrial, 2012; Paolantonio, 2015).

y, al oeste, por las calles Mariano Moreno, La Pampa y Paso de los Andes. Entre los años 1975 y 1976 el barrio fue ampliado por un loteo realizado por la inmobiliaria Alvear<sup>587</sup>. En este barrio se encuentran la parroquia y el *Instituto Parroquial Santo Cristo*<sup>588</sup>, en la calle Domingo Funes 1180, que comenzó a funcionar en el año 1965 con siete grados y un jardín de infantes. Además, la zona ya contaba con una gran variedad de instituciones como: Accidentología Vial y Poder Ejecutivo, en Félix Aguilar al 1250; Dirección de Obras Viales, en Paso de los Andes y Laprida; la Capilla Santo Domingo Savio<sup>589</sup>, sobre Félix Aguilar y Calasanz; y, sobre la manzana de Montevideo y Mariano Moreno, el IPEM N° 249 Nicolás Copérnico (ex ENET N°4)<sup>590</sup>. En el año 1983, por la Ordenanza N° 7874, se configuró y delimitó el barrio de manera definitiva.

Durante el Cordobazo (1969)<sup>591</sup>, la población de este barrio se organizó junto a la de otros (Bella Vista, Güemes, Nueva Córdoba, Talleres, Comercial y Villa El Libertador) para participar de manera coordinada con los sindicatos más activos, en particular, con el SMATA y Luz y Fuerza, en la pueblada. Los estudiantes residentes fueron activos participantes del movimiento social, y un grupo de ellos, que coordinaba las instrucciones por un comunicador radial, fue detenido<sup>592</sup>.

---

<sup>587</sup> Entrevista al contador Tarantino. Ver N°9 en Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>588</sup> Parroquia Santo Cristo e Instituto Parroquial Santo Cristo, ver N°19 Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>589</sup> Capilla Santo Domingo Savio, ver N°20 Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>590</sup> IPEM N° 249 Nicolás Copérnico (ex ENET N°4), ver N°11 Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>591</sup> El Cordobazo fue un levantamiento popular llevado a cabo el 29 de mayo de 1969 en la ciudad de Córdoba. Ese día un paro general fue convocado por la CGT nacional que, en Córdoba, duro 36 horas. Este día la movilización se dirigió al centro encabezada por las columnas de los sindicatos (SMATA, Luz y Fuerza, UOM, UTA) en las que se manifestaron: de 3.000 a 4.000 obreros de IKA; 1.000 metalúrgicos; 1.000 de Luz y Fuerza; obreros de fábricas como Perdriel, ILASA, y Perkins; los de IME y Fiat también participaron aunque no organizados. Los empleados públicos, bancarios, judiciales, municipales y de comercio también estuvieron en la manifestación. Junto a los obreros industriales, la otra fuerza social movilizada en importancia fueron los estudiantes universitarios que resistieron la represión en el Barrio Clínicas. (Balvé y otros, 1973)

<sup>592</sup> El barrio Observatorio, en los años 60, como otros próximos al centro fue centro de viviendas de estudiantes universitarios; al respecto, Horacio Crespo y Dardo Alzogaray dicen: "En el análisis sociológico de Córdoba, resulta un tópico a subrayar el peso cuantitativo y cualitativo de los estudiantes universitarios en la ciudad. Como se ha señalado, la importancia de la Universidad de Córdoba como polo de atracción de numerosos estudiantes del interior de la provincia, del noroeste e inclusive de Bolivia y Perú, ha tenido alcances seculares, y se percibe con fuerza aún hoy. Su asentamiento en pensiones, casas de estudiantes y colegios mayores ha dado fisonomía específica a barrios enteros de la ciudad, como es el célebre caso del Clínicas y, en menor medida en la década del '60, Güemes, Observatorio, Iponá y Alto Alberdi" (Crespo y Alzogaray 1994: 76).

Aparece un barrio que se denominó desde sus inicios Juan XXIII, aunque su origen proviene de dos procesos de urbanización diferentes, que ha sido descrito de este modo:

“Un primer asentamiento, instalado en su totalidad hacia mediados de la década de 1960, disfrutó prácticamente de una infraestructura completa; y un segundo asentamiento, que surgió en la primera mitad de la década de 1970, careció de gran parte de los servicios y se denominó Residencial Alto Alberdi I Sección. La frontera entre ambos se sostuvo en el tiempo a partir de un conjunto de marcas complementarias: cronología, condiciones materiales y nombre. A partir de 1983, el municipio, a través de una ordenanza, estableció que ambos se llamarían Juan XXIII” (Torres, coord., 2010).

Retomando la descripción de la foto por el oeste de la ciudad, al sur del río Suquía y del Estadio Monumental<sup>593</sup>, se observan varios barrios separados unos de otros. A un lado de la avenida Cárcano se puede ver un barrio de casas iguales llamado Chateau Carreras<sup>594</sup>; un poco más al este está el barrio Don Bosco; y, un poco más al sur, el barrio militar General Deheza. Entre el arroyo “El Infiernillo” y el río, se puede ver el barrio Quebrada de las Rosas; a ambos lados de la avenida Colón están los barrios, San Ignacio, al norte, y Teodoro Felds, al sur; se ve también que la avenida Duarte Quirós está interrumpida, y, en ese entonces no se vinculaba con la avenida Colón. También se puede advertir que hay una zona de muy baja ocupación edilicia, que va desde el sur del río hasta el Canal Maestro Sur y llega hasta la avenida Sagrada Familia para, luego, entre esta avenida y Zípoli, elevar un poco la densidad construida. Siguiendo hacia el centro, los barrios de Alto Alberdi, Alberdi, Las Palmas, Obrero, Quintas de Santa Ana, y otros; más al sur, hasta la avenida Fuerza Aérea, se observa que las construcciones ocupan casi todos los terrenos, excepto algunos grandes espacios vacíos de un par de manzanas.

#### *Noroeste*

Siguiendo el río Suquía, en un recodo del mismo, se puede ver el Estadio Monumental; y en el cuadrante noreste, se ve un gran crecimiento de los loteos respecto a las imágenes del vuelo anterior, lo que no necesariamente significa que estén ocupados

---

<sup>593</sup> Estadio Monumental (hoy Mario Alberto Kempes). Obra encargada al grupo SEBRA, en 1976, construido contrarreloj especialmente para la Copa Mundial de Fútbol de 1978, en una zona conocida como “Chateau Carreras” y, luego, bautizado oficialmente con el nombre del jugador cordobés Mario Alberto Kempes. El estudio de arquitectos, para esa fecha, estaba modificado en su composición original, ya que en 1972 falleció Alfredo Agostini, y, en 1976, Santiago Sánchez Elía; su hijo, de igual nombre, continuó trabajando con el equipo en los años siguientes y es quien participó de este proyecto. Ver N°21 en Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>594</sup> Chateau Carreras ver N°21 en Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

con construcciones. La edificación se incrementa a medida que se sigue por las avenidas Recta Martinoli y Ricardo Rojas. Hacia el centro, por ambos lados de la avenida Rafael Núñez, se advierte una alta ocupación del suelo con edificaciones, que se mantiene hasta el río; por el otro lado, solo hasta Cardeñosa, ya que de allí hacia el noreste la edificación decae.

El barrio Cerro de las Rosas fue loteado en tres etapas: la primera, corresponde a un sector entre Sagrada Familia y a la altura de Victorino Rodríguez; la segunda, desde esta última hasta Hugo Wast; y, la tercera, un conjunto de manzanas ubicadas al sur de la calle Mariano Larra, a la altura de la calle Donaciano del Campillo y unas pocas manzanas más hacia el sur. Es muy probable que sea este último sector haya sido loteado por la inmobiliaria Alvear<sup>595</sup>.

Cerro Norte es un barrio pequeño, de un poco más de 23 has, limitado por la avenida Donato Álvarez entre las calles Quilloamira, Piedra Labrada y San Pedro de Toyos, realizado por la inmobiliaria Alvear en el año 1975<sup>596</sup>. El barrio Santa Clara de Asís, fue loteado en 1979 por la inmobiliaria Alvear, y está delimitado por: la avenida Arturo Capdevila por el norte; la calle Homero, al este; la calle José Quevedo, al oeste; y, José de Medeiros al sur.<sup>597</sup> El barrio Urca, está definido por el norte con la calle Mariano Larra, por el sur con la calle Emilio Lamarca, por el este con la avenida Sagrada Familia y por el oeste la con calle Julio Borda. Una institución destacada de este barrio es el Club La Tablada, conocido por la práctica de rugby.

En los alrededores de la Estación Rodríguez del Busto, en el barrio de Alto Verde, se puede observar el gran predio de la ex fábrica IGGAM<sup>598</sup>, con una importante arboleda hacia el sur y un gran terreno baldío al norte. El barrio Las Magnolias se ve con edificación en casi toda su superficie, pero no así los que luego fueron los barrios Poeta Lugones, Nuevo Poeta Lugones y Ampliación Poeta Lugones, entre las avenidas Monseñor Pablo Cabrera y Lino Eneas Spilimbergo. En la zona está, también, el barrio

---

<sup>595</sup> Sobre el origen del barrio Cerro de las Rosas, ver N°36 en Primera Parte Anexo Cap.1 A. Ciudad. Sobre la intervención de la Inmobiliaria Alvear ver N° 9 en Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>596</sup> Entrevista a Antonio Tarantino de la Inmobiliaria Alvear S.A, ver N° 9 en Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>597</sup> “En 1975, estábamos desarrollando un loteo de 1000 lotes en Cerro Norte. Teníamos unos 500 lotes vendidos por medio de un financiamiento a cinco años, y con las medidas económicas tomadas por Rodrigo (durante el “Rodrigazo”, M.H.) los precios subieron pero no tuvimos posibilidad de ajustar las cuotas y perdimos mucho dinero. Nos quedaron 400 lotes en los que pudimos ajustar los precios pero en el resto no.” Entrevista a Antonio Tarantino de la Inmobiliaria Alvear S.A N° 9 en Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>598</sup> Predio Fábrica IGGAM en Alto Verde N° 25 en Primera Parte Anexo Cap. 3 A. Ciudad.

Marqués de Sobremonte, que fue urbanizado en una parte en 1974, por la inmobiliaria Alvear<sup>599</sup>. Se puede ver, que es un barrio extenso, con un trazado de las calles ajeno al tradicional damero, y a los barrios aledaños; atravesado por cinco bulevares que tienen una inclinación de 45° respecto de las calles de las urbanizaciones vecinas, y, entre sus calles interiores, hay algunas que son circulares y cruzan a la estructura ortogonal de las manzanas rectangulares de base. Está delimitado, al oeste por la avenida Monseñor Pablo Cabrera; al este, por las calles Blas de Peralta y la vías del FC Belgrano; por el norte, la calle Fray Miguel de Mojica; y, al sur, por las calles Benito Quinquela Martín y Pedro Olmedo.

Más hacia el este se encuentra el barrio Altos de San Martín que en el año 1974, fue loteado por la inmobiliaria Alvear. Está limitado por el bulevar Los Granaderos al norte, entre Ricardo Pedroni y Tuyutí; y, Obispo Lascano, al sur. Tiene una plaza llamada Gendarmería Nacional y, años después, en 1990, en un predio con barrancas, se construyó el Córdoba Shopping, el primer centro comercial de la ciudad.

Llevando la vista hacia el río se puede ver el barrio Ana María Zumarán, delimitado al sur por el bulevar Los Granaderos; al este, por la avenida Vives; al oeste, por la avenida Monseñor Pablo Cabrera; y, al norte por la calle Luis Ángel Firpo. El barrio muestra, para este año 1984, manzanas completas que están baldías. En una de ellas, entre las calles Platón, Juan Díaz de Solís, Montecatin y Vicente Espinel, se construyó la Escuela Ipem N° 155 Juan José Paso<sup>600</sup>. Más al sur se encuentra el barrio Sargento Cabral, donde quedó formalmente constituida la Escuela de Mutualismo Argentino<sup>601</sup>. Un poco más hacia el río, se encuentra el barrio Escobar, limitado al sur por el río, la avenida Octavio Pinto por el NO, y la calle Temístocles Castellano al este.

El barrio Panamericano, loteado en 1975 por la inmobiliaria Alvear<sup>602</sup>, está situado entre la avenida Juan B. Justo y la calle Mariano Fragueiro; tiene como límites, al norte a la calle Constanza, y al sur la calle Chaján y las vías del FC Belgrano. Al sur del barrio se encuentran las instalaciones de la Empresa Gas del Estado (hoy privatizada con el nombre Distribuidora de Gas del Centro).

---

<sup>599</sup> Entrevista a Antonio Tarantino de la Inmobiliaria Alvear S.A ver N° 9 en Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>600</sup> IPEN N° 155 “Juan José Paso” ver N°22 en Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>601</sup> Escuela Municipal de Mutualismo Argentino, ver N°23 en Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>602</sup> Entrevista a Antonio Tarantino de la Inmobiliaria Alvear S.A ver N°9 en Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.



Para 1961, la ocupación de esta zona iba decreciendo desde las manzanas próximas a la avenida Pinto hacia el río; en 1984, se observa una mayor densidad. Aun así, hay varios predios de grandes superficies con escasa edificación; en ellos están localizados una serie de casonas<sup>603</sup>.

### *Noreste*

En el límite con el Centro, sobre la antigua Costanera, en la margen izquierda del río, entre avenida Maipú y calle Buchardo, se observa un gran galpón donde a principios de la década de 1970 tuvo como actividad como Mercado de Abasto; se propuso el traslado de este mercado en 1981<sup>604</sup>.

Subiendo la vista sobre la foto, se puede ver el barrio Los Gigantes, cuyo loteo lo realizó en 1973 la inmobiliaria Alvear, con planes de vivienda a través del Banco Hipotecario Nacional, donde se construyeron 500 casas<sup>605</sup>. Hoy, limita al norte, con la avenida de Circunvalación (entonces no estaba); al oeste, con la avenida Juan B. Justo; y, al este, con la avenida Julio Arboleda, que corre junto a las vías del FC Belgrano. Es, principalmente residencial, con algunas zonas industriales y comerciales en el norte y el oeste.

Desplazando la mirada desde el sureste hacia el noreste, en el recodo del río en una zona de barrancas, se pueden ver los barrios Yapeyú y Ampliación Yapeyú de baja densidad; en las tierras donde Jerónimo Luis de Cabrera erigió el fuerte. La avenida Patria separa una zona más poblada, hacia el oeste, de otra de menor ocupación, hacia el este; donde la ciudad se va degradando hacia el oeste con las villas Barranca Yaco y Bajo Pueyrredón. Ahí, se puede observar la conexión con la nueva Ruta 19 hacia la ciudad de Santa Fe, a través de las calles Rincón y Armenia. Hay un gran espacio recortado en la foto, que corresponde a la planta de tratamiento de líquidos cloacales de Bajo Grande que, en su momento, Carrasco propuso trasladar. Allí estaba la sede del centro de detención clandestino conocido como Campo de la Ribera.

---

<sup>603</sup> Edificio del Instituto Neuropsiquiátrico del Dr. Gregorio Bermann ver N°12 Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>604</sup> Mercado de Abasto recién en 1988, se hizo el nuevo edificio y el mercado fue trasladado a sus actuales instalaciones sobre la Ruta 19. En el lugar, los galpones permanecieron abandonados hasta el año 2000. Ver N° 25 Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>605</sup> Entrevista a Antonio Tarantino de la Inmobiliaria Alvear S.A ver N° 9 Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

Hacia el norte, se puede ver el espacio libre de urbanización para la futura avenida de Circunvalación; las planta de las fábricas Palmar<sup>606</sup> y Astori<sup>607</sup>, y los barrios Palmar, Villa Claudina y Ampliación Palmar. Hacia el interior de la ciudad, se puede observar la evolución de los loteos de los Yofre, en los barrios Yofre I, Yofre Sur, Yofre H, y Yofre Norte (el actual Yofre I15, aún no había sido construido y aparece el terreno baldío).

Al norte de la avenida Arturo Capdevila, hay un espacio vacío donde se construirá el actual barrio Quintas de San Jorge; todo este sector, hasta la avenida Leandro N. Alem, se observa urbanizado con una densidad media.

Siguiendo hacia el oeste, desde donde la avenida Rancagua se une con Alem, se puede apreciar que la ciudad termina con los barrios Parque Liceo Primera, Segunda y Tercera Sección, debajo del recorte de la foto, que corresponde a las instalaciones del Liceo Militar General Paz<sup>608</sup>; todos ellos poblados con densidad baja. Al oeste, y separado por terrenos baldíos, se puede ver el barrio Remedios de Escalada. A ambos lados de la Ruta 9 Norte se observan construcciones que no llegan a ser barrios y, bastante más al norte, separado del resto de la ciudad por una gran superficie baldía, está el barrio Guñazú.

#### *Suroeste*

En esta parte de la ciudad, los barrios se unificaron ocupando el espacio intersticial entre la avenida Valparaíso y la avenida Armada Argentina, de modo que Santa Isabel - Primera, Segunda y Tercera sección-, Villa El Libertador, Cabildo, Residencial Santa Rosa y Alejandro Mirizzi, constituyeron un tejido continuo entre ellos, pero separados - entonces- de la ciudad por una gran superficie vacía. El aislamiento relativo se acentuó con la extensión de la avenida de Circunvalación, posibilitando un equipamiento comercial propio y otros servicios urbanos.

San Pedro Nolasco, es un pequeño barrio realizado en el año 1974 por la inmobiliaria Alvear, ubicado en el límite norte de la planta de IKA<sup>609</sup> y ocupado, en casi

---

<sup>606</sup> Palmar comenzó a funcionar a mediados de los años 20, fabricaban ladrillos, tejas (“musleras”) y alfarería. Ver N°41 Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios

<sup>607</sup> La fábrica Astori, fue construida por Piero Astori en el año 1966. Ver N°40 Anexo Cap.3 B. Edificios

<sup>608</sup> Liceo Militar General Paz, N°1 Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios.

<sup>609</sup> Industrias Kaiser Argentina (IKA) cuya la piedra fundamental se colocó el 12 de marzo de 1955, tras haberse firmado el 19 de enero el convenio con el gobierno nacional y la fábrica IAME. Ver N°32 Primera Parte Anexo Cap.3 B. Edificios

la mitad de su superficie, por instalaciones industriales. Parque Horizonte, también loteado en 1974 por la inmobiliaria Alvear, está delimitado por la avenida Armada Argentina al noreste; al norte, por la calle El Tirol; y, por el sur, la calle Mar de Ajó. Congreso, es un barrio chico, situado junto a la fábrica Kaiser que fue loteado en 1974 por la inmobiliaria Alvear, se encuentra entre la avenida Curazao y la calle Villa Dolores, que limita al este con la calle 6 de Septiembre y al oeste con la calle Colonia Impira. El barrio Santa Rosa Residencial, fue loteado en 1975 por la inmobiliaria Alvear, está ubicado entre la avenida Vélez Sarsfield y el Canal Maestro Sur; limita al norte, con la calle Francisco de Mauro y, al sur con el barrio Las Peñas. El barrio Cabildo, fue loteado en 1975 por la inmobiliaria Alvear, limita al norte y al sur con las calles Usuahia y Malargüe, respectivamente; al este, con Alto del Talar y, al oeste, con Georgia<sup>610</sup>. Junto a este último barrio, sobre la avenida Armada Argentina, se encuentra el Campus de la Universidad Católica de Córdoba<sup>611</sup>.

Desde la avenida Fuerza Aérea, hacia el sur, se consolidaron los barrios existentes y hubo una limitada aparición de nuevos. Al suroeste se encuentra el Barrio San Rafael, donde está el Policlínico Policial<sup>612</sup>.

Siguiendo con la mirada desde el oeste hacia el este, por el tramo inicial de la avenida de Circunvalación, se observa una densidad media de construcciones entre la Ruta Provincial 5 (sin que haya estado resuelto entonces el cruce con la misma), hasta unos kilómetros antes de llegar a la avenida Sabattini (Ruta Nacional N° 9 Sur). Entre ambos puntos, se puede ver que el cruce con la avenida Vélez Sarsfield (R36) tiene edificado un trébol para resolver el encuentro entre ambas vías; mientras que, los siguientes tres cruces (con la avenida Ciudad de Valparaíso, la avenida O'Higgins y la avenida 11 de Septiembre), los cruces están construidos y resueltos de forma más simple.

### *Sureste*

Recorriendo la foto desde la avenida de Circunvalación y la avenida Vélez Sarsfield hacia el este, y por el sur de la ciudad, se observan los barrios El Quebracho y

---

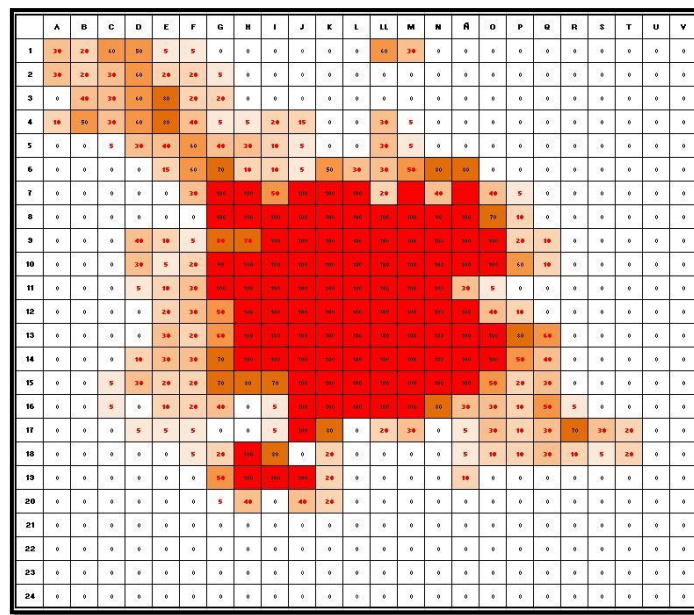
<sup>610</sup> Entrevista a Antonio Tarantino de la Inmobiliaria Alvear S.A, ver N°9 Primera Parte Anexo Cap.4. Ciudad y Edificios.

<sup>611</sup> Campus de la Universidad Católica de Córdoba, ver N°13 Primera Parte Anexo Cap.4 B. Ciudad y Edificios.

<sup>612</sup> Policlínico Policial, ver N°14 Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

Coronel Olmedo, justo encima y al lado de la pista aérea del Aeroclub Córdoba<sup>613</sup>, que parecen islas urbanizadas en el medio del campo. Más hacia el este, junto a la avenida de Circunvalación, se pueden distinguir los barrios de Cárcano, y José I. Díaz (Tercera, Cuarta y Quinta Sección); el complejo industrial de Fiat, rodeado por los barrios Deán Funes, San Lorenzo Sur, Ferreyra, Los Sauces, Ituzaingó e Ituzaingó Anexo. Más hacia el norte, entre la avenida Sabattini, o las vías del FC Mitre, y el río, se pueden ver los barrios Empalme, Ampliación Empalme, Acosta, Colonia Lola y Renacimiento. Las zonas que antes formaban parte del barrio San Vicente, se pueden observar con una construcción más compacta.

#### 4.6.- Gráfico de densidad y forma de la ciudad Córdoba para 1984



**Nota:** Los números indican el % de superficie construida en cada uno de los 576 Km<sup>2</sup> del ejido municipal.

Se indica para algunos de los cuadrados la superficie de la ciudad que representan: Extremo norte: L14 B° Remedios de Escalada; Extremo noroeste: A1 B° Saldán; Extremo noreste: O8 B° Patricios; Extremo oeste: P13 B° Miralta y B° Renacimiento; Extremo este: C15 B° Aeronáutico e instalaciones de la Fuerza Aérea Argentina; Extremo sur: I19 B° Villa El Libertador y B° Comercial; Extremo sur este: Q18 B° Ituzaingó y B° Ferreyra; Extremo suroeste: C24 Viviendas Rurales.

Las industrias en F 18 (Kaiser), P10 (Fiat), Ñ y O 9 y 10 (Sancor, etc) y el eje LL 4,5 (LIA) y otras

**Referencias:**

Los números indican el % de la Superficie Construida en cada km<sup>2</sup>

■ de 90 a 100; ■ de 70 a 89; ■ de 50 a 69; ■ de 30 a 49; ■ de 10 a 29; ■ de 1 a 10; □ 0.

<sup>613</sup> Aero Club Córdoba, fue fundado para la práctica de la aviación civil el 2 de Agosto de 1919, ver N° 15 Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Ciudad y Edificios.

El cuadro que corresponde a las fotografías de 1984, permite apreciar la proporción de la superficie neta ocupada, que era entonces de unos 137,3 km<sup>2</sup> que, en relación a los 576 km<sup>2</sup> del ejido de la ciudad, es el 23,84% de la misma. También se puede percibir un esquema simplificado de la forma que adoptó la superficie construida para este año; la consolidación de la parte central de la ciudad, llegó a cubrir plenamente con construcciones unos 90 km<sup>2</sup>; una densificación notable en el sur, en el barrio Santa Isabel, donde se encuentra la fábrica de autos IKA, y los barrios aledaños; a la vez, se observa una sostenida expansión hacia el noroeste del ejido municipal siguiendo la avenida Rafael Núñez; en menor grado, se continúa hacia el sureste en la zona industrial de Fiat y el Barrio Ferreyra, a los lados de la ruta nacional N°9 Sur. De conjunto, la figura de la ciudad, pareciera tener definido un eje de fuerte crecimiento, que va del NO al SE, en una diagonal que atraviesa al cuadrado del ejido municipal.

## **CAPÍTULO 5: CONCLUSIONES**

Recorridas cada una de las superficies de las tres imágenes de la ciudad y analizados los planes que se propusieron para regular su dinámica y mejorar la vida en la misma, es posible plasmar una visión de conjunto fundada en lo visto y analizado. Para lo cual se considera: primero la organización física y su evolución; después, los planes en sus interrelaciones; y, al final, una interpretación que busca integrar estas dos instancias analizadas. Dicho de otra manera, en este capítulo se sintetizará la información de los cuatro anteriores, ensayar una explicación global y valorar la interacción de los planes propuestos con la dinámica y estructura de la ciudad.

### **5.1.- DINÁMICA DE LA MANCHA URBANA**

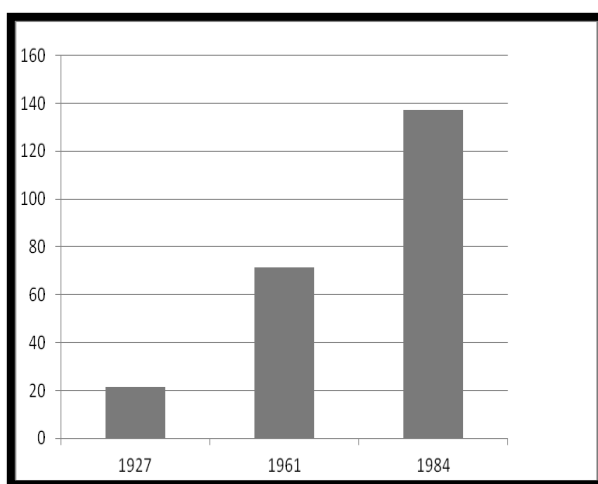
La materialización física de la vida social de los habitantes de la ciudad permitió apreciar, en este recorrido de cincuenta y siete años -con algunos antecedentes-, diferentes dimensiones que se revisaron, de acuerdo a su expresión, como cambios o permanencias.

Siguiendo este criterio, se pudieron distinguir tres períodos históricos en la estructura territorial construida: 1) El primero, cuando predominó la ciudad colonial, con un orden que se dispuso en su origen, y dio fundamento y razón a la cuadrícula del tejido urbano, como a su centralidad en tanto ciudad territorial (Razzori 1945: 101); 2) El segundo, dio inicio a la llegada del ferrocarril a fines del siglo XIX, cuando se integró al capitalismo mundial y al nuevo orden territorial del país; la dinámica urbana aumentó el perfil comercial, la especulación con la renta urbana del suelo, generó las industrias extractivas y de molienda, que llevaron a la ciudad a extenderse hacia los lados, sin perder la centralidad del orden interno; 3) El tercero, comienza con la radicación de la primer gran industria automotriz trasnacional en el país, que dio comienzo una expansión explosiva hacia la periferia y produjo una tercera centralidad organizada por el consumo

masivo, las ventas de terrenos, las rentas de viviendas y locales comerciales. En este período confluyeron y discreparon la ciudad obrera y la ciudad residencial<sup>614</sup>.

Una investigación señala, para el tercer período, un cambio en la estructura física debido a la localización de las viviendas construidas entre 1947 y 1960; cuando se invirtió la proporción entre las viviendas existentes en la “zona tradicional de la ciudad” y los “nuevos barrios en formación” (Malecki, 2015). La primera, quedó con el 35,5% de las viviendas, mientras en la periferia los segundos albergaron al 47,9%.<sup>615</sup>

**Gráfico: Superficie urbanizada en km<sup>2</sup>**



Elaboración propia a partir de las fotografías aéreas.

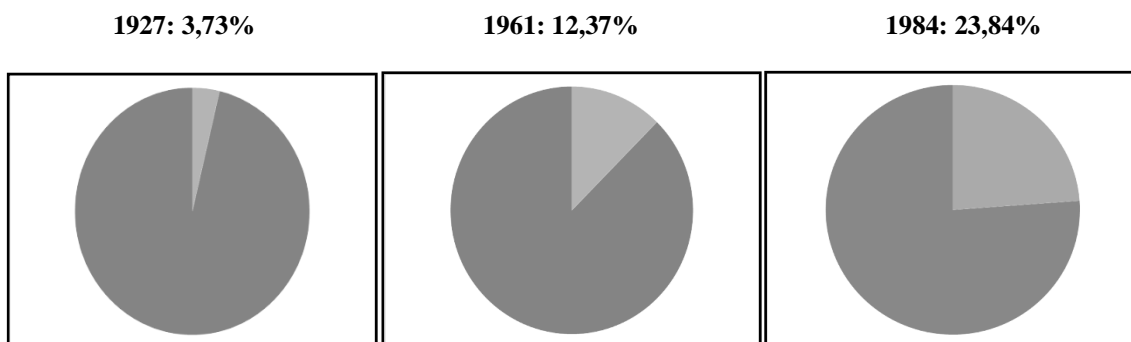
Considerando los cambios en la extensión territorial, se pudo apreciar que la superficie urbana construida (dejando de lado los lotes autorizados y con calles construidas, pero sin edificar) pasó de unos 21,25 km<sup>2</sup>, en 1927, a 77,35 km<sup>2</sup>, para 1961, y a los 137,3 km<sup>2</sup>, correspondientes al registro fotográfico de 1984. La expansión de 52,1km<sup>2</sup> en los primeros treinta y cuatro años, indica un crecimiento de 1,5km<sup>2</sup> al año, lo que arroja una tasa de expansión, para todo el período, de un 245% y una tasa promedio anual del 7,2%. Los veintitrés años siguientes, entre 1961 y 1984, muestran el crecimiento de la superficie de la ciudad, que fue de 66,5km<sup>2</sup>, que da un crecimiento promedio anual de 2,9km<sup>2</sup>, y una tasa, para este lapso de tiempo, de 92,7%, que es un 4,0% anual. Comparando el crecimiento físico en promedio anual del primero con el segundo período, se ve que, durante el último hubo un incremento mayor (2,9km<sup>2</sup>), respecto al anterior (1,5km<sup>2</sup>); lo que indica una mayor extensión de la ocupación del suelo ejidal en este último. Sin embargo, en términos relativos, comparando las tasas anuales promedio de

<sup>614</sup> Ver la descripción de los períodos que realiza Díaz Terreno, en N° 1 Primera Parte Anexo Cap.5.

<sup>615</sup> Ver descripción del cambio de localización que hace Malecki, en N° 2 Primera Parte Anexo Cap.5

incremento de la superficie, se puede ver que cae desde un 7,2% para el primer período al 4,0% para el segundo. En resumen, aumenta la magnitud de superficie con la que crece cada año, pero decae el ritmo de la misma.

**Gráfico: Superficie urbanizada en relación al ejido**



La otra dimensión notable del cambio físico de la ciudad, fue el crecimiento en altura de los edificios, que agregaron pisos y cambiaron su morfología de acuerdo a los recursos constructivos y las modas estéticas. Entre 1927 y 1961, predominaron los edificios de cuatro y hasta seis pisos; mientras que, en los años siguientes hasta 1984, los de más de diez y doce pisos.

El trazado de calles y manzanas, que nació de las disposiciones hispanas con la ortogonalidad, eran cuadradas hasta 1927. En 1961, se advierten algunas manzanas rectangulares; para 1984, se observa que en los numerosos loteos realizados por la inmobiliaria Alvear, predominaron las manzanas rectangulares. Sin embargo, por diferentes motivos, hubo cambios en ese trazado; la primera delimitación de terreno que la alteró fue el Cementerio San Jerónimo, en el que se rotaron los lados del cuadrado. La segunda, fue el Observatorio Nacional, cuya planta está también rotada. Ambos se edificaron cuando estaban alejados de las zonas con calles definidas, y fueron construidos como proyectos aislados, con lo cual, es posible suponer que no fue una decisión deliberada alterar el orden preexistente. La trama barrial que por primera vez alteró deliberadamente los trazados vecinos fue la Talleres Este; se organizó alrededor del predio FC Central Argentino, condicionado por la dirección hacia el NE de la avenida Alem (camino antiguo) y la forma triangular del terreno de los galpones; que era propiedad de la misma empresa loteadora. Estos primeros cambios en el tejido de calles y manzanas produjeron algunas disonancias estéticas, hasta que se generalizaron los loteos y cada uno adoptó un esquema particular, sin considerar la relación con el resto de



la ciudad Alguno, rompieron deliberadamente el trazado tradicional para lograr un efecto estético, como en el barrio Marqués de Sobremonte. En la mayoría de los casos, los loteos se hicieron aislados de los preexistentes y diseñados en sí mismos; después se unieron con el crecimiento intersticial, dibujando en sus uniones rupturas y desplazamientos en la traza de las calles. La superficie de la ciudad, en las sucesivas fotos aéreas, aparece como una tela confeccionada con retazos de diferentes tramas<sup>616</sup>.

Los cursos de agua condicionaron la organización del tejido urbano y el flujo de los movimientos. Las tierras separadas por el agua fueron unidas con puentes, que concentraron la circulación en esos puntos como cuellos de botellas. Éstos, se localizaron en función de la continuidad de las calles, a cada lado del curso de agua, teniendo en cuenta las superficies hacia las que se buscó expandir la urbanización, para darles accesos más fluidos y aumentar el precio de los lotes; la obra pública quedó registrada como expresión del acompañamiento del poder político a los negocios privados. La topografía limitó la expansión, por un tiempo, en algunas zonas; pero, como se vio en el caso de Nueva Córdoba, no la impidió. Los caminos que llegaban a la ciudad desde otras localidades, en sus orígenes como continuación de las huellas de carretas, se convirtieron en avenidas y calles internas, a medida que la ciudad creció a sus lados; estos trazados fueron un fuerte factor en el ordenamiento de los nuevos loteos y las calles que se trazaron en los mismos.

Las vías de los FFCC, con sus taludes altos, incidieron en la trama tanto o más que los cursos de agua. Condicionaron y hasta definieron el recorrido de calles y avenidas, ya sea al obligar que siguieran su recorrido a la par o a interrumpirlos finalizando en ellas. En general, fueron mejor resueltos los pasos por encima de los cursos de agua que a través de las vías.

La radicación y localización de grandes fábricas, afectaron por distintos factores a la ciudad, entre ellos: el impacto en el predio donde se erigieron las construcciones; la concentración de movimientos de personas, de insumos y de productos en el mismo lugar; y, los requerimientos de instalación de infraestructura de los servicios que necesitaron. En una primera etapa de industrialización se hicieron centrales de energía eléctrica, molinos de cereales, grandes cervecerías, canteras y fábricas de cal; todas condicionadas en su ubicación por los recursos naturales del suelo, el agua y, después, por la necesaria

---

<sup>616</sup> Algunos ejemplos de las uniones inconexas entre barrios, ver N°1 Anexo Primera parte, Cap. 5.

cercanía a una vía férrea, o camino. Más tarde, la instalación de los talleres militares al suroeste, fue un factor atractivo para la localización de la gran fábrica Kaiser en el mismo cuadrante que, aunado a la fábrica FIAT Concord en el sureste, promovieron una zona de industrias metalmeccánicas subsidiarias, en el sur de la ciudad.

La actividad comercial, por su parte, al radicar muchos pequeños locales juntos en calles y galerías comerciales, definió las zonas y los movimientos del público e impactó sobre la dinámica de la vida y la organización urbanas. Motivado por los grandes comercios que se concentraron en el Centro primero, y en zonas pericéntricas después, generaron grandes movimiento de público y transportes que, sumados a los edificios y los espacios de maniobras y estacionamientos, afectaron al entorno de los mismos con las aglomeraciones. Desde el Centro histórico de la ciudad se extendieron por determinadas avenidas y, más tarde, a barrios más alejados con cierta autonomía en su vida social.

La localización de las viviendas obreras y las residenciales se fue diferenciando, tanto por razones económicas del ahorro de los viajes diarios, como por la diferenciación cultural e ideológica entre las clases sociales: palacios y casonas, en Nueva Córdoba; viviendas mínimas con planes Kronfus, Evita, BHN, IPV, en las zonas de las fábricas y los barrios obreros del sur y del este; chalets residenciales, avenidas comerciales y restaurantes, al noroeste.

Para 1927 el total de la superficie urbanizada que se puede observar en la fotografía de ese año, si se compara con la planta original del año 1577, se puede definir que la ciudad creció más hacia el norte -a pesar del obstáculo del río y sus barrancas- que hacia el sur, tanto en la superficie trazada con calles, como en la ocupación de los lotes. Se puede ver también que se expandió más hacia el oeste que al este y generó un incipiente eje de crecimiento hacia el sur, así como una expansión hacia el noreste con densidad de construcciones mayor que la del sureste. El conjunto de la superficie ocupada de la ciudad cabía holgadamente en un cuadrado de 10 km de lado y su forma se parecía a un rectángulo apaisado con tres apéndices, hacia el NO el más pequeño, otro apenas más grande hacia el E y, hacia el S el más largo.

Para 1961, la forma que adoptó el tejido urbano fue completamente irregular. Del núcleo central, plenamente ocupado, salen apéndices en distintas direcciones. Todos ellos se extendieron a lo largo de antiguos caminos que vinculaban la ciudad con otras localidades -algunas vecinas y otras distantes-, que quedaron incluidos como calles y avenidas al expandirse la urbe. El recorrido de los rieles ferroviarios favoreció el

crecimiento de estos apéndices, al crear vínculos entre el centro y las estaciones o apeaderos que canalizaron el movimiento de las personas; definieron también la localización del mayor número de las grandes industrias y en consecuencia de la población trabajadora. Además dieron acceso a nuevos loteos, que fueron potenciados con el transporte automotor, debido a que los caminos se trazaron paralelos a las vías.

En la foto de 1984 se puede apreciar en la forma que adoptó el tejido urbano, la consolidación de la parte central de la ciudad y hacia el sur, en la zona del barrio Santa Isabel y los aledaños, próximos a la gran fábrica de autos. Se observa además, una sostenida expansión hacia el noroeste del ejido municipal y, en menor grado, hacia el sureste. De conjunto, la figura de la ciudad parecía tener definido un eje de fuerte crecimiento, que va del NO al SE en una diagonal que cruza al cuadrado del ejido municipal. Las superficies baldías al sur, el norte y el este se deben, en parte, a la falta de comunicación y accesibilidad al centro, así como a la carencia de servicios; la del oeste, por el contrario, cuenta con buena accesibilidad y servicios, pero está restringida porque hay amplias superficies de tierras que pertenecen a la Fuerza Aérea y al Ejército.

## **5.2.- LOS PLANES PARA LA CIUDAD**

### **5.2.1.- Apreciaciones generales**

Todos los planes revisados fueron iniciativas de los gobiernos Municipales y Provinciales, con posibles intervenciones nacionales. La experiencia del Plan Carrasco de 1927, según se puede inferir de la no realización en su momento de las obras, reformas y normativas indicadas por el Plan Regulador con la propuesta de una ciudad futura, fue una intervención trunca del poder político; el Plan se abandonó ni bien fue presentado. Los motivos no han sido explicitados, pero se puede especular sobre algunos factores que actuaron para definir ese destino. Uno de ellos haya sido, tal vez, la magnitud de los cambios y las reformas que requería la ejecución de esta intervención global sobre la ciudad en su conjunto, que afectaba intereses de gran cantidad de sujetos políticos involucrados. Este punto fue una cuestión que en el Plan no se previó, ni buscó resolver, sino que se omitieron; por su parte el gobierno que lo solicitó, no tuvo la capacidad o la voluntad para realizarlo. Las cuestiones técnicas o estéticas, así como los costos y los recursos económicos, más el sustento jurídicos son elementos sustanciales y necesarios a

tener en cuenta en una planificación y, la viabilidad política es imprescindible (Róvere 1993: 93-99)<sup>617</sup>. Es evidente que el Plan Regulador de Carrasco, no fue viable en 1927.

Los problemas centrales detectados en el funcionamiento de la ciudad en 1927, fueron retomados por cada uno de los planes siguientes, hasta el de 1981; los mismos se mantuvieron y fueron agravando, permaneciendo hasta la actualidad, aunque la ciudad haya cambiado físicamente. Las propuestas para la solución siguieron siendo, más o menos, las mismas; algunas de las intervenciones puntuales se concretaron después aunque con modificaciones que, aunque pudieran ser consideradas acertadas, se han mostrado insuficientes.

Los problemas más mencionados han sido en el tema del transporte. En el año 1927, cuando se combinaban los vehículos de tracción a sangre, los tranvías y el FC, con los autos particulares se señaló la concentración de flujos hacia el Centro, el aglomeramiento, la desorganización de los circuitos, la falta de lugares para estacionar y para carga y descarga. En el plan Carrasco, la solución para la ciudad futura se inclinó a promover y jerarquizar el uso de los vehículos automotores por sobre los demás, a los que, sin embargo, conservaba. En el plan de 1962 y los siguientes, los mismos problemas se mencionan al hablar del transporte, aunque se abandonó el tranvía y aumentó la importancia otorgada a los automotores, convertido en medio personal e individual de transporte, que fue clave para la reorganización del transporte público. En los dos últimos planes, se anunció la creación de un sistema de transporte masivo, asentado en el uso del FC para vincular puntos intermedios de la ciudad y de localidades vecinas, un sistema de local de trenes suburbanos; como existe a otra escala en el Gran Buenos Aires y en muchas otras ciudades del mundo<sup>618</sup>. Se pasó, incluso, de los anuncios a su concreción<sup>619</sup> y, en las primeras pruebas realizadas, las autoridades descubrieron que el material rodante no podía trasladarse por el mal estado de los terraplenes, durmientes y rieles, que pretendía ser usados; lo que volvió inútil la propuesta de ese medio, sin las inversiones necesarias para su buen funcionamiento.

---

<sup>617</sup> Para este autor, fuente imprescindible de la Panificación Estratégica, un plan y su estrategia se definen en la cuestión de poder concretar la gobernabilidad que permite a un proyecto factible ser viable. Es decir, que las relaciones de poder entre los diferentes sujetos y actores involucrados o afectados por un plan, son las que definen qué se puede hacer y cómo llevarlo adelante. El papel central de quien planifica es diseñar e implementar un curso de las acciones que asegure la viabilidad política.

<sup>618</sup> En la ciudad de México se los llama *Trenes Radiales*, en España *Trenes de Cercanías*, en Buenos Aires *Ferrocarriles Metropolitanos*, etc.; en Córdoba, cuando intentaron hacerlo, lo bautizaron *Ferrourbano*.

<sup>619</sup> Sobre el Ferrourbano, ver N° 3 Primera Parte Anexo Cap. 5

Otro problema señalado de manera recurrente por los planes analizados, ha sido el de la centralización del transporte y la actividad comercial, así como el equipamiento social; tema que será considerado en el siguiente apartado.

### **5.2.2.- Problemas por crecimiento de la población y la centralización de la ciudad**

Viendo de conjunto la ciudad y los planes, la primera impresión que se tiene es la de un divorcio entre la dinámica que siguió la concreción física de la vida urbana y los planes que las autoridades políticas propusieron. Divorcio que también existió entre los estudios destinados a realizar un cuadro de la situación, identificar y definir problemas, con las intervenciones que propuestas y, sobre todo, las realizaciones siempre postpuestas. Sin embargo, una planificación que pretenda ser efectiva, y no un simple documento que se guarde en un cajón que apenas sirve para justificar la remuneración de quienes trabajaron en hacerlo, debiera tener en cuenta lo que hace años enseñaron los manuales de planificación. Un plan es apenas un documento que señala lineamientos o visiones para enfrentar problemas que se han definido en un estudio de la situación existente. Para que estas visiones o lineamientos puedan concretarse en hechos, se necesita confeccionar el *plan operativo*, que es un listado detallado de las actividades y los recursos necesarios para concretarlas, con los plazos de tiempo definidos y los responsables de su ejecución. (Róvere, 1993; Pineault y Daveluy, 1987). Ninguno de los planes revisados tiene una parte destinada a definir ese programa o plan operativo. El que se acerca un poco, es Plandemet de 1981, porque al menos estimó los costos de las obras propuestas y definió posibles fuentes presupuestarias.

Otros dos aspectos, también esenciales para planificar las intervenciones en una sociedad, a través de los organismos públicos y sobre la propia estructura urbana, tampoco se consideraron en los planes revisados: uno, principio básico, establece que solamente se puede planificar sobre aquellas variables de los problemas, que la organización que planifica tiene poder de controlar (Róvere, 1993); el otro, es la misma definición del problema, cuya forma establece el modo que será posible abordar su solución (Torgerson, 1993).

Dejando de lado, una posible incomprensión por parte de los planificadores de su propia función, o la falta de interés en asumirla, queda aún la cuestión de planificar de acuerdo al poder que se tiene para hacerlo. Que no se haya planificado cómo hacer lo que se propuso o que se limitaron a proponer preferentemente aquello que se estaba haciendo,

muestra que hubo un divorcio constante entre el poder político y los planes propuestos. De los diversos motivos posibles de ese divorcio, interesa considerar la enunciación equivocada del problema, que ha llevado a buscar respuestas que no resolvían ni mejoraban la situación, porque no actuaban de manera efectiva sobre los factores que dieron existencia a la cuestión real. Este último aspecto, es lo que se revisa a continuación; la formulación del problema central, que guió la configuración del resto de los problemas emergentes y las propuestas para resolverlos o mejorar la situación que le dio origen. El principio de los problemas, en todos los planes, ha sido definido como el crecimiento desordenado de la ciudad y se identificó como el factor principal al incremento de la población.

La dinámica de expansión urbana, llevó al agravamiento de la otra expresión del problema: la estructura centralizada de la vida social. Entre ambas dimensiones - crecimiento y centralización-, los planes considerados registraron la activa reproducción y agravamiento de los mismos problemas en los cincuenta y seis años revisados. Dejando de lado por ahora la primera cuestión, que será retomada luego de analizar en detalle la población y su dinámica en la parte siguiente de este trabajo, se considera a continuación la centralización de la vida social urbana en la ciudad de Córdoba.

Sobre la ciudad hispanoamericana de la Conquista, dice Ángel Rama:

“El propio damero instituye el principio rector que, de un *orden jerárquico geométrico* a un *orden social jerárquico*, se asegura un régimen de transmisiones de lo alto a lo bajo, de la metrópoli a la colonia, del poder a la conformación física de la ciudad, para que la distribución del espacio urbano garantice y conserve la forma social.” (Rama, 1985)

A lo que agrega Foglia:

“El modelo de ciudad indiana plantea, entonces, un ejercicio de dominio real y simbólico que, desde su centro hacia las afueras, establece una gradación de espacios de borde: un nodo central que concentra las principales instituciones en torno al vacío de la plaza mayor, un anillo predominantemente residencial, una línea defensiva, el *ejido* de reserva, la *dehesa* para el pastoreo de ganados y los *propios* para la explotación agrícola. Es decir, una composición anular que materializa las transiciones entre las dos representaciones extremas de una misma concepción: ciudad y territorio, de manera que las nociones de ‘centralidad o actividades centrales y periferia residencial y periferia adaptada a usos particulares, están presentes desde el origen mismo de la ciudad.’” (Foglia, 1987)

Este argumento de la centralidad en la ciudad que proviene de su origen, coincide con lo señalado por Razzori cuando identifica la función de conquista territorial que cumplió al fundarse, y ha sido un componente persistente hacia el interior de la estructura

urbana y sobre el territorio provincial de Córdoba. La misma, se alimentó durante los siglos siguientes, por el carácter mediterráneo de su localización geográfica y el rol de ciudad como nexo entre regiones distantes. En los años de la vida colonial, las vías de comunicación con conexiones hacia diversas regiones, dieron forma a un esquema radiocéntrico de los bordes urbanos, que establecieron nuevos y sucesivos anillos con roles y expresión física precisos. En el origen las setenta manzanas para los conquistadores y sus descendientes, y el pueblo de La Toma para la mano de obra. Las tierras para defensa y producción, indispensables en el sistema urbano que funcionó los primeros siglos, fueron las tierras de expansión para los negocios urbanos de fines del siglo XIX, que se reservaron con un límite ejidal mucho más amplio del necesario bajo el poder municipal.

Si bien esta descripción es cierta, no es suficiente; hay otro componente, que es el *orden*, social, político y religioso, necesario para compensar la débil presencia física de la ciudad en la vastedad del territorio. Como lo señaló Canal Feijóo: “esa inmensa realidad centrífuga y dispersiva que la niega” (Canal Feijóo 1951: 68).

Díaz Terreno, comenta sobre las primeras décadas de vida independiente del país:

“Los contados registros gráficos de la primera mitad del siglo XIX certifican que la ciudad no alteró sustancialmente sus bordes, pero sí consolidó la ocupación de la planta original. Sin embargo, se sabe de expansiones espontáneas: en dirección oeste, a Las Quintas ya mencionadas, se le suma El Abrojal, sobre una accidentada topografía (hoy barrio Observatorio); en dirección suroeste, Pueblo Nuevo (hoy Güemes); y en dirección norte, entre la ciudad y el cauce del Suquia, el Bajo del Río, sobre tierras anegadizas. Estas nuevas expansiones mantuvieron sus rasgos marginales por la ausencia de una urbanización regular, obra pública y legislación, pero después de 1870 se integraron paulatinamente a través de intervenciones del Estado y de promotores privados, aunque por mucho tiempo persistió en ellas ese carácter de borde” (Díaz Terreno 2006: 69-70).

A partir del núcleo central, el crecimiento de la ciudad ha seguido una matriz que consistió en agregar nuevas tierras con urbanizaciones precarias, a las que después se les sumaron algunas obras y servicios públicos, para integrarlas de al tejido de la ciudad, reforzando el *orden* preexistente.

Para de finales del siglo XIX se dio la primera expansión importante, que fue una ruptura con la matriz anterior y la búsqueda de un nuevo *orden*; así lo describió Boixadós:

“El proceso de urbanización de Córdoba experimentado entre 1870 y 1895 estuvo signado por la tensión entre dos sectores de peso en la historia política de la provincia. Algunos miembros de la antigua clase hegemónica de Córdoba, ligados a la iglesia, a la Universidad y al comercio, supieron adecuarse a las expectativas que

les brindaba el negocio inmobiliario y a la mayor demanda, generada por la población inmigrante a partir de 1870. Por otra parte, el grupo político que empezó a actuar en 1877, y que luego fuera la base de sustentación del PAN, no escatimó medios para abocarse de lleno en la empresa de construir y reconstruir la ciudad a lo largo de los 80. Unos y otros fueron gestores de la modernización de Córdoba, pero difirieron en las formas, en las maneras de implementar el progreso. Los primeros fueron audaces en animarse a romper los límites de una ciudad encerrada entre barrancas, que a un nivel más amplio, Sarmiento anhelaba cambiar. Su pertenencia social los identificaba con aquella sociedad patricia de mediados de siglo donde la religión y los negocios apenas eran compatibles.” (Boixados 2000: 275).

En el marco de esa tensión, llegó una nueva matriz de organización territorial de la vida urbana, que permaneció hasta 1927, con una centralización originaria que se reprodujo y reforzó en las siguientes décadas. Los factores causantes de esa dinámica, tuvieron menos que ver con las variables demográficas, que con una estructura jerárquica del orden territorial en la ciudad, como correlato de una sociedad jerarquizada. Se reafirmaron los rangos políticos y sociales preexistentes, así como las expresiones simbólicas con que fueron representadas. Las estructuras de poder y la formación social, si bien cambiaron durante el siglo XIX en el país -y en su relación con otros países-, siguió recreando en la ciudad un orden que reprodujo elementos ordenadores del pasado.

Las transferencias y reapropiaciones de tierras, recursos económicos, categorías sociales, funciones políticas y representaciones simbólicas, apenas modificaron la estructura territorial de la ciudad. En realidad, la extendieron al ampliar las periferias y la segmentaron distinguiendo categorías entre los barrios: zona de palacios (Alta Córdoba); zona de trabajadores al sur; de quintas en la periferia; y, el Centro, la sede física y representativa del poder político y el eclesial. Este último, continuó siendo sede de los poderes del Estado provincial y del municipal, de las grandes empresas y bancos, y el poder, con la Iglesia Catedral y los principales conventos localizados aquí. Todos los edificios fueron incrementando su magnitud y presencia, asentados de manera plena en recursos locales y nacionales, junto con la consolidación del dominio sobre el resto de la sociedad y el territorio.

La organización de una ciudad moderna es y ha sido dependiente y subordinada al poder político<sup>620</sup>. Es decir, al Estado que impone su dominio sobre los poderes fácticos

---

<sup>620</sup> “Una primera hipótesis es que la dimensión territorial de los sistemas políticos tiene un estatus central a la hora de analizar la cuestión de su reproducción. El territorio (en tanto contexto) es un factor determinante de la naturaleza del orden, régimen y sistema al tiempo que es un factor determinado o moldeado por las características de éstos. La territorialidad propia de un orden político debe ser pensada desde una idea de dualidad. El espacio territorial es tanto el medio como el fin de las prácticas políticas y las estructuras (reglas, recursos) que lo constituyen. Otra hipótesis que manejamos es que, en la mayoría de los casos, la



de otras instituciones (iglesias, grandes empresas, etc.). Córdoba, como se ha podido estudiar, confirma este principio.

### **5.2.3.- Algunas metamorfosis que aseguraron la continuidad**

Las páginas anteriores permitieron incorporar puntos de interés que se desarrollan a continuación. Recorrida la ciudad, a través de las tres imágenes que documentan su evolución en cincuenta y siete años de historia, se ha podido apreciar el crecimiento en extensión, densidad y altura. También, los cambios de la forma que fue dibujando el límite exterior de su extensión: primero, rodeada por los cursos de agua del río y el arroyo más las barrancas; para terminar formalizada por los negocios, la administración estatal y el imaginario social construido. En lo pequeño, los hacedores de la ciudad introdujeron cambios en la orientación y en la forma de tejer el entrelazado primario: la trama de calles y manzanas. Pasaron de la ortogonalidad de las manzanas cuadradas adosadas -del proyecto fundacional-, a las manzanas rectangulares de los barrios construidos con la lógica financiera de la gran corporación (Fogliá, 1987), y la ruptura deliberada del trazado colonial de las calles en las diagonales de los loteos de la empresa inglesa, los tímidos intentos rupturistas de rotar plazas cuadradas en el centro para darle ‘originalidad’ al barrio, hasta los dibujos extraños de diagonales y círculos del barrio Poeta Lugones. La manzana cuadrada dejó de ser la norma reguladora de la trama urbana.

El territorio de la ciudad dejó de tener un pueblo de indios y negros al oeste del arroyo La Cañada, donde hubo un intento fallido de convertirlo en residencial por decisión del juarismo, que fue deslazado por la costosa construcción de la elegante Nueva Córdoba, para terminar fragmentada en barrios obreros al sur y al este, y elegantes barrios residenciales al noroeste<sup>621</sup>.

En estos años cambió también la figura del loteador, a la par de la creciente suba en los precios de la tierra y de la magnitud de los negocios inmobiliarios. Del sastre Forestieri, que regalaba terrenos en Villa El Libertador para vender sus trajes; al

---

lógica de la reproducción del sistema político subsume a la de la gestión. En términos generales, esto supone afirmar que es dicha lógica la que decide la provisión de bienes públicos y organiza el aparato estatal, y que generalmente lo hace negando la posibilidad de construir un ámbito burocrático/técnico -la gestión- que disponga de algún grado de autonomía respecto de dichas actividades. En este marco, la asignación y circulación de recursos dentro del aparato estatal sigue también dicha lógica.” (Badía et. al, 2008)

<sup>621</sup> La fábrica Káiser se instaló al sur, pero sus empleados jerárquicos vivieron al noroeste de la ciudad, y allí, en Argüello, se construyó y financió una escuela para sus hijos, la que abrió a los hijos de la comunidad de esa zona (M.H).

funcionario letrado, que aprovechó sus conocimientos y la información que le daba su trabajo, para hacer un negocio con algún funcionario amigo, como Cassaffousth; y, los ricos propietario de importantes extensiones de tierras heredadas, como la familia Yofre con su agente inmobiliario Meade; o la empresa comercial Petri Hnos. dedicada al negocio inmobiliario que realizó el loteo del barrio Juniors; para finalizar con un capitalista financiero que dirigió un grupo de empresas, como Roggio. En estos años el hacedor de barrios mutó su figura social.

Otro cambio que se registró, ha sido en la forma del negocio inmobiliario. Del intercambio comercial de comprar tierras, fraccionarlas y vender los lotes en cuotas, cerca del lugar de trabajo, a obreros y empleados de grandes empresas -como el barrio Inglés, a pagar con los salarios de los empleados del ferrocarril que eran regulares y estables- pasó a una operación donde la ganancia comercial de comprar terrenos por hectárea y venderlos por metro cuadrado, fue un agregado al beneficio por “mejoras urbanísticas” (trazado de calles realizadas por la empresa constructora del grupo), más los intereses financieros devengados a partir del crédito hipotecario sobre el lote vendido. Así, la compra de lotes, que ingresó al fondo de consumo del trabajador asalariado, permitió a los grupos empresarios acumular grandes ganancias y rentas, al extremo de fundar uno de ellos su propio banco<sup>622</sup>.

La manera en que el poder del Estado intervino, en la organización de la ciudad, también se modificó. En el transcurso de un poco más de medio siglo de la vida urbana, distintos gobiernos de la ciudad aprobaron al menos cuatro proyectos, con fuerza de ley municipal -ordenanzas-, que proponían resolver o al menos mejorar la situación ante los problemas enunciados, que permanecían y reaparecían en los planes siguientes. De las consecuencias que tuvieron, se pudo inferir que estuvo ausente algo básico en todo plan estatal que busque cambiar, así sea un poco, el orden y la dinámica del devenir de una ciudad: la capacidad para llevarlo adelante. Un plan depende, en lo fundamental, de la fortaleza del poder político del Estado o gobierno que lo propuso. Se ha visto que el

---

<sup>622</sup> Para hacer el barrio Inglés, se vendieron los lotes fraccionados de una propiedad familiar, a los empleados del FC; después se extendió a muchos otros barrios y trabajadores. “Los primeros loteos que hizo Alvear, por el año 1975, apuntaban a un mercado medio y bajo: San Lorenzo Sud, Deán Funes, Cerro Norte, Yapeyú, Panamericano, Santa Rosa Residencial. También, Congreso y Cabildo, que estaban cerca de la Kaiser y se vendieron muchos lotes a obreros.” “El arquitecto Víctor Remo Roggio fue el impulsor del grupo Suquía-Alvear, era el directivo de la empresa constructora Benito Roggio e hijos. Estaba muy vinculado al mercado inmobiliario, y producía una sinergia entre las empresas del grupo: una entidad que financiaba, el banco; una empresa desarrollista, Alvear; y la constructora.” N° 9 Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Edificios.

impacto de las obras promovidas por el poder político en la ciudad, ha sido mayor cuando Municipio, Provincia y Nación trabajaron juntos, porque hubo afinidad política y contaron, además, con el consenso de los ciudadanos, lo que les dio legitimidad. En los años en que se dieron esas condiciones, se pudieron realizar importantes obras públicas, que impactaron sustancialmente en la organización del territorio urbano. También, se ha visto que, cuando el poder político tuvo la fuerza y la voluntad de imponer las normas que dictó, los protagonistas de la construcción de la ciudad, se sometieron o abandonaron sus prácticas erróneas<sup>623</sup>. Quedó registrado que las normas legales, cuando el Estado tuvo el poder y la voluntad de hacer que se cumplieran, han podido cambiar el la urbanización; y, también, que cuando la financiación fluyó sin grandes tropiezos, desde el gobierno nacional y provincial hacia el municipio y la ciudad (ya sea porque trabajaron de manera conjunta o porque tuvieron afinidad e intereses partidarios compartidos), las obras que se realizaron pudieron ser de importante magnitud e impactaron en el ordenamiento físico y el devenir de la ciudad. Por el contrario, la débil voluntad del poder político ha permitido -cuando no promovido de manera espuria- que la ciudad fuera tierra disponible para que, quienes detentaron un poder particular o sectorial, impusieran la lógica de sus intereses por encima de las necesidades generales de la ciudad. El bien común se ha visto, así, reducido a un mal menor que fue sorteado por quienes lo han subordinado a sus pingües negocios inmobiliarios; de manera que, pequeños grupos poderosos -sucediéndose en el tiempo de acuerdo a quien ganara las diputadas por el poder que entablaron-, han terminado imponiendo la dinámica global de la ciudad. Esa dinámica trajo consigo que, el desorden denunciado en 1927, haya podido permanecer, potenciado.

El poder político municipal y su voluntad de imponer un orden más favorable a la vida común ha menguado por varios factores desde que fue plenamente soberano, en el inicio de la historia de la ciudad. Las causas efectivas no pueden ser conocidos en detalle

---

<sup>623</sup> En 1974, la Ley Nacional N° 14.005, obligó a los loteadores a realizar aperturas de calles, poner agua y luz a los lotes. Antes, la inmobiliaria Alvear podía vender los loteos sin ninguna de esas instalaciones y, en el caso de hacerlas, las cobraba como sobreprecio al lote. A partir de esa ley, ya no hubo otra manera de venderlos. Después de 1974, la Municipalidad tenía que aprobar los loteos, los proyectos de obras de agua y luz. Al año siguiente, comenzó a pedir, además, que se realizara el alumbrado público y que se abrieran y enarenaran las calles (en la del centro se pedía pavimentación). A partir de 1980 -cuando fue sancionada una ordenanza municipal que, a tono con la Ley Nacional, exigió que para que fuera aprobado un loteo el mismo tenía que estar provisto de calles pavimentadas y alumbrado público-, Alvear dejó de realizar ese tipo de loteos por la magnitud de la erogación de dinero previa a su venta, lo que complicaba la recuperación de la inversión, con un alto costo y riesgo financiero. Como no les convenía económicamente, comenzaron a comprar loteos de otras empresas, con los servicios instalados y, solamente, los vendían; además, llevaron el negocio fuera de la ciudad, hacia las sierras, donde los municipios no tenían tantas reglas. N°10 en Primera Parte Anexo Cap. 4 B. Edificios.

con solo observar las imágenes, pero sí se ha podido establecer, a través de las obras y las ordenanzas, que un factor importante en los resultados de la administración de la ciudad, en cuanto a la imposibilidad de realizar lo planificado ha tenido continuidad en el tiempo. El cambio de los gobernantes que se han sucedido en el país, la provincia y el municipio -entre los que hubo algunos que duraron, apenas, lo que se tardaban en aprender el camino hasta el despacho que le correspondía-, no es precisamente una manera que permita dar continuidad a las políticas propuestas y dotarlas de estabilidad institucional para que se puedan realizar las tareas de mediano plazo. Lo cual se expresó, también, en una creciente incapacidad o falta de voluntad política para gestionar el mantenimiento de la ciudad y los servicios básicos que debieron prestarse, incluso cuando los mismos estaban dispuestos en ordenanzas. Las interrupciones en el ejercicio de las obligaciones justificaron la irresponsabilidad derivada de las mismas. Las que nacieron bajo gobiernos *de facto*, se prolongaron más allá de sí mismas, al haber favorecido la emergencia de una cultura institucional de no rendir cuentas de lo actuado. Y, también, porque cada gestión que inició su mandato se desentendió de las responsabilidades de continuar lo iniciado por la anterior que no terminó. Por lo cual, ante una práctica de la gestión pública que no se hace responsable a futuro de sus actos, ni lo exige a sus antecesores, se debilita el valor y el sentido de aprobar ordenanzas que no se cumplirán y no se harán cumplir. Tampoco ayudó que se hayan propuesto planes que, luego de aprobados, se guardaron en un anaquel de la biblioteca (no siempre como pudimos constatar), cuya mayor utilidad ha sido la de ser estudiados por los futuros urbanistas, o usados como material de lectura para dar clases en las Facultades, o escribir artículos para congresos y hasta hacer tesis de grado y postgrado, pero con escasos resultados sobre la ciudad y la vida de sus habitantes<sup>624</sup>.

El otro aspecto que se ha podido conocer, en relación a la inestabilidad institucional, que enfatiza aspectos cualitativos del problema, es el ensañamiento con las obras de las gestiones anteriores que perdieron la disputa política. Desde la destrucción de la plaza Colón, y el menosprecio por las obras de Biale Massé y Cassaffousth, cuando cayó el gobierno de Juárez Celman en 1890; pasando después de 1955 por el abandono de importantes edificios construidos y políticas de vivienda instituidas durante los dos primeros gobiernos peronistas; al sabotaje de la organización territorial gestada por

---

<sup>624</sup> Sobre la Gestión Municipal, N°4 en Primera Parte Anexo Cap.5.

administraciones políticas y grupos económicos que perdieron la hegemonía dentro de las clases dirigentes; en todos estos ejemplos, y en muchos casos más, los bienes comunes de la ciudad, realizados con recursos aportados por todos sus habitantes, que formaron el patrimonio social común, han sido dilapidados sin necesidad para sostener intereses de causas particulares. Algunas veces, el abandono y ruina de obras y sectores de la ciudad, obedecieron a cambios obligados por los ritmos culturales y la reproducción material de la sociedad<sup>625</sup>, lo que es inevitable; pero, la virulencia destructiva contra el patrimonio común de la ciudad, en aras de querer hacer desaparecer de la memoria una parte de su historia, es lo que sorprende en el recorrido de la inestabilidad institucional y su consecuente expresión física en la ciudad. La ciudad ha sido disputada por la apropiación de riqueza social, apropiación de tierras, gestión de sus presupuestos y, también, por la representación cultural y simbólica de sus edificios, barrios y la historia de la misma. El cambio en los nombres de calles, edificios, parques, es un síntoma de esto.

Otro aspecto de la realidad institucional que se ha puesto de manifiesto de manera notable, con características bivalentes a la que se ha accedido en este trabajo, ha sido la de los cuerpos especializados en la planificación y regulación del ordenamiento físico de la ciudad. El ingeniero Benito Carrasco y su grupo de planificadores, fueron profesionales particulares contratados para que realizaran un Plan, cobraron los honorarios por sus servicios y dejaron un documento valioso, que no fue utilizado por el gobierno que lo pagó. Los siguientes, no lo tomaron de conjunto ni lo desecharon. La ordenanza con que fue aprobado no se derogó, simplemente cayó en el olvido, cuando no hubo poder que sostuviera su vigencia. Los Lineamientos de Lapadula -surgidos de un acto de gobierno que formalmente pretendía un Plan, pero designó para ello una comisión *ad honorem*- dejaron como resultado muchas ideas interesantes, así como una herencia de profesionales que estuvieron trabajando en el proyecto como alumnos avanzados y compartieron la gestación de esas ideas; también, la ley que creaba un departamento de planificación, en la provincia y la ciudad. En esto, la norma se cumplió y los gobiernos siguientes mantuvieron dependencias oficiales, con un número de empleados que fue creciendo, para planificar la ciudad; se sumó a ello, la Universidad Nacional a través de la joven Facultad de Arquitectura y Urbanismo. La planificación urbana quedó, así,

---

<sup>625</sup> Una reflexión amplia sobre este tema se aborda en el artículo, respecto a un cambio de época y “cómo una arquitectura que fue el estilo oficial del Estado entre 1880 y principios de siglo xx, que definió el paisaje de todas las plazas, parques y jardines de Buenos Aires, fue borrada y silenciada a los pocos años al punto de quedar prácticamente olvidada en la memoria de la ciudad.” (Schávelzon et. al. 2014: 205-223).

institucionalizada y reconocida como campo de conocimiento necesario para “ordenar racionalmente” la organización física de la ciudad y la vida en la misma. Los documentos de un diagnóstico tentativo, un esquema de ordenamiento urbano y un plan de desarrollo metropolitano, confeccionados bajo gobiernos de dictaduras militares, avalaron ese reconocimiento y lo potenciaron por su propia tradición de planificar, hasta llegar, en la última intervención, a insuflarle espíritu castrense. Así, los planes llegaron a ser confeccionados por una numerosa cantidad de profesionales pagos, más algunos *ad honorem*, y se recargaron de minuciosos estudios de diagnóstico; pero, al carecer de capacidad ejecutora, las propuestas se pensaron más para cumplir con el trámite y completar el expediente, que para modificar realmente la ciudad y encaminar a sus protagonistas dentro de las propuestas. La política ejercida de facto y sin consensos, llevó a confeccionar planes poco viables, aun cuando se combinó con un pragmatismo que propuso hacer lo mismo que se venía haciendo.

Una última conclusión sobre el modo en que se vio interactuar los planes y la ciudad, muestra otra faceta que no aparece en ningún manual de planificación urbana. Se pudo comprobar que, ciertas buenas ideas sobre qué hacer respecto a ciertos problemas particulares de una ciudad trascienden en el tiempo y se proyectan más allá de los gobiernos y los profesionales que las gestaron, para terminar por plasmarse cuando encuentran condiciones propicias. Así, se ha visto que la idea de avenidas en anillo o circunvalando la ciudad -para permitir agilizar el tránsito vehicular más allá de la localidad y, a la vez, para vincular zonas internas de la ciudad-, ha sido buena y terminó siendo realidad (aunque hayan pasado noventa años desde que Carrasco documentó la idea y esté terminada recién terminada en este año). También la propuesta de una avenida bordeando el río, que comenzó como una pequeña costanera para ganarle tierras al mismo y controlar el brazo díscolo de su cauce, que pasó a ser un proyecto de más envergadura, documentado en 1927, extendida después con los *Lineamientos* de Lapadula, retomado por los planes siguientes y realizada luego de 1984. Del mismo modo, la especialización del uso del suelo se ha ido concretando, aunque no lo hizo de la manera que propuso Carrasco, ni por las razones ambientales y estéticas con que las fundamentó. Tampoco se continuó la propuesta de Lapadula de crear una constelación de barrios autónomos; aunque, sí, la de establecer los barrios obreros al sur y las zonas residenciales hacia Argüello -que era entonces más que una idea, porque se podía constatar su existencia-, que se mantuvo en los planes siguientes por la misma razón.

Al igual los problemas en los que han coincidido todos los estudios, como la excesiva centralización de la vida urbana en el Centro, que generó dificultades en el tránsito; la localización de las estaciones y depósitos ferroviarios, y el trazado de las vías férreas; la existencia de industrias contaminantes en zonas residenciales; la extensión de la superficie urbanizada con densidades bajas, poca infraestructura de servicios y bajo equipamiento urbano; las pocas e insuficientes superficies destinadas a espacios verdes y de esparcimientos; todos ellos, han tenido distintos recorridos, con un rasgo común: siguen existiendo multiplicados en una ciudad mucho más numerosa, compleja y extensa.

Llegado a este punto, hay preguntas sustanciales que se pueden hacer y que exigen respuestas, antes de pensar nuevos planes. ¿Por qué fracasaron los planes anteriores? ¿En qué acertaron? ¿Hay acaso una planificación, no explicitada públicamente, que se fue concretando en la ciudad existente? ¿O, por el contrario, la ciudad crece y se conforma con sucesivos agregados particulares, a iniciativa de sujetos económicos privados o administraciones políticas sin orden ni concierto general? Y, la más importante de todas, cómo hacer viable un plan general para la ciudad, que mejore sustancialmente las condiciones de la vida urbana y cuál podría ser ese plan, para que no quede en los papeles.

### **5.3.- Balance resumido**

En la breve revisión de los recorridos por las imágenes de la ciudad y a la luz de lo observado hasta aquí -que dejó de lado explicaciones generales y globales -es posible considerar, en un resumen, los problemas mencionados y los resultados de las propuestas planeadas, de esta manera:

a) La *excesiva centralización de la vida urbana en el área central*, ha sido atribuida a la localización en ese lugar de los servicios necesarios para la vida de toda la ciudad y buena parte de la población del Gran Córdoba y el resto de la provincia. Las acciones concretas para descentralizarla, mencionan la necesidad llevar a diferentes zonas de la ciudad los servicios que se han mencionado como los que convocan a la población a concurrir al Centro, presentados en cuatro tipos: 1) la actividad comercial y bancaria; 2) el equipamiento urbano de educación, salud, transporte, gestiones de los usuarios con la administración y los servicios públicos, etc.; 3) el equipamiento recreativo y de esparcimiento; 4) la red de transporte público. Hay, además, otro factor, visualizado en

las fotos aéreas, que no ha sido enunciado en los planes, pero mencionado por Boixadós, que permanece arraigado al centro desde la fundación de la ciudad: los predios de la iglesia. Los claustros tienen escasa vida monacal y han sido convertidos en locales comerciales y edificios para ser rentados, cuyo valor diferencial está vinculado de manera directa a la cantidad de público que concurra al centro. La mayoría de estos edificios han sido reciclados como centros educativos privados, que permiten obtener renta de otro tipo<sup>626</sup>. En los años posteriores a los planes, muy pocas de estas propuestas se fueron concretando.

b) Debido a que los factores con los que se explicó la centralización no han sido modificados, la misma continuó y creció con la población de la ciudad, cuyos flujos diarios se han masificado incrementando los *problemas de transporte en el área central y en los accesos a la misma*. Ante ello, tampoco se han hecho obras de envergadura que pudieran mejorar los flujos del transporte, como lo hicieron otras grandes ciudades que mantuvieron el mismo esquema centralizado, pero organizaron fluidos transportes públicos masivos, construyeron costosas avenidas elevadas o redes subterráneas de trenes hasta el centro de la ciudad, o combinaron las iniciativas.

c) Las *estaciones de FC y el recorrido de las vías*, con sus elevados terraplenes, han seguido en el mismo lugar, creando los mismos problemas. Solamente ha cambiado que los talleres y depósitos del FC Mitre, que estaban junto a la estación y en el barrio General Paz, fueron trasladados hacia Cruz del Eje, en los años 40, y la actividad ferroviaria ha ido decayendo desde finales de los años 50, por lo que quedaron abandonados. Las amplias y antiguas instalaciones ferroviarias en el Centro, Alta Córdoba, Talleres Este, General Paz y Talleres Sud, así como el espacio alrededor de los mismos, se fueron degradando a la par que el transporte ferroviario. El obstáculo del tránsito de trenes y las barreras de los numerosos pasos a nivel, que preocupaba a Carrasco, se resolvió de la peor manera: el transporte ferroviario languideció y el problema disminuyó hasta prácticamente desaparecer. Pero las vías, los terraplenes, los galpones para depósitos, las playas de maniobras, los talleres y los edificios de las estaciones, siguieron creando los problemas señalados al tránsito y agregaron nuevos, los que vinieron con el abandono de predios y edificios: ocupaciones irregulares para

---

<sup>626</sup> Por ejemplo, en el antiguo edificio de avenida Vélez Sarsfield 539, construido en 1946 para sede del Seminario Mayor de Córdoba Nuestra Señora de Loreto S.H., funciona desde hace unas décadas el denominado Instituto Católico Superior, institución de enseñanza paga, que ofrece numeroso profesados.



viviendas precarias. Además, y a pesar del incremento de su flujo, el transporte automotor para pasajeros y para cargas, siguió transitando por las mismas calles, avenidas y rutas del ejido municipal, que estuvieron trazadas sin grandes cambios durante los cincuenta años revisados.

d) *Existencia de industrias contaminantes en zonas residenciales.* Si esto era un problema que Carrasco señaló cuando había canteras y fábricas de cal en la ciudad, en buena medida, ese problema, ya no existe. Las fábricas de cal migraron a otras localidades, básicamente porque encontraron otros yacimientos más productivos de materias primas una vez agotadas las vetas de donde estaban. Los molinos harineros ubicados a la entrada del barrio San Vicente, también se trasladaron. Estos problemas señalados cuando la industria era incipiente, con el crecimiento fabril posterior a los años cincuenta que continuó hasta finales de los setenta, se magnificaron. En todo el tiempo transcurrido hasta 1984, no hubo solución para estos problemas, y se agregaron otros: una planta de enriquecimiento de uranio (Dioxitec) en plena zona urbana; depósitos de combustibles rodeados de viviendas (el predio de Gas del Estado); y, otras, que estaban en las afueras de la ciudad fueron quedando en su interior como Porta Hnos<sup>627</sup> (ubicada entonces en el llamado Camino San Antonio Km 4,5 y, hoy, está en lo que es la avenida Ciudad de Valparaíso 4850, junto a los barrios Inaudi y Parque San Antonio). La contaminación industrial que, en todos los planes, fue enunciada como problema, no ha sido resuelta y el municipio que no logró la solución de los mismos, con los servicios insuficientes de recolección de basura y tratamientos de efluentes cloacales, colaboró en agravarla.

e) *Extensión de la superficie urbanizada con densidad baja,* poca infraestructura de servicios y bajo equipamiento urbano. La densidad en el poblamiento ha aumentado en los años estudiados de manera concéntrica al punto que, en ciertos barrios del Centro, da muestras de convertirse en problema por ser excesiva. No ha ocurrido lo mismo con la extensión de la superficie que, si bien -como se vio- la tasa de crecimiento fue reduciendo, se mantuvo alta en su expansión absoluta. La infraestructura de servicios y el equipamiento urbano no han sido desconcentrados durante los años revisados y quedaron más insuficientes para una ciudad que ha crecido.

---

<sup>627</sup> Fábrica Porta Hnos., ver N° 5 Primera Parte Anexo Cap.5.

d) *Pocas e insuficientes superficies destinadas a espacios de esparcimientos y de áreas verdes*, situación que no ha variado de manera sustancial, ya que las superficies verdes no mejoraron su participación relativa respecto al total de los habitantes; la construcción de un estadio de fútbol para el campeonato mundial en 1978, no ha podido revertir esa situación, y los nuevos barrios que se han construido apenas si tienen una pequeña plaza.

Revisadas las trayectorias de los problemas en un primer balance, además de comprobar la ineficaz respuesta a los mismos se puede cuestionar el modo en que fueron enunciados los problemas en los planes analizados. Que estará pendiente todavía, por ahora, la explicación común que han presentado todos esos estudios, al presentar al crecimiento de la población como el factor que dinamizó los problemas en la ciudad. Tema que será abordado en los capítulos siguientes.

En el tiempo estudiado se pudo ver como la ciudad se hizo más extensa, más densa y más alta. Se ocuparon los espacios vacíos entre los barrios y los lotes en cada manzana; se construyeron edificios de gran altura, con lo que fue cambiado el paisaje de la ciudad baja que caracterizó al período colonial. El ferrocarril y los tranvías perdieron importancia frente a los vehículos automotores, que necesitaron de la construcción de una nueva infraestructura de calles, puentes, avenidas y rutas adecuadas. Los edificios públicos y privados se crecieron junto a los conventos, iglesias y colegios religiosos en la presencia e importancia del ambiente urbano. El hipódromo y las carreras de caballos, fueron sustituidos por estadios de fútbol como coliseos para los espectáculos de consumo masivo. También irrumpieron con fuerza las salas de cine, para decaer y terminar languideciendo. La instalación de industrias metalmecánicas y automotrices en el sur, junto a las alimenticias hacia el norte y el este, más el desplazamiento fuera del radio urbano de las curtiembres, molinos de cereales y fábricas de cal, expresó el cambio de la actividad productiva, con consecuencias inmediatas sobre la ciudad y su población. La educación superior amplió su oferta con la creación de la primera universidad privada en 1956 administrada por la Compañía de Jesús.

Los nuevos loteos y barrios se sumaron en gran número, extendiendo la superficie edificada, la red de servicios y los itinerarios de la población, sin que la ciudad abandonara del todo la centralidad impuesta desde su fundación, complicando la vida de sus habitantes. Los diferentes gobiernos municipales que realizaron planes reguladores, tuvieron poco éxito para solucionar los problemas heredados y prevenir los futuros. En

cambio, tuvieron impacto las obras públicas realizadas, aunque a veces con consecuencias inconvenientes. Las normas con las que se podía crear ciertas regularidades, al cambiar o tornarse flexibles, no cumplieron con sus objetivos. Las reglamentaciones de vigencia intermitente, a veces excesivas o redundantes y hasta contradictorias, no lograron crear criterios estables en el tiempo y generar conductas asumidas como cultura ciudadana. Por el contrario los distintos emprendimientos privados se impusieron marcando el ritmo, las formas, las tendencias de crecimiento y organización del territorio.

Por último, el problema recurrente del transporte público urbano, buscó ser resuelto de manera casi exclusiva por medio del transporte automotor, relegando otras opciones, con lo que lejos de resolverlo lo acentuó. La concentración excesiva de la vida en el centro histórico se fue agravando como problema con el crecimiento físico y complejización de la sociedad. Tampoco se avanzó en regular el uso del suelo, ya sea promoviendo la especialización de acuerdo a un plan general, o su contrario, un uso integral y complementarios de las superficies en unidades autosuficientes. La ciudad constituyó un botín para constructores y loteadores, a los que los organismos públicos dieron su apoyo, en detrimento de una ciudad organizada para las vidas simples de las mayorías.

## **SEGUNDA PARTE: REGISTRO Y DINÁMICA DE LA POBLACIÓN**

### **INTRODUCCIÓN**

En las páginas siguientes se exponen los resultados de la investigación sobre la población de la ciudad de Córdoba, organizado en tres capítulos. En el primero, se realizan consideraciones conceptuales sobre algunas categorías básicas, como *población*, y se revisan los antecedentes históricos de los registros sobre habitantes. En el segundo, se presentan los datos compilados y sistematizados en los que se sustenta la construcción de las series históricas de las variables poblacionales escogidas. Que son aquellas que pueden ayudar a explicar la dinámica de la población de la ciudad, y su análisis fue organizado en siete apartados: Evolución de la población, Natalidad, Mortalidad, Crecimiento Natural, Esperanza de vida, Migraciones y Transición Demográfica. En el último, se revisa y discute esta perspectiva para la interpretación de los comportamientos de la población, con dos criterios diferentes: las objeciones que, desde la demografía tradicional, presentaron algunos autores; y, otras, que realizaron quienes buscan una particularidad latinoamericana en los estudios demográficos. En el tercer capítulo, se retoman los estudios de la población realizados en cada uno de los planes y se discute el modo en que fueron abordados e incorporados a los modelos explicativos de la dinámica de la ciudad que presenta cada plan.

En esta Segunda Parte, se busca identificar elementos conceptuales, variables y comportamientos demográficos que permitan encontrar una manera consistente de articular el modo en que interactúan la ciudad y su población, en el largo período histórico que se

definió para este trabajo. Hay dos temas que no son tratados específicamente, aunque tienen relevancia para el objetivo enunciado: uno, es el estudio de la población en relación a la ocupación laboral; el otro, es la evolución que siguió la estructura de la familia, cuya relevancia está dada por ser el ámbito de reproducción de la población. Estos dos temas centrales quedan pendientes para un posterior estudio complementario.

# CAPÍTULO 1: CONSIDERACIONES Y ANTECEDENTES

## 1.1.- CONSIDERACIONES GENERALES

La ciudad de Córdoba en los años estudiados creció y mucho. Las construcciones se expandieron en el territorio y crecieron en altura, también aumentó la población que la habitó. Los planificadores y estudiosos del proceso de urbanización que se han revisado, atribuyeron al crecimiento de la población una función protagónica y causal. Pero, no han sido consecuentes con esa premisa, ya que no se ocuparon por comprender en profundidad los factores que provocaron este crecimiento demográfico. Predominó, en cambio, el interés por estimar la proyección de esa población<sup>628</sup>, con la que calcularon las demandas y necesidades que exigiría en el futuro la organización física de la ciudad.

Es sabido que cualquier ciudad es mucho más que un montón de personas y construcciones agrupadas; también lo es, que no se la puede conocer sin estudiar su población. Los habitantes urbanos, que están delimitados geográfica y temporalmente, poseen una estructura y dinámicas condicionadas por el ambiente físico, el ecosistema, las relaciones sociales, políticas, económicas, étnicas y culturales. Lo cual, equivale a señalar que la población de una ciudad no es algo “dado”, que existe *per se* -crece, se reproduce, se agrupa y dispersa como un organismo con vida autónoma- y tampoco agota su existencia en los números con que se la registra y describe en los censos.

Algunos de sus comportamientos son bastante regulares en el tiempo que al quedar registrados en reportes estadísticos, pueden ser analizados mediante fórmulas matemáticas, para luego ser interpretados a la luz de alguna teoría social. Por eso, el registro de la información, los datos y el modo en que se construyen las series, así como la manera en que

---

<sup>628</sup> Mario Róvere explica que una *proyección* como recurso para prever situaciones futuras en planificación, es inadecuado ya que supone que el futuro será como el pasado y, además, porque traslada los factores que se pretende modificar y que generaron el problema al futuro junto con las propuestas de mejora, propone en cambio el uso de la *prospectiva* (Róvere, 1993).

después se aplica las diferentes reglas y fórmulas para el análisis, son todos factores que deben ser analizados detenidamente. Aun así, resulta conveniente tener cautela y prudencia con las interpretaciones y conclusiones, por lo que siempre es conveniente cotejarlas con otros datos, fuentes e interpretaciones sobre la población en estudio.

“En rigor a la verdad, las poblaciones no existen” dice Susana Torrado, porque “*Población*, es un concepto abstracto del análisis demográfico (...) en la realidad solo existen sociedades humanas con determinados atributos” (Torrado 2007:15)<sup>629</sup>. Sin embargo, el concepto población sí existe, así como el resto de las categorías básicas de la demografía, que no surgen del simple agrupamiento de eventos registrados en los recuentos de personas, para luego ser presentados en cuadros estadísticos. Por el contrario, fueron construidas previamente como parte de alguna teoría nacida, a su vez, en condiciones históricas singulares y en relación a intereses particulares. Las categorías y teorías demográficas, tal como hoy se presentan, están establecidas en los saberes de la materia y son aceptadas, con ciertos límites, por buena parte de la comunidad científica que le atribuye una presunción de validez universal y, en consecuencia, se aplican a todas las poblaciones con historias y realidades sociales profundamente diferentes.

En los estudios sobre la *población* de Córdoba que se revisarán a continuación, los registros estadísticos se presentaron agrupados en categorías que, a veces, varían en sus definiciones, por ello, bajo el mismo nombre se presentan diferentes datos. El objetivo de esta Segunda Parte, es aprehender la dinámica de esta población localizada, que ha sido señalada como factor y causa de la evolución física de la ciudad. Por eso se acota la revisión a las variables involucradas en esta cuestión.

Para comenzar a entender esa dinámica -su constitución y evolución-, se propone separar y abordar, algunas variables particulares, para luego, interpretar los registros poblacionales en relación a lo señalado en los planes urbanos: el crecimiento de la población. Aun así, se hacen referencias breves a aspectos específicos que, en buena medida, son los que preocupan a la llamada demografía latinoamericana, cuyos problemas y ejes de interés guardan algunas diferencias significativas con la demografía tradicional europea y norteamericana<sup>630</sup>. Por ejemplo, el concepto de ‘población urbana’ que, se ha usado para

---

<sup>629</sup> La idea sobre la población en tanto una representación abstracta que puede llegar a ser algo diferente de la población real que dice representar, ya fue expresada por Marx en la *Introducción general a la crítica de la economía Política de 1857*, cuando explicaba el método de la economía política clásica. Ver nota N°1 en Anexo A Ciudad Segunda Parte Cap.1.

<sup>630</sup> Pérez Brignoli (2010) propone una agenda para la discusión de la *demografía latinoamericana*, cuyos ejes son: a) La catástrofe demográfica del siglo XVI y la sobrevivencia de las poblaciones indígenas; b) Trata y esclavitud. Inmigraciones forzadas y voluntarias; c) Mezcla racial y mestizaje; d) Los sistemas demográficos. Familia y fecundidad. Problemas de las uniones consensuales. Mujeres como jefes de hogar;

distinguirlo de ‘población rural’ sin que se hayan precisado sus significados, ha llevado a que, como categoría de interpretación y análisis, agregue solo como modo abreviado de distinguir a una población más concentrada de otra más dispersa<sup>631</sup>. El señalamiento, si bien es poco significativo en términos cuantitativos para la ciudad de Córdoba, adquiere otra dimensión al tener en cuenta que la ciudad ha tenido población rural dentro de su ejido; y, aunque no siempre se la distinguió en los registros, podría ser de interés para la comprensión de las formas culturales de su población, temas que preocuparon a Ester Boserup (1910-1999). Massimo Livi-Bacci, señala la necesidad de replantear los enfoques y registros de la población para el análisis de la catástrofe poblacional en América, y considerar otros factores no contemplados por los estudios tradicionales de demografía<sup>632</sup>.

Los temas clásicos de toda investigación sobre la dinámica de una población son: crecimiento, estructura y sus cambios en el tiempo. Para ello, se revisaron aquí las cifras publicadas en distintas fuentes sobre el tamaño de la población de la ciudad, en diferentes registros y estimaciones a través del tiempo; tanto para su consideración en general como para los cuatro aspectos que la demografía clásica ha instituido como básicos: natalidad, mortalidad, migraciones, crecimiento poblacional. Y, como quinto aspecto la *transición demográfica*, que será considerada a partir del indicador de nupcialidad y la discusión que hace la demografía latinoamericana.

La distribución territorial de la población debió tratarse en esta parte, en su interacción con los elementos urbanos que la ordenan y regulan en el tiempo por medio del territorio construido. Sin embargo, la inexistencia de publicaciones con información sistemática de las migraciones internas, impidió su tratamiento. La importancia de este tema reside en que, una ciudad es, entre muchas otras cosas, una concentración artificial de población cuya magnitud adopta diferentes valores y pesos relativos en su distribución dentro del ejido urbano, a través del tiempo. Esos cambios de magnitudes y el ritmo con que lo hacen, son variaciones de la concentración relativa que pueden ser interpretados como expresiones de fenómenos sociales más generales que se dejaron de lado al carecer de los registros específicos. Ello, no significa que se pueda ignorar que el modo en que la población se organizó y se extendió para dar

---

e) Fronteras y colonización. Inmensidad de los espacios latinoamericanos. Espacios rurales y urbanos. Malthus vs Boserup. Homeostasis vs. evolución; f) La transición demográfica. Políticas de población. Del poblacionismo al *family planning*; g) La emigración reciente. Sostiene también que la demografía histórica, europea y norteamericana, fue pensada en términos interdisciplinarios y en función de problemáticas muy específicas. Ver nota N°2 en Anexo A Ciudad Segunda Parte Cap.1.

<sup>631</sup> Sobre la discusión en torno a los conceptos de “población urbana” y “población rural”, ver nota N°3 en Anexo A Ciudad Segunda Parte Cap.1.

<sup>632</sup> Sobre la necesidad de replantear los enfoques y registros de la población tradicionales, ver nota N°4 en Anexo A Ciudad Segunda Parte Cap.1.



forma a un territorio, expresó el modo de apropiación y, también, el de dominación social por parte de quienes se hallaban ubicados en la cima de la pirámide del poder; sino que lo incluye.

## **1.2.- Consideraciones sobre la población de la ciudad**

La distribución de la población en el territorio de la Argentina actual siguió diferentes patrones según los distintos momentos históricos y, con ellos, fue variando la importancia relativa de la ciudad de Córdoba. También, se modificó la forma en que participó en el esquema nacional, con consecuencias para la reproducción y captación de su población. A grandes rasgos, esos diferentes patrones y su evolución, están expresados en la dinámica poblacional que, en algunos casos, imperó desde la irrupción de la conquista española<sup>633</sup>. La dinámica histórica de la población en el continente americano no se puede entender si no se estudia, también, la dinámica de la población europea (Livi Bacci, 2005).

Otros rasgos que se expresan en la evolución de la población son consecuencias del proyecto político poblacional del Estado argentino entre 1870 y 1930; con una ideología<sup>634</sup> que conservó valores anteriores a la independencia nacional, a los que agregó los propios, gestados en la urgencia de plasmar un proyecto nacional. Esta ideología, que fue luego razón de Estado, guió la política poblacional; también dio forma a la cultura nacional dominante y a las representaciones imaginarias sobre la población y a sus identidades sociales. Ideología que tiñó de tal modo las percepciones de la realidad del país que con el tiempo logró tergiversar, incluso, los registros de los hechos con datos considerados ciertos, a partir de los que se buscó mostrar que la abrumadora mayoría de la población argentina tenía ascendencia europea.

Para abordar este problema y desarmar respuestas estereotipadas que responden la pregunta ¿de dónde vienen los habitantes actuales de la ciudad de Córdoba?, fue necesario remontar la mirada hasta el momento inicial de la ciudad, aunque ese tiempo escape a los límites establecidos para esta investigación. Se buscó, además, responder a las preguntas: ¿cuánta población de la ciudad de Córdoba contemporánea es descendiente de las poblaciones originarias de esta parte de América?; ¿cuánta tiene antepasados traídos del África?; ¿cuántos son los que bajaron voluntariamente de un barco como

---

<sup>633</sup> Sobre la dinámica de la población imperante en la época colonial, ver nota N°5 en Anexo A Ciudad Segunda Parte Cap.1.

<sup>634</sup> Se utiliza el concepto de ideología, en este caso, para referirse a los valores que se ponen en juego al registrar, estimar y clasificar -construir los datos-; y, también, para interpretar y explicar la dinámica poblacional, como se puede ver, por ejemplo, en las técnicas y metodologías usadas en los diferentes censos nacionales respecto a la población originaria.

inmigrantes y cuántos fueron traídos por la fuerza que los esclavizó?; ¿cuántos descienden de inmigrantes de los países vecinos?; ¿cuántos son hijos de los pobladores rurales asentados en la ciudad? Aunque las repuestas fueran elusivas, porque los registros no son claros, simples y precisos, las preguntas siguen siendo válidas para guiar la investigación. Las limitaciones registrales se originaron, algunas veces, porque fueron elaboradas con artilugios para europeizar la población nacional; otras, porque no se publicaron todos los datos de los relevamientos. En general, predominó un interés particular por registrar la información, afín al modo que encuadraron los temas quienes organizaron los registros. Ahora se conoce y acepta que, por el contrario, en Córdoba y en Argentina -como en toda América- la población contemporánea es resultado de una sucesión de mestizajes entre distintos pueblos: originarios; europeos, inmigrados con algún grado de elección voluntaria; africanos trasplantados a la fuerza; asiáticos venidos en diferentes condiciones; más, la población migrante de otros países americanos, a veces vecinos, y otras, más lejanos.

América Latina es un continente de siete colores, dijo el ensayista colombiano Germán Arciniegas (1965). Los *mestizos* no fueron ni querían ser *indígenas*, pues eran trabajadores libres y no estaban obligados a tributar. Tenían libertad de desplazarse de un lugar a otro para vivir, pero con restricciones dentro de los *pueblos de indios* y las *villas de españoles*, debido al orden jurídico de las “dos Españas”. Tampoco tenían acceso a cargos públicos y a ciertas ocupaciones, y estaban sujetos a penas especiales, de acuerdo a su clasificación por *castas*.

La dominación colonial se basaba en el régimen de castas y la aberrante institución de la “pureza de sangre”, que otorgaba los privilegios del poder y la riqueza a los españoles europeos y (en principio, con restricciones de hecho) a sus descendientes, los “españoles americanos”, asignando un *status* inferior a los demás grupos étnicos: los indígenas, sujetos a tutela como incapaces, los esclavos, considerados piezas de comercio, y las diferentes capas de mestizos resultantes de los cruzamientos entre blancos, indios, negros y otros “pardos”, que por lo general habían llegado a constituir la mayoría de las poblaciones. La prueba de la pureza de sangre excluía además a quienes tuvieran ascendencia de judíos, moros u otros paganos, incluso protestantes y herejes, lo cual afectaba en América a un importante sector de descendientes de “conversos” españoles y portugueses que se dedicaron sobre todo al comercio. (Chumbita, 2007).

A los blancos, se los dividía en dos tipos: los  *europeos* y los *criollos*. Los criollos eran los nacidos en América, podían ser “puros” o “mestizos”. Con el tiempo, los grupos raciales se mezclaron entre sí y, cada una de las mezclas, dio origen a un nuevo tipo de clasificación: *mulato*, blanco con negro; *mestizo*, blanco con originario; *zambo*, originario con negro; y, *pardo*, originario, con negro y español. Los términos que se utilizaron para esta identificación política, no coincidieron en los distintos registros. En algunas tablas censales, aparecen: negro, indio, zambo, pardo y moreno; mientras, en otras, aparecen: negro,

indio, zambo, mulato y pardo; y, en otras: negro, indio, moreno, zambo y pardo. Al parecer, existió un lenguaje común para denominar a los distintos grupos, aunque la identidad con que se los registraba se usó con poca precisión y bastante discrecionalidad. Así, fue clasificada y registrada la población en tiempos de la dominación española, y no cambió mucho después de la independencia, en los primeros censos. Recién en los últimos a finales del siglo xx y principios del xxi, aparecieron muestras de un cambio en los criterios de registros étnicos, pero queda mucho, todavía, por mejorar<sup>635</sup>.

La población<sup>636</sup> que se investiga en este estudio es la que se encontraba al interior de los límites actuales de la ciudad de Córdoba o Departamento Capital de la provincia, del mismo nombre. Dentro del límite geográfico bien establecido, sus habitantes cambiaron con el tiempo, pero su presencia se mantuvo continua y estable por 448 años.

El límite temporal fijado para este trabajo, son los años que van de 1927 a 1984. Aunque, para conocer la población contemporánea, teniendo en cuenta su origen y su constitución histórica, se amplió el pasado. De manera esquemática, presenta cuatro fuertes rupturas en el tiempo; tres de ellas, a consecuencia de la llegada de un grupo humano nuevo, proveniente de otro continente. La primera, tuvo lugar en el acto mismo de la fundación de la ciudad, cuando llegaron los conquistadores españoles; la segunda, cuando se trajo mano de obra esclava capturada mayoritariamente en Angola; la tercera, a raíz de la fuerte inmigración europea al país, como resultado del proyecto del Estado nacional; la cuarta y última, como consecuencia de la migración interna y, en menor grado, de la proveniente de los países limítrofes. Para este estudio es central la cuarta ruptura, que fue consecuencia de las profundas transformaciones sobrevenidas en el país y el mundo, luego de la crisis de 1930. Las dos primeras rupturas están completamente fuera del período temporal delimitado para este trabajo; la tercera, quedó apenas incorporada en su última parte. No obstante, dado que la población originaria sigue presente en la actualidad, serán abordadas las cuatro irrupciones, ya que, como sostiene Razori, “el agrupamiento físico de las ciudades actuales es consecuencia de aquellos sucesos originarios” (Razori 1945:11).

Las cuatro rupturas y la evolución de las mismas, se siguieron a través de diferentes fuentes bibliográficas y registros oficiales, para construir las series históricas; aunque no todas con precisión estadística, debido a que recién a partir de 1869, con los

---

<sup>635</sup> Ver el tema de la población originaria en nota N°6 y sobre la población africana esclavizada en N°7, ambas en Anexo A Ciudad Segunda Parte Cap.1.

<sup>636</sup> Sobre el concepto de población, ver N°8 en Anexo A Ciudad Segunda Parte Cap.1.

censos nacionales existen registros más o menos confiables. El número de habitantes originarios presentes en el actual límite político de la ciudad de Córdoba, al momento de la llegada de los conquistadores españoles es una incógnita, ya que no hay datos concretos sino estimaciones gruesas. Sobre la población posterior, hay datos menos inciertos luego del Censo ordenado por Carlos III para todos sus dominios en 1778-79. Mucho después, a partir primer censo nacional de 1869, es posible tener cifras más confiables sobre el estado de la población y de su evolución, sobre todo en los censos siguientes: 1914, 1947, 1960, 1970 y 1980. Aun así, las cifras de la población publicadas con cada censo, se fueron modificadas en los libros de los censos siguientes.

Raúl Nordio y María Teresa Moughty investigadores de la Universidad Nacional de Córdoba, toman la clasificación tradicional en períodos: *estadístico*, *proto-estadístico* y *estadístico*; y proponen las siguientes fechas para éstos: antes de 1573, pre-estadístico; entre este año y 1869, proto-estadístico; y, estadístico de 1869 en adelante<sup>637</sup>. Por su parte Dora Celton y Adrián Carbonetti, también investigadores de la Universidad Nacional de Córdoba, proponen una subdivisión del período estadístico, basada en las preocupaciones y el desarrollo de la demografía en Argentina.

“En la historia de la demografía argentina podemos encontrar dos etapas bien diferentes que a su vez coinciden con los climas ideológicos de la época: un primer período que va de 1869 hasta 1930, cuando había una ideología liberal y positivista que ponía el acento en el desarrollo de las fuerzas productivas mediante el crecimiento de la población a partir de la inmigración, lo cual determinó trabajos destinados a contar la población y buscar los conocimientos necesarios para disminuir las altas tasas de mortalidad que impedían dicho crecimiento; y, un segundo período, donde las inquietudes pasaban por el futuro del pueblo, el futuro de la raza argentina. El desarrollo de las fuerzas productivas se percibía basada en el crecimiento de la población, la baja en la natalidad y la baja en las migraciones eran una amenaza. Los trabajos estuvieron, entonces, dirigidos a tratar de reflexionar sobre esos problemas” (Celton y Carbonetti, 2006: 41).

Los enfoques de los estudios en la demografía argentina sesgaron los temas de análisis, los criterios para el relevamiento y clasificación de los datos. Lo cual creó dificultades, a veces insalvables, por las diferentes interpretaciones que se hicieron, y se hacen, desde una época distinta y con otros intereses.

---

<sup>637</sup> Nordio y otros (1975), considera como “protoestadísticos” los censos: de 1778/9 ordenado por Carlos III; el de 1813 realizado por el país independiente ordenado por la Asamblea de ese año; también a los de 1826, 1839, 1852 y 1857 citados en el Censo Nacional de 1869. No considera en cambio los censos provinciales de 1822, 1832 y 1840.

## **CAPÍTULO 2: VARIABLES DE LA DINÁMICA POBLACIONAL**

### **2.1.- EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE LA CIUDAD**

Se propone estudiar la población con las técnicas y las metodologías que ofrece la demografía. En el recorrido de la investigación se tropezó con la dificultad de mantener los recursos formales establecidos y que a veces no son suficientes, porque cada técnica necesita de insumos de información que no siempre están disponibles. El mayor conflicto tuvo que ver con los escasos registros completos de las series para tiempos prolongados, que se podían localizar en bibliotecas y archivos. Por este motivo, se realizó un seguimiento exhaustivo de la información censal y se procuró hacer una revisión comparativa para depurar y actualizar las distintas informaciones provistas por las mismas fuentes oficiales. Además, se retomaron datos que fueron compilados en investigaciones y publicaciones de ámbitos académicos, en particular de la Universidad Nacional de Córdoba.

Aun así, no se tiene certeza plena sobre la validez de las cifras utilizadas, por lo que es posible que con nuevos datos que se obtengan, se modifique en parte lo analizado. Pero estas dudas, en principio, no invalidan las conclusiones generales a las que se llega. Es muy probable que muchos detalles deban ser corregidos a la luz de datos más exactos, o estudios específico que aporten conclusiones más precisas; incluso, alguna especulación conceptual o hipotética que se haya realizado, puede quedar invalidada al modificarse la información que la sustenta o, también, si se hace necesario cambiar el paradigma conceptual con que se formuló. Pero, como sabe cualquier investigador con cierta experiencia, esto puede ocurrir, en cualquier campo de estudios<sup>638</sup>.

---

<sup>638</sup> Aun así, se deja expresada la disconformidad con la conducta que mantienen tanto las administraciones públicas como las privadas, los gobiernos y las empresas, que no asumen la responsabilidad social de proveer y resguardar la información de interés público, para que sea fiable y accesible a todos los que integramos la sociedad y necesitamos conocerla mejor para situarnos en ella, con fundamento en el conocimiento de la misma. La cultura del olvido, del desinterés por el pasado, que muchas veces parece un intento por borrar las huellas de lo actuado, está arraigada en casi todos los países de América Latina, es sufrida por los investigadores de Córdoba de manera particular.

### 2.1.1.- Fuentes pre y protoestadísticas

*“Sin indios no hay América, decíase entre nosotros,  
para los tiempos de la Colonia: y con ello no hacíase  
sino promulgar una verdad testificada por los hechos.”*  
Cabrerá, P. (1917: 428)

Las fuentes de información utilizadas para la reconstrucción de la evolución de la población de la ciudad de Córdoba a través de su historia se pueden clasificar, como vimos, en *preestadísticas*, *protoestadísticas* y *estadísticas*<sup>639</sup>. Para el estudio de la población del área actual de la ciudad de Córdoba en el período *preestadístico*, antes de la llegada de los españoles y en los primeros años de la conquista, una fuente interesante que se analizó es la obra de Amílcar Razori, quien sostiene:

“Cuando se inicia la colonización ibérica, del Sudeste en 1536 y la del Noroeste en 1550, el territorio argentino aparece poblado por una copiosa masa indígena que radica o vive trashumante en las distintas comarcas. No existe cálculo, ni al menos conjetura, acerca de su número” (Razori 1945:11).

Aunque el autor señala que no hay conjeturas o cálculos sobre la cantidad de la población nativa en todo el país antes de la llegada de los españoles, identifica y estudia los asentamientos poblacionales previos a la conquista española en casi todo el territorio del virreinato. Analiza también las condiciones en las que se relacionaron las poblaciones originarias con los recién llegados, en las diferentes ciudades fundadas en lo que hoy es Argentina. Otros autores, como se verá, sí arriesgan cálculos y conjeturas, que son meras especulaciones, más o menos creíbles en sus argumentos lógicos, carecen de pruebas materiales. Un estudio de la población aborigen que es citado de manera reiterada es la obra de Ángel Rosemblat (1946). Por su parte Aníbal Montes, un investigador por fuera del ambiente académico en su época, ha realizado un minucioso trabajo sobre los archivos históricos de la ciudad, en particular las *Actas Capitulares*<sup>640</sup>, que arroja luz sobre la realidad de la población en el territorio de Córdoba (Montes, 2007).

---

<sup>639</sup> El Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), por su parte sostiene: “Para hablar de la historia de la estadística en la Argentina, puede hacerse una división en tres grandes períodos. El primero de ellos abarca varios siglos, desde fines del 1500 hasta 1869, año en el que se realizó el primer censo nacional en nuestro territorio. El segundo período recorre aproximadamente cien años, desde este primer censo hasta la creación del Instituto Nacional de Estadística y Censos en 1968. El último período comprende la historia del Instituto hasta la actualidad.” Indica además que en 1677 Don Lorenzo Juárez de Figueroa realizó un recuento cuando llevó adelante el reparto de los solares de la Ciudad de Córdoba; y, por último, para el año 1778, dos años después de la creación del Virreinato del Río de la Plata, se llevó a cabo un censo de población ordenado por Carlos III, denominado “Censo de Vértiz”, en referencia al virrey que estaba en ejercicio en ese momento. Se censaron a 420.900 habitantes.

<sup>640</sup> *Cabildo de Córdoba Actas Capitulares*.

La población originaria en el territorio actual de la ciudad aparece reflejada en los escritos y registros dejados por los conquistadores ya que, como parte del orden político que trajeron e impusieron a los dominios, practicaban un recuento más o menos frecuente de la población. Pero, la misma varía de acuerdo a la fuente que se considere; por ejemplo, la población estimada para el total del territorio argentino en la primera mitad del siglo XVI fue la siguiente: Rosenblat (1945) la estimó en 300.000 habitantes, Difrieri (1958) en 343.000 y, en años posteriores, se incrementaron los números, hasta más de 900.000 habitantes (Soriano 2013).

En la historia de la conquista del territorio y el sometimiento de la población de Córdoba hay una certeza, el fundador debió dar varias batallas contra la abundante y belicosa población originaria:

“Apenas hubo tomado posesión de su puesto -lo que recién se verificó a mediados de 1572-, consagrose de lleno don Gerónimo a la represión de los indígenas alzados en armas, para aquella fecha, contra los españoles, especialmente al norte y noroeste de la gobernación. No se envainaron las espadas, dice Lozano, hasta que no quedaron escarmentados los rebeldes, y sometidos nuevamente a servidumbre: hecho por el cual las poblaciones cristianas de la parte septentrional de la Provincia se reconocieron deudoras a Cabrera, del don tan precioso de la paz, y éste sintiose satisfecho a su vez, por haber servido eficazmente con aquella campaña, los intereses de la Corona.” (Cabrera 1917: 454)

Pero, para los efectos de la estadística demográfica de la población existente en el territorio de la ciudad, cuya fuente más firme ha sido el registro de los habitantes para su repartimiento entre los conquistadores, existe una dificultad imposible de superar:

“No conocemos, ni siquiera aproximadamente, la cifra de los títulos de encomienda despachados por Cabrera ni la de los que expidieron sus sucesores, por haber desaparecido, entiendo que desde muy temprano, del Archivo de la Gobernación, el Libro en que se los anotara”. (Cabrera 1917: 432)<sup>641</sup>

---

<sup>641</sup> Según explica este autor, la ‘desaparición’ de los archivos obedeció a una orden emanada por el mismo Gobernador Abreu, quien tomó prisionero, juzgó de manera presurosa, condenó y ejecutó a Jerónimo Luis de Cabrera. Una vez dispuesta la vacancia de los solares repartidos por Cabrera, comisionó al Teniente General de la Provincia, don Lorenzo Suárez de Figueroa, para que labrara el nuevo plano. Como en esa nueva redistribución surgieron diferencias, algunos pidieron que constaran los anteriores repartos en las actas del cabildo, a lo que Abreu se opuso. Así relata estos hechos en base a las Actas Capitulares (Archivo Municipal de Córdoba, libro I; acuerdo del 12 de Marzo de 1575, pág. 263 a 265): “Pero ‘la reedificación’ de esta última debía marchar todavía con penosa lentitud. Sobrevino un desacuerdo de pareceres entre los honorables cabildantes, alrededor del plano de la ciudad hecho por Cabrera. Unos, contándose entre ellos Tristán de Tejeda, estaban, porque se lo conservase en el protocolo de actas del Cabildo, y otros porque se lo inutilizara. A estos últimos los acaudillaba, al parecer, el mismo teniente Gobernador Suárez de Figueroa. Instado Abreu para que dictase una resolución sobre el asunto, se pronunció en favor de los *iconoclastas*. El auto en referencia venía datado a primero de Febrero de dicho año. A juicio del Gobernador, la conservación de la primera traza en los libros de actas podría dar margen quizás a litigios, debates y diferencias; y por ende, a fin de que los vecinos no ‘se consumiesen en pleitos’, ordenaba a su Teniente, que luego que se impusiera de este mandamiento, desglosase del protocolo de acuerdos capitulares la *traza* del Fundador y la rompiese; y que hecho esto, procediera a labrar la nueva

El empadronamiento se continuó con cierta regularidad, en los años posteriores a la independencia<sup>642</sup>. Dice al respecto, Dora Celton:

“Córdoba constituye un caso especial, debido a la existencia de fuentes documentales demográficas en una cantidad significativa, como son los empadronamientos de 1778/79, 1813, 1822, 1832 (urbano), 1840 y 1852/56 (campaña).” “Esa feliz circunstancia -podríamos decir excepcional con respecto al resto del país, salvo Buenos Aires- permite establecer con cierta seguridad -mediante otros datos aleatorios- la evolución de la población de la ciudad y campaña” (Celton1982:13)

### 2.1.2.- Fuentes estadísticas

Para la delimitación de la cantidad de habitantes de la ciudad de Córdoba, se consideró la población que se encontraba en el momento del registro dentro del límite geográfico de la actual jurisdicción político-administrativa del gobierno municipal o ejido, que coincide con el departamento Capital de la provincia. Éste, tiene una superficie de 562 km<sup>2</sup>, con la forma de un cuadrado perfecto de 23.706,54 metros de lado, según la delimitación del Instituto Geográfico Militar, y fue establecido en 1894. La definición incluye a población específicamente urbana y también la considerada rural, que aparece en los censos hasta 1947<sup>643</sup>. Las fuentes utilizadas para la *reconstrucción estadística* de la población son las que se enumeran a continuación, las que no siempre son unívocas:

- *Censo 1914*: Es el Tercer Censo Nacional de Población, levantado el 1° de julio de 1914. Se encuentra publicado en cuatro tomos, donde distingue la población por edad, sexo y nacionalidad. En sus páginas es posible encontrar la población total de la Ciudad de Córdoba para 1914 y 1896, en un cuadro de ranking de ciudades<sup>644</sup>. En esas fechas Córdoba aparece como la tercera ciudad del país por el tamaño de su población, detrás de Buenos Aires y Rosario. La población que se indica es de 121.982 habitantes para el año del censo y de 47.609 habitantes para el censo anterior. En los dieciocho años transcurridos entre los censos, la población total creció en 74.373, o un 156,22%, a un ritmo promedio del 8,68% anual, que resulta muy alto y que, sin dudas, responde no sólo al crecimiento vegetativo, sino que evidencia una inmigración alta. Los habitantes del Departamento Capital<sup>645</sup> se presentan aquí divididos por Seccionales Policiales y clasificados por nacionalidad y sexo, y la Población Total era de 134.935 habitantes.

---

planta e hiciera, en seguida ‘mudar a ella el Cabildo, Justicia y Regimiento y demás vecinos estantes y residentes en ella, compeliéndoles y apremiándoles a que luego edificaran los solares de que se les hiciera merced, con apercibimiento de que no haciéndolo así, los declararían por vacos’.” Como se lee, la costumbre de las autoridades por desechar documentos públicos en Córdoba, viene desde su origen.

<sup>642</sup> Sobre las fuentes documentales demográficas de Córdoba, ver N°1 Anexo A Segunda Parte.Cap.2.

<sup>643</sup> Tercer Censo Nacional de Población de 1914, Tomo I p. 116.

<sup>644</sup> Tercer Censo Nacional de Población de 1914, Tomo II p. 54.

<sup>645</sup> Cuarto Censo General de la Nación de 1947, tomo II, p. 261.



También expresa que, para 1914, la población urbana del Departamento Capital fue de 121.982 habitantes y, la rural, de 12.953, con un total de 134.935<sup>646</sup>.

- *Censo de 1947*: En el IV Censo General de la Nación la población de la Ciudad de Córdoba era de 28.523 para 1869, 47.609 para 1895, 121.833 (a) para 1914, 369.886 para 1947<sup>647</sup>; donde aclara (a) incluye General Paz con 9.519; San Martín, 4.395; San Vicente, 3.025. Estas localidades, hoy barrios de la ciudad, se presentaban separadas en los censos de esos años. Para el departamento Capital las cifras fueron: 34.458, para 1869; 54.763, para 1895; 134.935, para 1914; 386.828, para 1947<sup>648</sup>. Si se hace la operación de restar, a la población total del Departamento Capital (386.828 habitantes), los habitantes indicados para la ciudad de Córdoba o urbana (369.886 habitantes), queda una población rural (16.942 habitantes) en ese año. En el mismo censo se dan, también, las siguientes cifras para la población de catorce y más años de edad: total 280.762; urbana 269.411; rural 11.351<sup>649</sup>. Para los censos anteriores los guarismos son los siguientes: Censo de 1869, urbana 28.523 y rural 5.935; Censo de 1895, urbana 47.609 y rural 7.154; Censo de 1914, urbana 369.886 y rural 13.102; Censo de 1947, urbana 369.886 y rural 16.942.
- *Censo de 1960*: En este censo, la población de la ciudad y la del departamento no se distinguen, y fue de 586.015 habitantes entre ambas. Corresponden a la Urbana, 586.015 y, a la Rural 0. En el tomo IV, Zona Central, Cuadro 1: Población por Urbana, Rural, Sexo y Densidad media del Departamento; y, en el Cuadro 3: Población por Departamento, Edad, Lugar de Nacimiento y Sexo, el censo ofrece las mismas cifras cuando enumera las localidades de la Zona Central; para la Ciudad de Córdoba indica 586.015 habitantes<sup>650</sup>. A partir de ese año, se agrega a la población del departamento Capital, aquella que estaba en la jurisdicción del departamento Colón, porque se encontraba entonces aglomerada con la ciudad de Córdoba. En este censo se incluyó sólo a la población de la ciudad de Villa Allende; en los siguientes se agregaron otras localidades, en lo que comenzó a llamarse el Gran Córdoba.
- *Censo de 1970*: Para el Departamento y la Ciudad, la Publicación del Gobierno de la Provincia, Área Estadística, el Censo de 1970, informa el número de 801.771 habitantes,

---

<sup>646</sup> Cuarto Censo General de la Nación de 1947, p. 172.

<sup>647</sup> Cuarto Censo General de la Nación de 1947, p. 172.

<sup>648</sup> Cuarto Censo General de la Nación de 1947, p. 172.

<sup>649</sup> Cuarto Censo General de la Nación de 1947, p. 190.

<sup>650</sup> Quinto Censo General de la Nación de 1960, p.3, p.8 y p.268.

como cifras provisorias en el Cuadro: “Población total por departamentos según sexo y lugar de nacimiento”<sup>651</sup>; mientras que, la publicación del INDEC, para el Censo del mismo año, da para el Departamento Capital la cifra de 798.663 habitantes<sup>652</sup>. Se adoptó en este trabajo la cifra publicada por el Gobierno de la Provincia, por ser la utilizada en estudios posteriores (Nordio y Moughy, 1975, Anexo C, Tablas Estadísticas, Tabla N° 8) y en los boletines estadísticos de la Municipalidad. La publicación de Nordio y Moughy indica, en un cuadro de la página 23, las siguientes cifras para para el Departamento Capital, en los censos anteriores: 1869, 34.458; 1895, 54.763; 1914, 134.935; 1947, 386.828; 1960, 586.015; 1970, 801.771. Por otra parte, en un trabajo sobre la población de la ciudad de Córdoba y sus villas de emergencia, realizado en base a las cifras del Censo de 1970, por el Área de Estadística del Ministerio de Desarrollo del Gobierno de la Provincia de Córdoba, en la página 11 se informa el número de 801.771 habitantes para el total de habitantes de Córdoba Capital, para ese año. Esta publicación oficial no trae fecha de edición; pero, por otra información que contiene, se puede deducir, que es posterior al mes de agosto de 1972; se adopta este último dato como el definitivo para la población del año 1970.

- *Censo de 1980*: La publicación oficial del INDEC señala, para el Departamento Capital y la Ciudad de Córdoba, el número de 993.055 habitantes, en la Serie B Características Generales, Provincia de Córdoba, Cuadro 1: Población, Sexo y densidad por departamento<sup>653</sup>. En la misma publicación, en la página XVI, se define la población por localidades para los años 1960, 1970 y 1980, se dan las cifras siguientes, y se aclara que son provisorias y sujetas a revisión:

	<b>1.980</b>	<b>1.970</b>	<b>1.960</b>
<b>Depto. Capital</b>	963.664	781.565	586.015
<b>Depto. Colón</b>	13.354	11.360	5.548
<b>Total Gran Córdoba</b>	<b>982.018</b>	<b>792.925</b>	<b>591.563</b>

El dato citado en el trabajo de Nordio y Moughy, para la Ciudad de Córdoba y Departamento Capital, es de 993.055 habitantes para 1980, que coincide con el INDEC, que utiliza la misma cifra para la ciudad en ese año, y da como fuente al Censo de Población y Vivienda de 1980. Es la que se adopta como definitiva en este trabajo<sup>654</sup>.

<sup>651</sup> Publicación del Gobierno de la Provincia, Área Estadística, del Censo de 1970, p. 16.

<sup>652</sup> Sexto Censo General de la Nación de 1970, p. 65.

<sup>653</sup> Séptimo Censo General de la Nación de 1980, p. 1.

<sup>654</sup> Serie Análisis demográficos, Estimación de la población por departamentos 1990-2005, INDEC, Buenos Aires 1996.

- *Censo de 1991*: En la publicación del Censo de 1991 para la Población Total del Departamento y la Ciudad, se indica el número de 1.130.162 habitantes. Pero, en INDEC 1996, Serie Análisis Demográfico 8, se señala la cifra de 1.193.377 habitantes; a su vez, el trabajo de Nordio y Moughty, indica para 1991 una población de 1.179.372. Por otra parte, en la página Web del INDEC, un cuadro titulado “Las Ciudades de Argentina, Conglomerados 1991/ 2001”, muestra para Gran Córdoba (que suma la población aglomerada del departamento Colón), la cifra de 1.208.554, y señala como fuente, el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 1991. Ninguna de estas cifras se adopta para el año 1991; sino, la que se explica a continuación, en el censo siguiente.
- *Censo de 2001*: en la página Web del INDEC, donde se publican las cifras del Censo 2001, se informa que, para 1991, la población era de 1.157.507 habitantes para el Departamento Capital y, de 1.229.464, para el Gran Córdoba; para el Censo 2001, la población de la ciudad era de 1.267.521 habitantes y, para el conglomerado, 1.368.301. Estas cifras son las que se adoptan aquí para los años respectivos (INDEC, Página oficial). También, enumeran las localidades que componen el Gran Córdoba, con la correspondiente población, de los dos últimos Censos Nacionales. A continuación, se reproduce el cuadro tal como aparece en la página del INDEC:

### Cuadro 1: Provincia de Córdoba según localidad

(Población censada en 1991 y población por sexo censada en 2001)

Localidad	Depto.	Año			
		1991	2001		
			Total	Varones	Mujeres
<b>Total Provincia</b>		2.766.683	3.066.801	1.489.403	1.577.398
<b>Gran Córdoba</b>		1.229.464	1.368.301	654.258	714.043
<b>Córdoba (1)</b>	Capital	1.157.507	1.267.521	605.126	662.395
La Calera (2)	Colón	16.940	24.796	12.119	12.677
Villa Allende	Colón	16.025	21.683	10.504	11.179
Río Ceballos (3)	Colón	12.802	16.632	7.985	8.647
Unquillo (4)	Colón	11.693	15.369	7.512	7.857
Salsipuedes (5)	Colón	4.087	6.411	3.086	3.325
Fachinal, Parque Norte, y Guiñazú Norte (6)	Colón	3.631	4.939	2.446	2.493
Mendiolaza (7)	Colón	1.536	4.204	2.120	2.084
Saldán (8)	Colón	1.868	2.099	1.038	1.061
La Granja (9)	Colón	1.208	1.936	958	978
Agua de Oro (10)	Colón	923	1.553	782	771
El Manzano (11)	Colón	761	869	435	434
Canteras El Sauce (11)	Colón	483	289	147	142
Gran Córdoba sin Capital		71.957	100.780	49.132	51.648

Fuente: INDEC, página oficial.

- Notas:** 1) Incluye Guiñazú, Villa Warcalde y Country Club Lomas de La Carolina. No incluye Jardín Arenales.
- 2) Comprende La Calera (21.946 habitantes) y Dumesnil (2.850 habitantes). En el Censo de 1991 figura como localidad separada y se denominó La Calera - Dumesnil.
- 3) Incluye Villa Amuchástegui, Villa Los Altos, Villa Ñu Porá y Villa Pérez Taboada.
- 4) Incluye Cabana, Lomas de San José, Lomas de Zupay, Quebrada Honda, Villa Díaz y Villa Tortosa.
- 5) Comprende Salsipuedes (5.543 habitantes, incluyendo Cerro del Sol y Villa Las Selvas) y El Pueblito (868 habitantes). En el Censo de 1991 El Pueblito figura como localidad separada.
- 6) Comprende Villa El Fachinal (2.226 habitantes), Parque Norte (1.825 habitantes), y Guiñazú Norte (888 habitantes, incluyendo Villa Costa Canal 15). En el Censo de 1991 Guiñazú Norte figura como un componente del Gran Córdoba.
- 7) Incluye Valle del Sol.
- 8) Incluye Barrio Minetti.
- 9) Incluye Las Vertientes de la Granja, Valle Verde y Villa Ani Mi. En el Censo de 1991 figura como localidad separada.
- 10) En el Censo de 1991 figura como localidad separada.
- 11) En el Censo de 1991 figura como parte de una localidad compuesta que se denominó El Manzano - Canteras El Sauce.

Ante la disparidad en los números de población dadas a veces para un mismo censo, por el mismo organismo oficial y hasta en la misma publicación, se adoptó el criterio general de tomar como válidas las cifras más reciente del INDEC u otra fuente confiable. Los números actuales suelen ser más elevados, ya que el error en los datos provisorios suele ser la omisión. En el cuadro siguiente, se presentan los nueve Censos Nacionales, con las correspondientes denominaciones, el contenido genérico y el tiempo empleado para el relevamiento, tal como lo informa el INDEC en su página oficial, y son los usados en este estudio.

**Cuadro 2: Censos Nacionales**

<b>Año</b>	<b>Denominación del Censo</b>	<b>Contenido</b>	<b>Duración</b>
1869	Primer Censo de la República Argentina	Población	3 días
1895	Segundo Censo de la República Argentina	Población, Agropecuario, Industrial	1 día
1914	Tercer Censo Nacional: Población,	Agropecuario, Industrial	1 día
1947	Cuarto Censo General de la Nación: Población,	Agropecuario, Industrial	3 días
1960	Censo Nacional de Población	Viviendas y Agropecuario	1 día
1970	Censo Nacional de Población	Familias, Viviendas	1 día
1980	Censo Nacional de Población y Vivienda	Población, Viviendas	1 día
1991	Censo Nacional de Población y Vivienda	Población, Hogares, Viviendas	1 día
2001	Censo Nacional de Población, hogares y vivienda	Población, Hogares, Viviendas	1 día

### **2.1.3.- Cifras de la población**

En base a las estadísticas de las fuentes y de los Censos Nacionales citados, se elaboró el cuadro siguiente que muestra, sintéticamente, la evolución de la población total de la ciudad de Córdoba, en los períodos demográficos protoestadístico y estadístico.

**Cuadro 3: Evolución de la población de la ciudad de Córdoba**

Año	Hab.	Fuente	Dif. Años	Crecimiento en el período (Hab.)	Crecimiento Medio Anual (Hab) (*)	Crecim. anual Tasa por mil	
						(**)	(***)
1583	200	Sotelo de Narváez	---	---	---	--	--
1617	2.503	Vázquez de Espinosa	34	2.300	68	7,1	--
1637	3.000	Acarate de Biscay <sup>655</sup>	20	500	25	0,2	--
1778	7.283	Censo Carlos III	141	4.292	30	0,3	--
1785	8.000	Sobremonte	7	708	101	3,3	--
1801	11.500	Obispo Moscoso	16	3.500	219	2,9	--
1813	8.502	Censo de 1813	12	-2.998	-250	24,9	--
1840	13.751	Censo de 1840	27	5.249	194	8,0	--
1869	34.458	Censo Nacional	29	20.713	714	2,2	--
1895	54.763	Censo Nacional	26	20.305	781	8,0	--
1914	134.935	Censo Nacional	19	80.172	4.220	8,6	7,5
1947	386.828	Censo Nacional	33	251.893	7.633	2,4	1,9
1960	586.015	Censo Nacional	13	199.187	15.322	2,5	2,0
1970	801.771	Censo Nacional	10	215.756	21.576	1,8	1,3
1980	993.055	Censo Nacional	10	191.284	19.128	1,6	1,4
1991	1.157.507	Censo Nacional	11	164.452	14.950	4,0	3,9
2001	1.267.521	Censo Nacional	10	110.014	11.001	0,1	0,1

**Fuente:** Elaboración propia a partir de las Fuentes Estadísticas y Proto Estadísticas citadas. Las tasas corresponden al período que finaliza el año del renglón indicado respecto al renglón anterior.

**Notas:** (\*) Crecimiento Medio Anual, es elaboración propia. Se usó para el cálculo la fórmula:  $P_0 - P_1 / n$ , donde  $P_1$ : es la población al final del período;  $P_0$ : es la población al inicio del período; y  $n$  el número de años del período entre  $P_0$  y  $P_1$ .

(\*\*) Tasa Bruta Anual de Crecimiento Medio por mil habitantes, es elaboración propia, y se entiende como el número medio de personas que se incorpora anualmente a la población total por cada mil habitantes. Se calculó según el método geométrico con la fórmula  $t = [( \text{la raíz } n \text{ de } P_1 \text{ sobre } P_0 ) - 1]$  por 1.000; donde:  $t$  es la tasa anual promedio de crecimiento por mil habitantes;  $n$ : es la cantidad de años que transcurren entre cada uno de los datos de población;  $P_0$  el año de inicio y  $P_1$  el año de finalización del período en cuestión.

(\*\*\*) Para el crecimiento del período 1895-1914 se utilizó el método que Livi- Bacci recomienda como el más adecuado, en el que la Tasa Bruta Anual de Crecimiento Medio por mil habitantes surge de la fórmula  $t = \text{Log } n (P_1/P_0) / n$ ; donde:  $t$  es la tasa anual promedio de crecimiento por mil habitantes;  $n$ : es la cantidad de años que transcurren entre cada uno de los datos de población<sup>656</sup>.

Una característica de la Ciudad de Córdoba, posibilitada por la amplitud de sus límites geográficos, es que incluyó, durante muchos años habitantes más o menos dispersos radicados fuera del aglomerado urbano, con un modo de vida típicamente rural, pero dentro del

<sup>655</sup> "...tanto por sus riquezas y productos como por el número de sus habitantes, los cuales suman al menos quinientas o seiscientas familias, además de los esclavos, que son tres veces más" (Acarete du Biscay). Esta es la mención de Acarete de Biscay sobre la población de la ciudad de Córdoba, en el relato *Relación de un viaje al Río de la Plata*; por la cual se llegó al número de 3.000 habitantes. Tomando por cierta esa descripción, el razonamiento sería el siguiente: siendo 550 familias ("entre quinientas o seiscientas familias"), de tres miembros cada una, da una cantidad de 1.650 habitantes; más los esclavos, que "eran tres veces más", sumaban otras 4.950 personas ( $1.650 \times 3 = 4.950$ ), lo que da un total de 6.600 habitantes; sin embargo, para mantener homogéneo el criterio con los otros recuentos, no contabilizó a los esclavos.

<sup>656</sup> Sobre los métodos de cálculo de una tasa de crecimiento para un período determinado ver N°2 Anexo A Segunda Parte. Cap.2.

Departamento Capital. Los primeros cuatro Censos Nacionales reconocieron esa diferencia, pero a partir del Censo de 1960, la población del Departamento Capital incluyó, sin distinguir, a la población rural y urbana. En el cuadro siguiente se refleja esa situación.

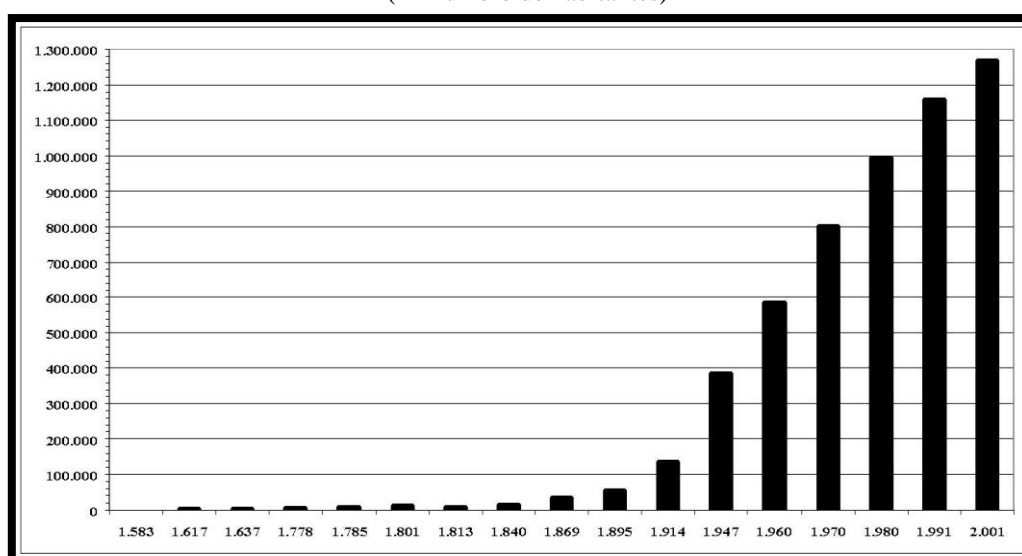
**Cuadro 4: Córdoba Ciudad y Departamento Capital Población Urbana y Rural**  
(En número de habitantes)

	1869	1895	1914	1947	1960	1970	1980	1991
<b>Ciudad</b>	28.523	54.763	134.935	369.886	586.015	801.771	993.055	1.157.507
<b>Rural</b>	5.935	7.154	13.102	16.942	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>34.458</b>	<b>54.763</b>	<b>134.935</b>	<b>386.828</b>	<b>586.015</b>	<b>801.771</b>	<b>993.055</b>	<b>1.157.507</b>

Fuente: Elaboración propia en base a datos censales INDEC.

En el gráfico siguiente, puede observarse el incremento en la magnitud absoluta de habitantes registrados en la Ciudad de Córdoba durante 418 años. Desde la fundación hasta principios del siglo XIX, el número de habitantes fue inferior a diez mil; para 1895 había superado por poco los cincuenta mil; entre este año y 1914 creció considerablemente y multiplicó su población por casi dos veces y media; y, según muestran los siguientes cinco censos (1960, 1970, 1980, 1991 y 2001), continuó incorporando un número importante de habitantes hasta adquirir características de un conglomerado masivo. Desde 1960 se dio un proceso de desborde de los límites políticos municipales, que se reflejó en los censos en la aparición del aglomerado urbano Gran Córdoba, donde se incorporó a otras localidades de la jurisdicción del departamento Colón.

**Gráfico 1: Población Total de la Ciudad de Córdoba**  
(En número de habitantes)

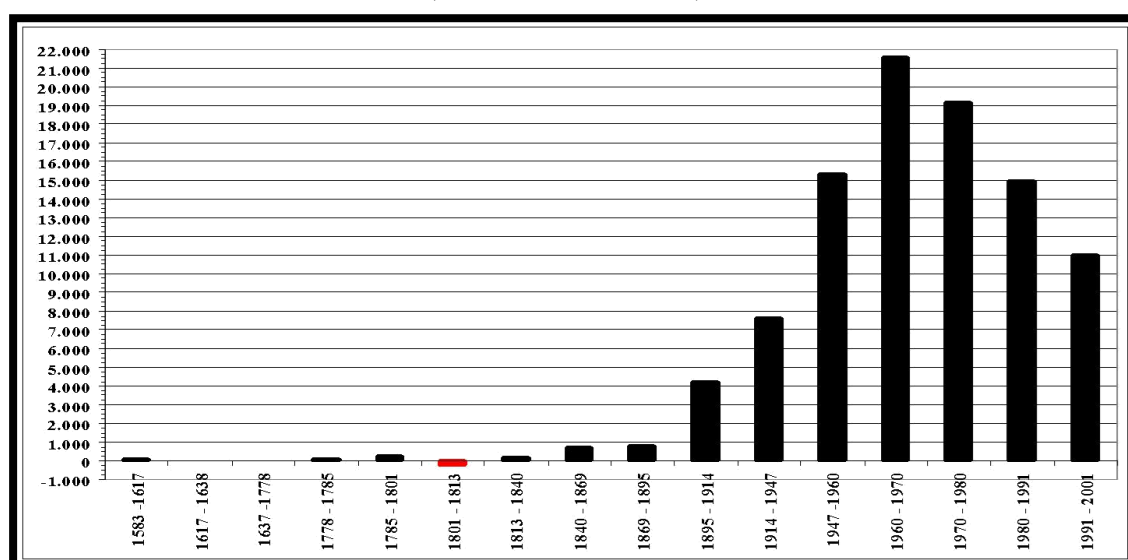


Fuente: Elaboración propia en base a datos del Cuadro 3.

El Gráfico 2 muestra, con mayor claridad, los diferentes ritmos de crecimientos intercensales de la población, expresados en la cantidad estimada de habitantes que se

agregaron a la ciudad cada año. En los años de 1960 a 1970, fue cuando un mayor número de personas se sumó a vivir en la ciudad y alcanzó la cifra de 21.576 habitantes para cada año de esa década. Aunque, el período de mayor incremento en el ritmo de crecimiento relativo de la población de la ciudad, fue entre 1947 y 1960, cuando pasó de 7.633 habitantes al año a 15.322. Luego, ese ritmo aminoró levemente entre 1960 y 1970, para dar inicio a una tendencia en la que decayó el número de personas que se incorporaron por año a poblar la ciudad. Entre los años de 1970 y 1980, se sumaron 19.128 habitantes por año; para seguir disminuyendo entre 1980 y 1991, cuando se agregaron 14.950 habitantes al año. La tendencia a la baja continuó en el período 1991-2001, en que se agregaron unos once mil por año.

**Gráfico 2: Variación del crecimiento anual medio de la población de Córdoba**  
(en número de habitantes)



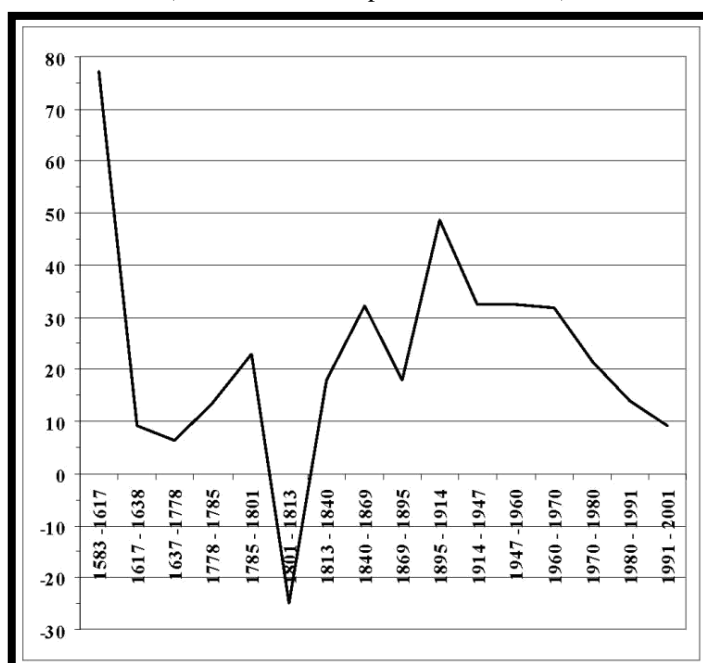
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Cuadro 3. Se calculó restando a la población final ( $P_i$ ) la población inicial ( $P_0$ ) y a ese resultado se lo dividió por la cantidad de años que hay entre las fechas correspondientes a la población final y la inicial ( $t_1 - t_0$ ).

Llama la atención, en este cuadro, la disminución absoluta de la población para el período 1801- 1813, indicada por el Censo de ese año que arroja una caída de casi tres mil habitantes respecto al dato anterior, y una baja anual, en promedio, de veinticinco habitantes al año. El Censo no goza de la confianza plena de los demógrafos y, en general, no se lo utiliza para la reconstrucción de la población total del país. Aunque en esos años la guerra por la independencia de España debe haber trastocado los habitantes en buenas parte del territorio en disputa.

El crecimiento anual de la población, adquiere otra dimensión, en relación a la cantidad de habitantes existentes, en la expresión de la tasa de crecimiento medio anual

cada mil habitantes. Esta medida relativa, permite realizar comparaciones, dentro de ciertos límites, entre poblaciones diferentes; ya sean de distintas escalas (ciudad, provincia, país), o geográficamente distantes, o respecto a la misma población en distintos momentos. En el Gráfico 3, se puede seguir la evolución de este indicador, donde se destacan por sus valores extremos cuatro momentos durante el *período pre-estadístico*: el alto crecimiento para los años entre 1583-1617 de un poco más de setenta y siete habitantes al año por cada mil pobladores residentes; la caída posterior, entre 1637 y 1778, por debajo de diez por mil; la tasa de decremento medio anual de veinticinco habitantes por cada mil desde 1801 a 1813; y, una recuperación para 1840 que, de todos modos, está por debajo del valor de 1801.

**Gráfico 3: Población de la Ciudad de Córdoba, evolución de la tasa de crecimiento**  
(Tasa media anual por mil habitantes)



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Cuadro 3. Se calculó la tasa media anual de crecimiento por cada mil habitantes en base a la fórmula:  $t = (\text{Raíz } n \text{ de } P_1/P_0) - 1 \times 1.000$ ; donde  $P_0$  es la población de la fecha inicial;  $P_1$  la población de la fecha final; y  $n$  el número de años entre  $P_0$  y  $P_1$ .

Los valores extremos, anteriores al período estadístico, deben ser tomados con la precaución que exigen las cifras registradas; sin embargo, aun si considera la posible inexactitud en las magnitudes absolutas de la población, es posible que los valores del cuadro, reflejen un comportamiento de la dinámica poblacional no muy alejado del que debió ocurrir.

El primer ciclo (1583-1617), refleja un alto incremento relativo de población, al estar referido a una escasa población residente en la ciudad recién fundada. En esos años,



ingresaron en promedio setenta y siete personas al año, en relación a la población inicial de doscientos habitantes, hasta llegar a los dos mil quinientos que registró Vázquez de Espinosa en 1617. El altísimo crecimiento relativo de la población en los primeros treinta y cuatro años de existencia de la Ciudad de Córdoba, contrasta con lo ocurrido en los siguientes 161 años (1617-1778), en que la ciudad creció a menos de diez personas al año; para, luego, entre 1778 y 1801, elevar el crecimiento relativo. Primero, entre 1778 y 1785), al 13,3 por mil para pasar a un poco más de veinte personas al año cada mil habitantes entre 1785 y 1801.

El gran crecimiento del primer ciclo, no se puede explicar en su totalidad, por el incremento natural de los primeros doscientos habitantes españoles y mestizos, que arribaron con Cabrera, entre los que había muy pocas mujeres, y ninguna española. Tampoco dan las cuentas, si se suma una posible inmigración de nuevos encomenderos o colonizadores españoles, ya que no abundaban en esa época. Por lo que, la mejor explicación posible a este crecimiento inicial de los habitantes de la Ciudad de Córdoba, es la incorporación de población nativa, como bien plantea el Censo de 1980, siguiendo a Razori:

“Se fundaba la ciudad con un grupo de vecinos, y ella poco a poco iba imponiendo y extendiendo su dominio político y económico y su influencia social sobre las zonas rurales circundantes, cuya población preexistente era atraída hacia el sistema de los colonizadores, más bien que suplantada por éstos” (INDEC, Censo de 1980: XV).

El otro ciclo notable por la fuerte caída del crecimiento fue entre 1801 y 1813, que se extendió, con una débil recuperación, hasta 1840. Este movimiento de la población de la ciudad de Córdoba, no coincide con el comportamiento que suele describirse para la población total del país ya que, si bien se reconoce para esos años un crecimiento bajo, no llegó ser una caída en términos absolutos. Lo que se sabe con seguridad es que en esos años hubo dos guerras, primero la de independencia y después la interna; la población se vio afectada en todo el país, aunque la sufrió de manera desigual de acuerdo a los escenarios en que la contienda se situó físicamente. Además, es probable que, a un fenómeno real de bajo crecimiento de la población a nivel nacional, la cifra que se da para Córdoba en 1813 se vea acentuada por un sub-registro ya que, como se señaló, el relevamiento de ese año no goza de la confianza de los especialistas. Aun así, si no se considera el dato de 1813, la dinámica de la población muestra un estancamiento y leve caída en su ritmo de crecimiento entre 1813 y 1840.

Continuando con el análisis del Gráfico 3 sobre la ciudad, dentro del período estadístico se puede observar que el tiempo de mayor aumento relativo fue el de 1895-1914. El pico máximo en el aumento de la población de la ciudad coincide en el tiempo, con el de mayor incremento de la población total del país. En las décadas siguientes, las tasas de crecimiento fueron altas, por encima del treinta por mil, hasta la década del 80, para comenzar a decaer.

El aumento relativo de la población, visto de conjunto, desde su fundación a 2001, muestra que el ritmo ha tenido variaciones bruscas, con saltos, hacia arriba y hacia abajo entre 1573 -año de su fundación- y 1947; para, luego de esta última fecha en adelante, comenzar a estabilizarse en un crecimiento más lento y regular, sin llegar a completar un modelo de *población estable*<sup>657</sup>. En las últimas tres décadas revisadas se observa una fuerte caída en el crecimiento, con una modificación en el ciclo 1991-2001, donde la pendiente se hace más suave.

En la evolución general de la población de la ciudad, tal como se reconocen en las estadísticas consideradas, se pueden identificar cuatro ciclos bien diferenciados, en relación a la tasa de crecimiento; estos ciclos tienen movimiento parecido a los que recorrió el país. En el Cuadro 5 (página siguiente), donde se expone la evolución de la *Población Total de país*, las fechas en que se data la población en el período proto-estadístico, no coinciden siempre con las utilizadas para la ciudad de Córdoba; sin embargo, se acercan lo suficiente como para hacer una comparación aproximada, de su desenvolvimiento con cierta validez.

**Cuadro 5: Población Total de Argentina según distintos registros**

Año	Habitantes	Variación Intercensal	Var. %	Nº Años Intercen.	Var. Media Anual (datos absolutos)	MA %	Tasa Anual de Crec. por mil*
1550	403.000	0	0,00	0	0	0,00	0
1650	298.000	-105.000	-26,05	100	-1.050	0,26	-26
1778	420.000	122.000	40,94	128	953	0,32	3
1800	551.000	131.000	1,19	22	5.955	0,42	12
1809	609.200	58.200	0,56	9	6.467	0,17	11
1825	766.400	157.200	25,80	16	9.825	0,61	14
1839	926.300	159.900	20,86	14	11.421	0,49	14
1857	1.299.300	373.000	0,27	18	20.722	0,24	19
1869	1.830.241	530.941	0,86	12	44.245	0,41	29
1895	4.044.911	2.214.670	21,00	26	85.180	0,65	31
1914	7.903.662	3.858.751	95,40	19	203.092	2,00	36
1947	15.893.827	7.990.165	101,09	33	242.126	6,00	21
1960	20.616.010	4.722.183	29,71	13	363.245	0,99	20

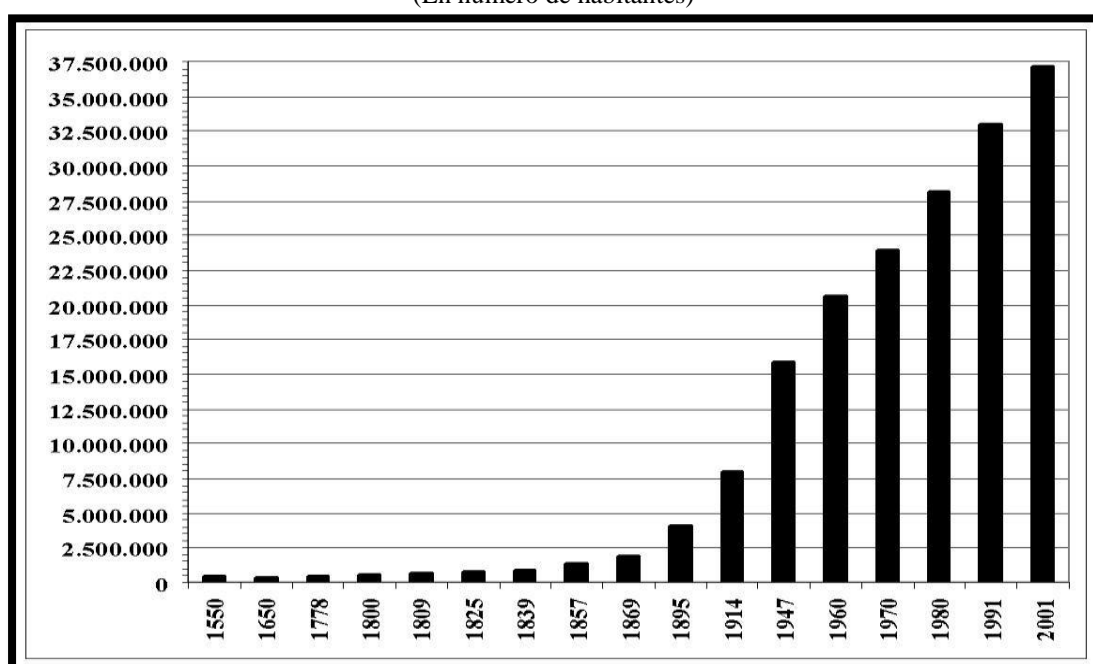
<sup>657</sup> Sobre el modelo de la población estable, ver N°3 Anexo A Segunda parte Cap.2.

<b>1970</b>	23.962.314	3.346.304	16,23	10	334.630	0,67	15
<b>1980</b>	28.093.507	4.131.193	17,24	10	413.119	0,96	16
<b>1991</b>	33.028.546	4.935.039	17,57	11	448.640	0,52	15
<b>2001</b>	37.156.195	4.127.649	12,50	10	412.765	0,25	12

\* Nota: Elaboración propia en base a datos referidos, según el método geométrico o "B".  
Fuente: Período proto estadístico Censo Nacional de Población y Vivienda de 1980, página XX. Para los datos censales Censo 2.001- INDEC.

Al comparar el comportamiento de la población total del país, como se muestra en el Gráfico 4, con el de la ciudad de Córdoba del Gráfico 1, lo primero que llama la atención es el salto concomitante que hay en ambos para la cantidad de habitantes entre los años 1914 y a 1947.

**Gráfico 4: Población Total de Argentina. Evolución según distintos registros**  
(En número de habitantes)



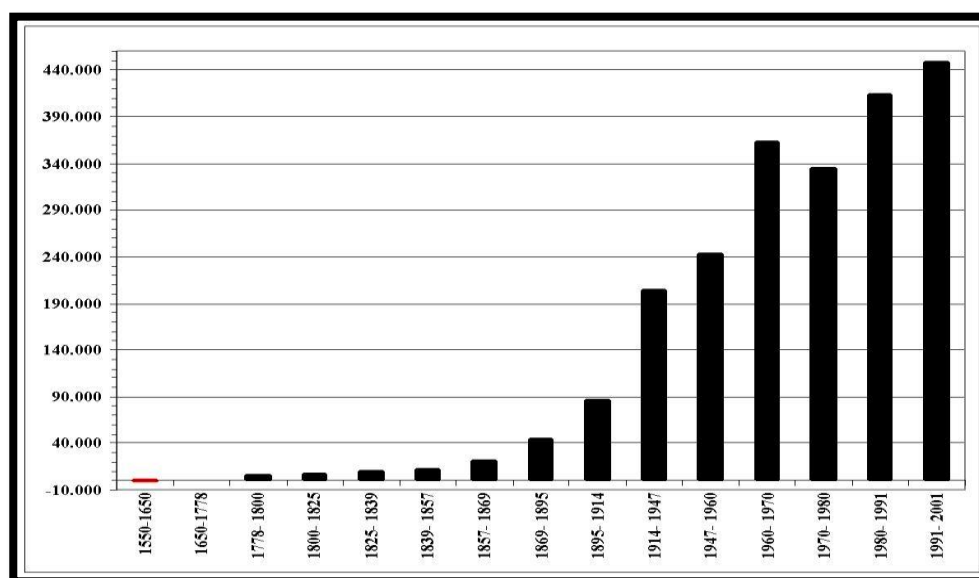
Fuente: Elaboración propia en base al Cuadro 5.

Este salto se debe, en parte, a la cantidad de años que han transcurrido entre uno y otro censo; pero, también, al notable incremento de ambas poblaciones durante el período. La comparación pone de manifiesto una diferencia importante, ya que, la ciudad de Córdoba en este tiempo, incrementó su población en un 287 %, frente al 201% que creció la población total del país.

La otra gran diferencia se observa en los gráficos del crecimiento medio anual de la población total -en el Gráfico 5 de la página siguiente-, donde hay una caída en el crecimiento para el período 1970-1980, para luego recuperar la tendencia; mientras que en el Gráfico 2 de la ciudad, se observa en esos años que mantiene el ritmo. La caída en el crecimiento de la población total del país en esa década, que contraría la tendencia secular, se puede deber

muy probablemente a la última dictadura. Por la intimidación política y la intolerancia ideológico-cultural del terrorismo estatal, más las violentas agresiones físicas; así como, por la política económica y social que llevó a una emigración importante de residentes, y además, a una disminución de la inmigración. La población de la ciudad de Córdoba, afectada también por la misma dictadura, y de manera más temprana y aguda que en otras partes del país, tuvo a partir de entonces una baja en el ritmo del crecimiento más sostenida en el tiempo y sin recuperación. Lo cual, pone de manifiesto, que deben haber actuado otros factores más estructurales que se gestaron en esos años y permanecieron en el tiempo posterior. Es probable que la desindustrialización general del país sumado a un cambio profundo en la organización de la industria automotriz, fuerte en Córdoba, llevó a una menor demanda de mano de obra y explique esta dinámica poblacional.

**Gráfico 5: Evolución del crecimiento medio anual en la población del país**  
(En número de habitantes)



Fuente: Elaboración propia en base al Cuadro 5.

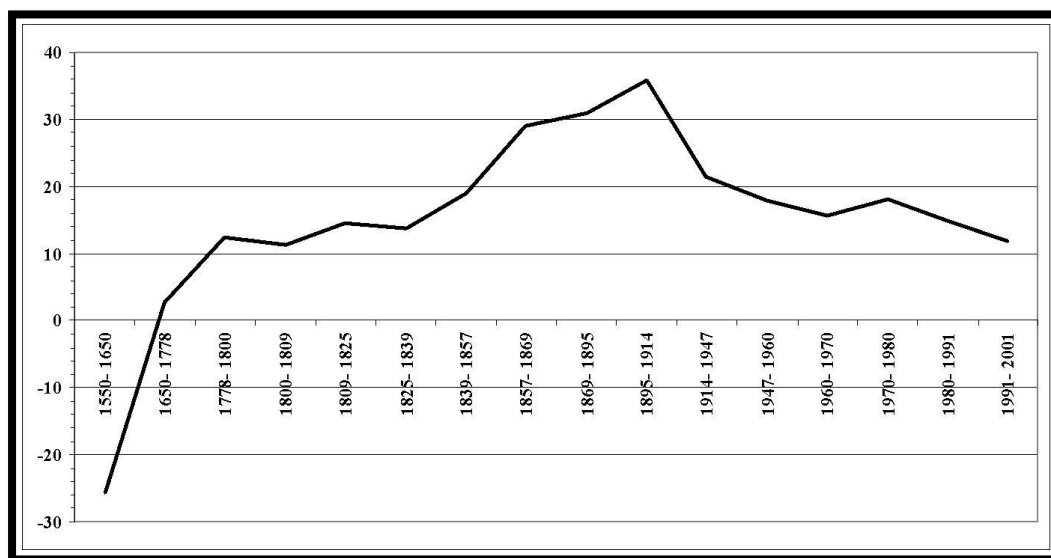
En el Gráfico 6 de la página siguiente, se puede notar que el crecimiento relativo de la población nacional fue constante entre 1650 y 1800, luego de la caída de la población original por la conquista durante el primer siglo, de acuerdo a las estimaciones existentes. Sigue un período de crecimiento más lento, entre 1800 y 1809, para subir y volver a bajar en los dos ciclos siguientes 1809-1825 y 1825-1839; probablemente, como consecuencia de las guerras de independencia y las civiles que le sucedieron.

Se observa también que entre 1839 y 1857 se recuperó el crecimiento a un ritmo del veinte por mil, para luego dar un salto a un crecimiento próximo al treinta por mil en

los períodos 1857-1869 y 1869-1895 respectivamente. El período 1895-1914, alcanzó un crecimiento máximo histórico de treinta y seis habitantes por cada mil existentes. De allí en más, la tasa por mil tiende a decaer en el ritmo, con excepción de la década 1970-1980 que muestra un leve incremento, para volver a declinar en las dos décadas siguientes.

Si se compara el Gráfico 3 sobre la población de Córdoba, con el Gráfico 6 de la población total del país, lo primero que llama la atención es que la tasa por mil del país inicia con una suba notoria, que arranca en valores negativos mientras que, la curva de la tasa de la ciudad inicia, con una fuerte caída, cuando pasa de un valor altísimo de setenta por mil a un incremento más razonable -acorde con el total del país-, inferior al diez por mil. El otro contraste significativo de la comparación (si se deja de lado la caída a tasa negativa provocada por los datos polémicos de 1813) es que, mientras en Córdoba hubo una marcada baja en la tasa de crecimiento durante los años 1869 a 1895, al dieciséis por mil (el período anterior era superior al treinta y dos por mil), en el país, el crecimiento mantuvo una tasa cercana al treinta por mil, levemente superior al período anterior.

**Gráfico 6: Evolución de la tasa de crecimiento medio anual en el total del país**  
(Por mil habitantes)



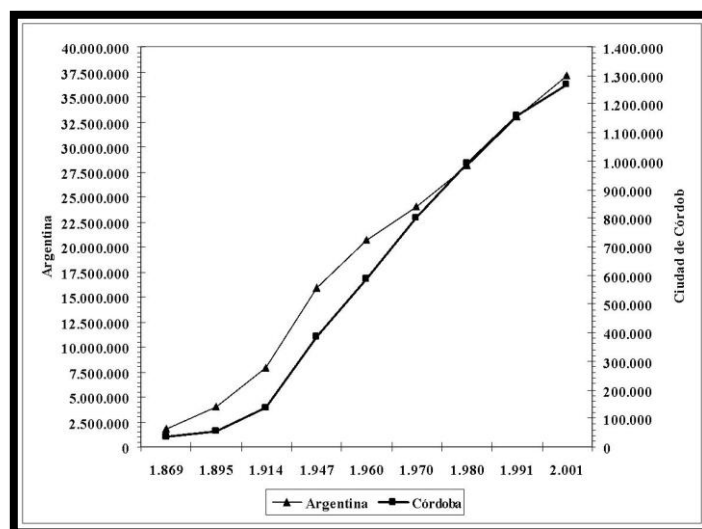
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Cuadro 5

En el Gráfico 7 de la siguiente página, al mirar las pendientes de las curvas de la población absoluta, se nota que los censos de 1895 y 1914 producen una pendiente de mayor incremento en el total de Argentina, que la que arroja la variación de la población de la ciudad de Córdoba. Para 1947, la pendiente de la curva de Córdoba produce un quiebre mayor hacia arriba que la de la población nacional, pero sigue siendo levemente menos ascendente. De 1947 a 1980, la pendiente de la línea de población de la ciudad se mantiene

elevada, mientras que la de la población del país tiende a declinar. Ambas líneas, tienen pendientes coincidentes en el tramo 1980-1991; a partir de este año, la pendiente de la línea de la población de Córdoba, comenzó a declinar hacia 2001 respecto a la línea de la población del país.

La evolución de las tasas de crecimiento por mil de la Población Total de la ciudad de Córdoba, respecto a la del Total del País, tal como se ve en el Gráfico 8, muestra un ritmo de crecimiento de la ciudad, para el período estadístico, claramente superior al de la población total del país; con la excepción de los períodos iniciales de 1869-1895 y 1895-1914, el final de 1980 a 2001. Las pendientes de las líneas de crecimiento indican los ritmos de la variación, de modo que, en la pendiente más pronunciada hacia arriba, el ritmo de incremento de la población fue mayor.

**Gráfico 7: Evolución comparada de la población Nacional y de la ciudad de Córdoba**  
(En cantidad de habitantes)



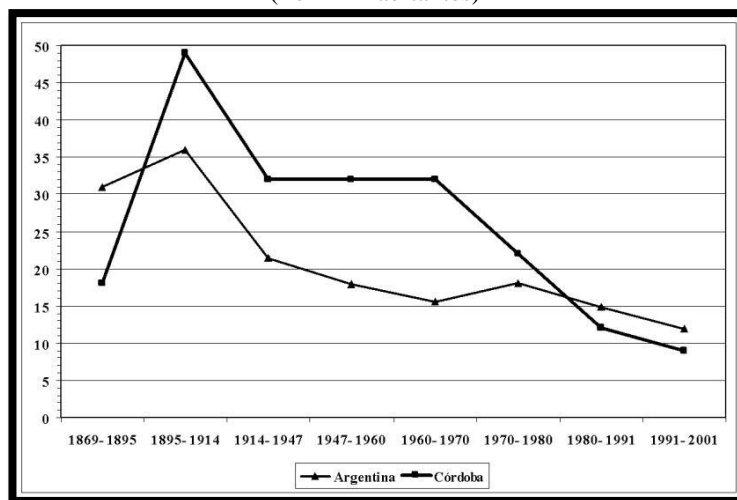
Fuente: Elaboración propia en base a datos de los Cuadros 3 (Córdoba) y 5 (Argentina).

Las diferentes pendientes que se observan en las líneas de las gráficas comparadas, muestran que la población de la ciudad creció a mayor ritmo que la de todo el país, en el período 1869-1895. Cayó luego su crecimiento, entre 1895-1914 y 1914-1947, de manera que mantuvo un ritmo paralelo al nacional, manteniéndose estable en los períodos 1947-1960 y 1960-1970. En todo el país, declinó de manera pronunciado el incremento en los períodos siguientes de 1970-1981 a 1981-1991, mientras el creció entre 1960-1970 y 1970-1981, para disminuir suavemente entre 1991 y 2001.

Los comentarios realizados sobre el Gráfico 7, se aprecian con más claridad en la comparación del Gráfico 8, donde se contrastan las tasas de crecimiento intercensal por cada mil habitantes. El primer ciclo, 1869-1895 de fuerte crecimiento nacional y más moderado

en Córdoba, probablemente indica que la masiva inmigración extranjera que llegó al país en esos años, no lo hizo a la ciudad de Córdoba con la misma magnitud; pero, en el segundo ciclo de 1895-1914, hubo un fuerte crecimiento para la ciudad de Córdoba que superó al de la población total del país. Desde 1914, ambas tienden a crecer a un ritmo menor pero, mientras la ciudad se mantiene estable en los tres ciclos siguientes (1914-47, 1947-60, 1960-70), la población del país mostró un descenso del ritmo.

**Gráfico 8: Evolución de las tasas de crecimiento Nacional y de la ciudad de Córdoba**  
(Por mil habitantes)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de los Cuadros 1 y 3.

A partir de este año se observa en la tasa de crecimiento de la ciudad una fuerte tendencia a la baja, al punto que para el censo de 1991, por primera vez en todo el siglo XX, la tasa anual fue menor para la ciudad de Córdoba que para todo el país. Esta tendencia se sostuvo para el período siguiente de 1991 a 2001. La tasa de crecimiento intercensal para la población total del país repuntó en el período 1970-1980, para continuar su declinación las dos mediciones siguientes.

**Cuadro 6: Participación de la población de Córdoba en la Población del País**  
(datos absolutos en miles de habitantes)

Años Cba.	Hab. Cba.	Hab. País	Años País	Cba/ País %
1583	200	403.000	1550	0,05
1637	3.000	298.000	1650	1,01
1778	7.292	420.000	1778	1,74
1785	8.000	551.000	1800	1,45
1801	11.500	609.200	1809	1,89
1813	8.502	766.400	1825	1,11
1840	13.745	926.300	1839	1,48
1869	34.458	1.830.241	1869	1,88
1895	54.763	4.044.911	1895	1,35
1914	134.935	7.903.662	1914	1,71
1947	386.828	15.893.827	1947	2,43
1960	586.015	20.616.010	1960	2,84

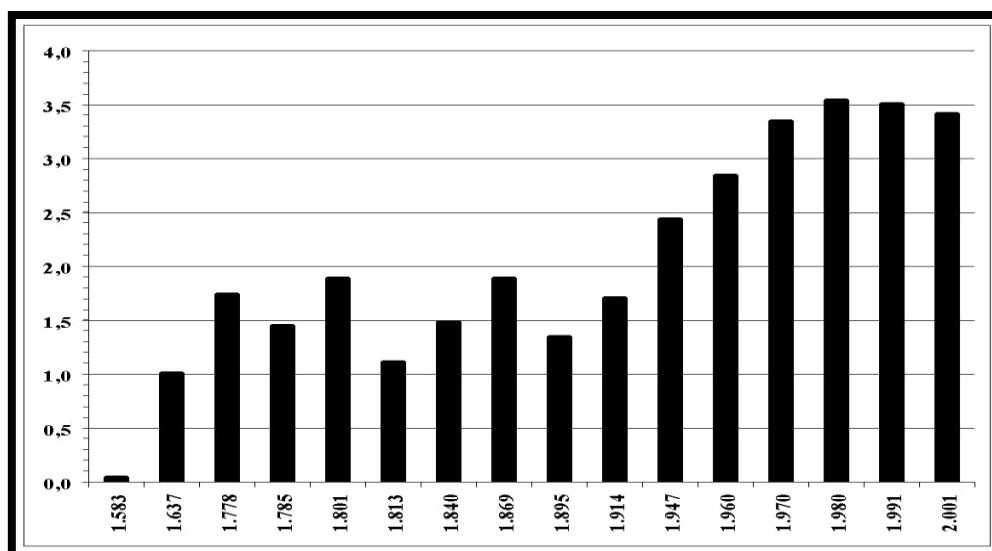
<b>1970</b>	801.771	23.962.314	<b>1970</b>	3,35
<b>1980</b>	993.055	28.093.507	<b>1980</b>	3,53
<b>1991</b>	1.157.507	33.028.546	<b>1991</b>	3,50
<b>2001</b>	1.267.521	37.156.195	<b>2001</b>	3,41

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de los Cuadros 1 y 3.

La participación relativa de la población de la ciudad en el total del país, como se puede observar en el Cuadro 6, fue variando en el tiempo sin seguir una línea recta. Dentro del período pre-estadístico el máximo valor que alcanzó fue el 1,89% de la población total, aproximadamente a principios del siglo XIX (1800/1801). Mientras que, el más bajo, fue a principios de la década del 80 en el siglo XVI, cuando apenas llegó al 0,05%. Antes del siglo XX, la participación relativa más alta, fue la registrada en el Censo Nacional de 1869, en que llegó al 1,88% de la población total; valor que fue superado, recién en el censo de 1947, cuando la ciudad llegó al 2,43% del total nacional.

La presencia de cordobeses en la población del país, alcanzó su máximo nivel el año 1980, cuando marcó el 3,53 %. De ahí en más, tendió poco a poco a perder peso específico como ciudad en relación al país; como contraparte, la dinámica poblacional se extendió por fuera del límite administrativo propio, y constituyó un aglomerado de varios municipios.

**Gráfico 9: Participación relativa de la población de Córdoba en el Total Nacional**  
(En %)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos del cuadro 6.

En lo que hace al volumen, la importancia relativa de la población localizada fuera del ejido municipal, era todavía muy poca y no llegó al 4 % antes de 1984, pero superó esa participación en las décadas siguientes (ver Gráfico 10). Esta expansión en

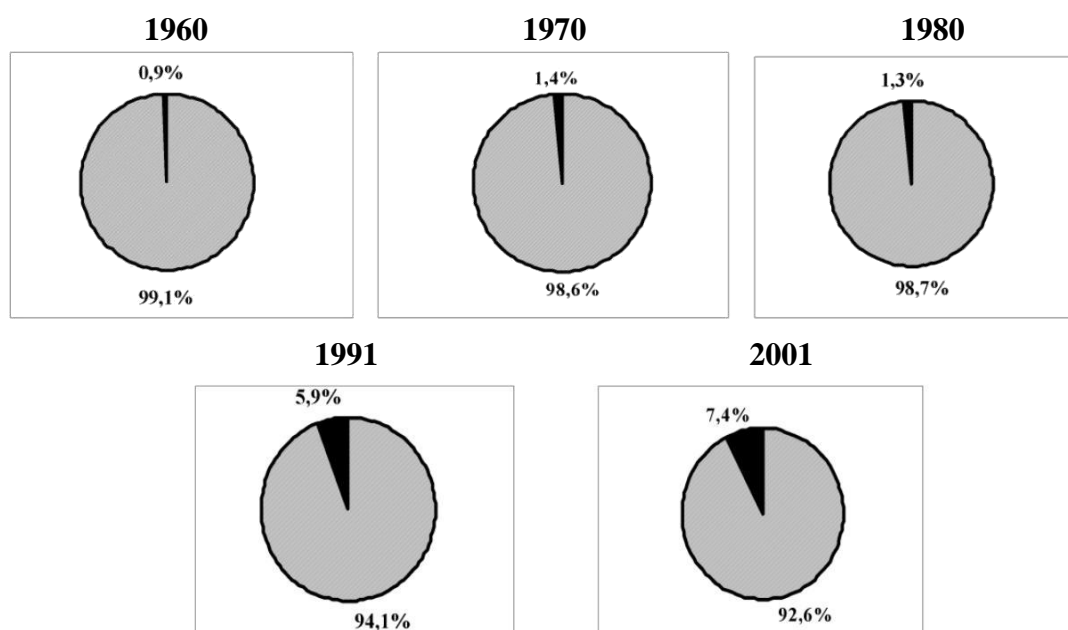


las décadas siguientes era previsible, debido a que obedece a un derrame de la población de la ciudad central hacia localidades con terrenos y costo de servicios más bajos.

**Cuadro 7: Participación relativa de la población del Gran Córdoba en la población del país**  
(Datos absolutos en miles de habitantes según Censos Nacionales)

Censo	Población				Cba/País	G.Cba/ País	G.C. sin Cba/Cba
	Año	País	Ciudad Cba	G.C. sin Cba			
1960	20.616.010	586.015	5.548	591.563	2,84	2,87	0,94
1970	23.962.314	801.771	11.360	813.131	3,35	3,39	1,40
1980	28.093.507	993.055	13.354	1.006.409	3,53	3,58	1,33
1991	33.028.546	1.157.507	71.957	1.229.464	3,50	3,72	5,85
2001	37.156.195	1.267.521	100.780	1.368.301	3,41	3,68	7,37

**Gráfico 10: Composición relativa de la población del Gran Córdoba: Capital y Otros**



Fuente: Elaboración propia en base a Cuadro 7.

Para las últimas décadas la población del aglomerado, tendió a crecer más en las nuevas jurisdicciones que se agregaron, que la que se encontraba dentro del límite de la ciudad Capital, con lo cual, esa población ha ido incrementando su participación relativa en el total del Gran Córdoba (pasando del 0,94% en 1960, al 1,33% en 1980, y, al 7,37% en 2001).

#### 2.1.4.- Evolución anual de la población de la ciudad de Córdoba

La confección de una serie histórica de la evolución anual de la población es una necesidad básica para su estudio. A partir de esta serie como base, se pueden construir los

demás indicadores, como las tasas generales y específicas de natalidad, mortalidad, etcétera; y, es indispensable para estimar la migración. La serie se construyó a partir de los datos producidos por los censos, utilizando alguno de las técnicas que la demografía ofrece para interpolar.

Estas técnicas permiten estimar por interpolación la población existente en los años intercensales y son varias con diferentes características cada una. El demógrafo Livi Bacci, en su obra *Introducción a la demografía*, reconoce tres: una aritmética, otra geométrica o compuesta y, la tercera, compuesta continua, recomendando la última. En la primera edición de 1993 y en la segunda, corregida y aumentada, que fue editada casi diez años después, no considera otras técnicas que permitirían hacer, como veremos, interpolaciones más adecuadas para este caso.

A continuación, se presenta un cuadro en el que se muestran los resultados de las estimaciones de la población para cada uno de los años intercensales, realizadas con diferentes métodos. La columna (1) presenta el resultado de un trabajo hecho por la Dirección General de Estadística, Censos e Investigación (D.G.E.C. e II, 965)<sup>658</sup>. La columna (2) muestra una estimación propia, utilizando el mismo método geométrico de la columna (1)<sup>659</sup>. En la columna (3), se exhiben los datos estimados para la población anual, según el método complejo continuo que recomienda Livi Bacci<sup>660</sup>. En la columna (4), se indica la población de los censos, lo que permite de alguna manera apreciar la mayor o menor exactitud de cada método de interpolación, si se compara con las cifras de las columnas (1), (2) y (3).

**Cuadro 8: Estimación de la población intercensal de la ciudad de Córdoba**

Año	(1)	(2)	(3)	(4)
<b>1895</b>	---	<b>54.763</b>	<b>54.763</b>	<b>54.763</b>
<b>1896</b>	---	57.364	57.425	
<b>1897</b>	---	60.089	60.216	
<b>1898</b>	---	62.943	63.143	
<b>1899</b>	---	65.933	66.212	
<b>1900</b>	---	69.065	69.430	
<b>1901</b>	73.286	72.345	72.805	
<b>1902</b>	76.832	75.782	76.344	
<b>1903</b>	80.538	79.382	80.055	
<b>1904</b>	84.446	83.152	83.946	
<b>1905</b>	88.352	87.102	88.026	
<b>1906</b>	92.816	91.239	92.305	

<sup>658</sup> Sobre la estimación de la población de la Provincia de Córdoba por Departamentos al 30 de junio, en base a datos provisorios del Censo Nacional de 1960, y los Censos de 1869, 1895, 1914, 1947, ver N°4 Anexo A Segunda Parte.Cap.2 .

<sup>659</sup> Tasas de crecimiento obtenidas a partir de la estimación de la población, ver nota N°5 Anexo A Segunda Parte.Cap.2.

<sup>660</sup> Cálculo de los valores para aplicar el método complejo continuo, ver nota N°6 Anexo A Segunda Parte.Cap.2.

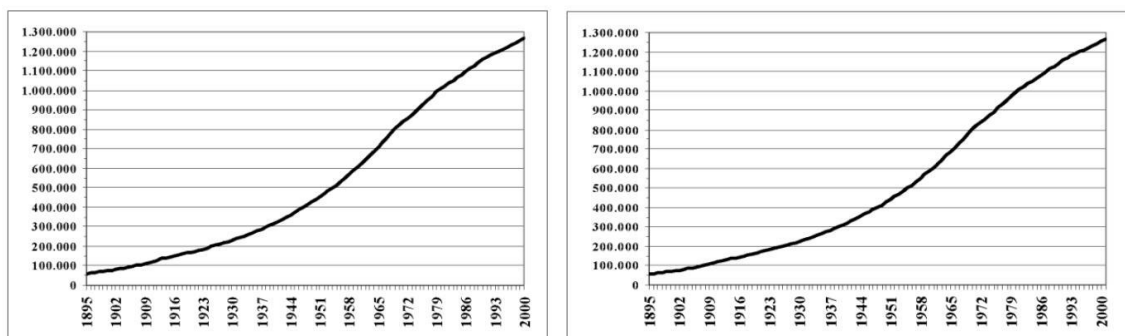
<b>1907</b>	97.306	95.573	96.791	
<b>1908</b>	102.016	100.113	101.496	
<b>1909</b>	106.950	104.868	106.429	
<b>1910</b>	112.124	109.849	111.602	
<b>1911</b>	117.549	115.067	117.027	
<b>1912</b>	123.237	120.533	122.715	
<b>1913</b>	129.200	126.258	128.679	
<b>1914</b>	<b>135.254</b>	<b>132.256</b>	<b>134.934</b>	<b>134.935</b>
<b>1915</b>	139.700	139.241	139.316	
<b>1916</b>	144.250	143.685	143.839	
<b>1917</b>	148.950	148.271	148.509	
<b>1918</b>	153.800	153.003	153.330	
<b>1919</b>	158.830	157.886	158.308	
<b>1920</b>	163.985	162.925	163.448	
<b>1921</b>	169.324	168.125	168.754	
<b>1922</b>	174.840	173.490	174.233	
<b>1923</b>	180.531	179.027	179.890	
<b>1924</b>	186.413	184.741	185.730	
<b>1925</b>	190.486	190.637	191.760	
<b>1926</b>	198.754	196.721	197.985	
<b>1927</b>	282.773	202.999	204.413	
<b>1928</b>	211.914	209.478	211.050	
<b>1929</b>	218.815	216.163	217.902	
<b>1930</b>	225.942	223.062	224.976	
<b>1931</b>	233.305	230.181	232.280	
<b>1932</b>	243.533	237.527	239.821	
<b>1933</b>	248.747	245.108	247.607	
<b>1934</b>	256.850	252.930	255.646	
<b>1935</b>	265.218	261.003	263.946	
<b>1936</b>	273.856	269.332	272.515	
<b>1937</b>	282.773	277.928	281.362	
<b>1938</b>	291.987	286.798	290.497	
<b>1939</b>	301.493	295.951	299.928	
<b>1940</b>	311.314	305.396	309.666	
<b>1941</b>	321.454	315.143	319.719	
<b>1942</b>	331.923	325.201	330.099	
<b>1943</b>	342.738	335.580	340.816	
<b>1944</b>	353.900	346.289	351.881	
<b>1945</b>	365.425	357.341	363.305	
<b>1946</b>	377.388	368.746	375.100	
<b>1947</b>	<b>388.883</b>	<b>380.514</b>	<b>387.278</b>	<b>386.828</b>
<b>1948</b>	401.182	399.188	399.387	
<b>1949</b>	413.900	411.942	412.354	
<b>1950</b>	427.030	425.104	425.742	
<b>1951</b>	440.578	438.687	439.564	
<b>1952</b>	454.550	452.703	453.836	
<b>1953</b>	468.967	467.168	468.570	
<b>1954</b>	483.833	482.094	483.783	
<b>1955</b>	499.188	497.498	499.490	
<b>1956</b>	515.012	513.393	515.707	
<b>1957</b>	532.450	529.797	532.451	
<b>1958</b>	548.200	546.725	549.738	
<b>1959</b>	565.588	564.193	567.586	
<b>1960</b>	<b>583.525</b>	<b>582.220</b>	<b>586.014</b>	<b>586.015</b>
<b>1961</b>	603.128	604.385	604.676	
<b>1962</b>	622.243	623.331	623.932	
<b>1963</b>	641.986	642.871	643.801	
<b>1964</b>	662.357	663.024	664.302	
<b>1965</b>	683.367	683.808	685.457	
<b>1966</b>	705.033	705.244	707.285	
<b>1967</b>	727.400	727.352	729.808	
<b>1968</b>	750.467	750.153	753.048	
<b>1969</b>	774.267	773.669	777.029	
<b>1970</b>	<b>798.820</b>	<b>797.921</b>	<b>801.773</b>	<b>801.771</b>
<b>1971</b>	---	818.926	819.111	
<b>1972</b>	---	836.448	836.825	

1973	---	854.345	854.923	
1974	---	872.625	873.412	
1975	---	891.296	892.300	
1976	---	910.366	911.598	
1977	---	929.844	931.312	
1978	---	949.740	951.453	
1979	---	970.061	972.030	
1980	---	<b>990.816</b>	<b>993.052</b>	<b>993.055</b>
1981	---	1.006.889	1.006.986	
1982	---	1.020.916	1.021.112	
1983	---	1.035.138	1.035.436	
1984	---	1.049.558	1.049.961	
1985	---	1.064.179	1.064.690	
1986	---	1.079.004	1.079.625	
1987	---	1.094.035	1.094.770	
1988	---	1.109.276	1.110.128	
1989	---	1.124.729	1.125.700	
1990	---	1.140.397	1.141.492	
1991	---	<b>1.156.284</b>	<b>1.157.505</b>	<b>1.157.507</b>
1992	---	1.168.017	1.168.064	
1993	---	1.178.621	1.178.717	
1994	---	1.189.323	1.189.467	
1995	---	1.200.121	1.200.315	
1996	---	1.211.018	1.211.263	
1997	---	1.222.013	1.222.310	
1998	---	1.233.108	1.233.458	
1999	---	1.244.304	1.244.707	
2000	---	1.255.602	1.256.059	
2001	---	<b>1.267.002</b>	<b>1.267.515</b>	<b>1.267.521</b>

Fuente: Cuadro 1 de este capítulo.

De la comparación entre los datos de las estimaciones obtenidas por interpolación y los correspondientes a cada censo, se desprende que los de la columna (3) tienen un error menor, por lo cual se comprueba que la ecuación de la técnica “C”, que recomienda Livi Bacci, es más precisa que la otra. Sin embargo, veremos a continuación, que aun así esta forma de calcular la población anual es insuficiente, por las distorsiones que introduce.

### Gráfico 11: Evolución anual de la población estimada según las técnicas “B” y “C”



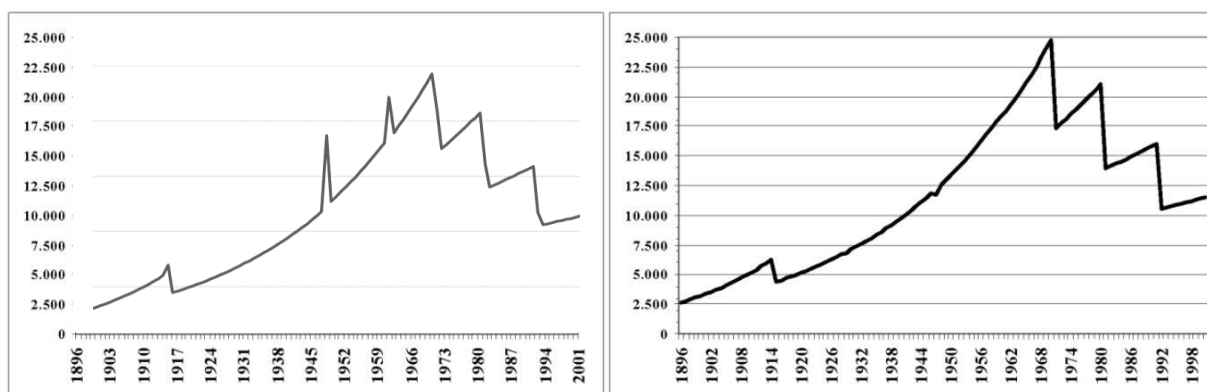
Fuente: Cuadro 8.

Las diferencias entre la curva del gráfico de la izquierda (técnica “B”) y la del gráfico de la derecha (técnica “C”) son imperceptibles al punto que, si se dibujan juntas,

casi no se distinguen, aunque se representen en colores diferentes y se agrande la escala del dibujo.

Tampoco se diferencian notablemente una de otra, al calcular y graficar la población que se incrementa anualmente, según la estimación de la columna (3), mediante la sencilla operación de restar a la población estimada ( $P_1$ ), la población anterior ( $P_0$ ); tal como se expresa en el Gráfico 11. Pero, lo que sí es evidente en estos gráficos, tanto para la técnica “B” como para la técnica “C”, es que el modo en que la población se incrementa cada año, no puede dar como resultado los saltos bruscos del Gráfico 12 (abajo), cuando se pasa de un censo a otro. Lo que expresan esos saltos de la curva, particularmente notables para los años 1970-1971, 1980-1981, 1991-1991 y 2000-2001, es el cambio en la tasa de crecimiento intercensal que se usó en la interpolación a partir del año de cada censo. El perfil de serrucho que asume la curva de crecimiento obedece, sin dudas, a una incapacidad de ambas ecuaciones de resolver las interpolaciones de manera que representen un comportamiento más parecido al real.

**Gráfico 12: Incremento anual de la población estimada por las técnicas “B” y “C”**



Fuente: Cálculo de la variación anual de la población total, a partir de las estimaciones del Cuadro 8.

El método aritmético o lineal, que Livi-Bacci llama “B”, supone un aumento constante en el número de habitantes, lo cual, para el caso de una población con ritmo alto de variación intercensal expresa una estimación que disminuye el crecimiento de la población en el largo plazo, respecto al comportamiento real. El crecimiento aritmético supone un crecimiento lineal, o sea, que cada año la población crece en una magnitud constante, por lo que su utilización es aconsejable solamente en períodos cortos (seis meses; uno o dos años). La población estimada con esta técnica llega al año del censo con valores subestimados que son corregidos con los datos más exactos de la medición censal. En el gráfico 11 de la derecha, se observan correcciones hacia arriba en la curva de la

población estimada que realizan los valores censados en 1914, 1947, 1960, 1970 -año en que alcanza el máximo valor de crecimiento-, y en los siguientes censos.

Por eso, la técnica aritmética o “B” fue descartada en este estudio; sin embargo, la usaron para calcular las proyecciones en dos de los planes revisados: el de 1927 del ingeniero Benito Carrasco y el de 1962 del arquitecto Ernesto Lapadula.

El crecimiento aritmético, identificado como “B”, supone una variación porcentual constante en el tiempo y es aplicable en períodos largos, lo que desde el punto de vista demográfico, se aproxima más al comportamiento real de una población. La aplicación del método geométrico o compuesto, identificado como “C”, supone que la población aumenta constantemente en una cifra proporcional a su volumen cambiante. Si han transcurrido varias décadas desde la fecha a la cual se refiere la población base, la interpolación geométrica resultará cada vez menos fiable y puede conducir a una distorsión del crecimiento la población acumulada, tal como se observa en el Gráfico 11 de la derecha. Ocurrirá del mismo modo, si la tasa de crecimiento seleccionada pertenece a un período muy amplio en el tiempo, o cuando el crecimiento adopta ritmos distintos. En este método exponencial, o método “C”, a diferencia del crecimiento aritmético, se supone una acumulación de población en forma anual instantánea y no al final de cada año o período. Con la aplicación de una curva de tipo exponencial, se asume una tasa de crecimiento que se aplica a la población en cada fracción infinitésima de tiempo.

El primer salto en la curva del crecimiento de la población calculada así, corresponde al ajuste que se realiza a raíz del cambio en la tasa de crecimiento anual del período intercensal 1895-1914, que pasó del 47,5 por mil al año, a la del período 1914-1947 que fue del 31,9 por mil anual. Para el período entre 1947 y 1960 apenas si se nota la corrección que produce el cambio de tasa de crecimiento, ya que es muy leve (pasa del 31,91 al 31,95 por mil); para los siguientes censos, en los años 1970, 1980 y 1991, las correcciones son muy marcadas y dibujan una línea dentada que indica fuertes y bruscas variaciones.

Para realizar la estimación anual intercensal que se busca, resultan inadecuados los dos métodos; ya que arrojan un crecimiento interanual que difícilmente se corresponda con el comportamiento real de la población. No es posible concebir que cada censo arroje saltos bruscos como los que se ven expresados en las gráficas, que resultan de los cálculos de las técnicas “B” y “C”.

En la reedición de la *Introducción...*, el autor agrega un capítulo sobre los “Métodos indirectos del análisis demográfico” “para facilitar el estudio de la población en los países en vías de desarrollo, bastante menos ricos en datos y para los cuales los métodos

tradicionales utilizados en los países desarrollados no encuentran aplicación” (Livi- Bacci 1993: 8)<sup>661</sup>.

Como se ha visto, las técnicas utilizadas para interpolar datos censales, luego graficados, no permitieron construir una serie histórica confiable, porque generaron distorsiones en los resultados. Con la serie histórica anual proyectada con estas técnicas resultaría imposible estimar las migraciones anuales.

Ensayados los métodos “B” y “C” y descartados porque no son satisfactorios, se investigó otras posibilidades que permitieron encontrar que demógrafos latinoamericanos han ensayado otros métodos. Para los casos en que la tendencia observada en el crecimiento de la población no responde ni a una línea recta, ni a una curva geométrica o exponencial, han utilizado una *función polinómica*, de segundo o tercer grado, en los casos en que se dispone de información sobre la población referida en tres o más fechas pasadas. Con una parábola de segundo grado a partir de los resultados de tres censos se puede calcular estimaciones para cada año, debido a que este tipo de curva es sensible al ritmo medio de crecimiento y, también, al aumento o disminución en ese ritmo. La extrapolación por medio de una curva parabólica o función polinómica, permite una mejor aproximación de los valores intercensales a un probable comportamiento real de la población, cuando se tienen varios censos con diferentes y, a veces, muy distantes intervalos de tiempo entre sí, con tasas de crecimiento intercensales distintas, puede introducir.

Pero, al igual que en la aplicación de la curvas aritmética y geométrica, el empleo de una curva parabólica puede traer problemas; por ejemplo, cuando se extrapola la población para un período de tiempo muy largo, ya que los puntos llegan a moverse cada vez con mayor rapidez, en un sentido ascendente o descendente. Esto puede conducir a que, sobre el final del período, se obtengan valores de la población inmensamente grandes, o muy cercanos a cero. En muchos casos, ese defecto puede ser limitado aplicando la extrapolación parabólica a los logaritmos de las cantidades, en lugar de a las cifras en sí. La extrapolación de logaritmos implica una proyección de ritmos cambiantes de crecimiento, en vez de cantidades absolutas. También, se utiliza el modelo logístico para situaciones como la que se está intentando resolver; usándolo para interpolar cuando las poblaciones tienen tasas de crecimiento que no son constantes, sino que fluctúan en el tiempo. La variación porcentual comienza con valores bajos, que luego se incrementan para volver a reducirse; es decir, que la variación de la tasa está vinculada a la densidad de la población. La curva así calculada define una forma de S o

---

<sup>661</sup> Sobre los métodos indirectos del análisis demográfico, ver N°7 Anexo A Segunda Parte.Cap.2.

sinusoide. Un trabajo con este método lo realizó Carolina Peralta para estimar la población de la ciudad de Córdoba en su tesis de doctorado en demografía (Peralta, 2007), del que se han tomado los datos para elaborar el cuadro N° 9 de abajo.

La curva logística es un desarrollo realizado por Pierre François Verhulst<sup>662</sup>, en 1838, para corregir el error implícito del modelo de la formulación malthusiana, en el que la población crece en progresión geométrica y la producción de los alimentos en progresión aritmética. En un trabajo titulado “Población, logística y caos” (García, Matilla y Rodríguez, s.f.) los autores reconocen, con ciertas restricciones, lo acertado del uso de la curva logística para proyecciones o para interpolaciones de población. Una de las restricciones es que el lapso de tiempo en que se utiliza esta curva no sea demasiado amplio, porque comienza a introducir grados de incertidumbre y tiende al caos. El crecimiento logístico está relacionado con el crecimiento exponencial; de hecho, usando la hipótesis de crecimiento logístico para pequeños valores de crecimiento, la magnitud que resulta se asemeja al crecimiento exponencial. Sin embargo, a diferencia del crecimiento geométrico, el logístico se ralentiza a partir de un cierto punto, por eso puede resultar adecuada en este caso, en que la curva de crecimiento de la población toma esa forma.

Otro posible recurso para el cálculo de la población anual de los períodos intercensales, es suponer que la curva de crecimiento responde a una función polinómica de un grado que se corresponda con el número de puntos a los que debe ajustarse (en este caso, los valores censales de la población), con los máximos y mínimos que indican los datos disponibles. Con este tipo de curva, el resultado es más adecuado a un posible comportamiento real; incluso para la variación de la población en los años finales de cada ciclo, que es cuando se modifica la tasa de variación, con lo cual desaparece el perfil de serrucho<sup>663</sup>. Considerando todo esto hay que tener en cuenta que, cualquiera sea la

---

<sup>662</sup> “El modelo de Malthus tiene muchas limitaciones. Por ejemplo, predice que una población crecerá exponencialmente con el tiempo, que no ocurre en la realidad. Si la especie considerada dispone de todos los medios para vivir, como espacio, aire, alimento, entonces su crecimiento será de tipo exponencial; pero si los recursos escasean, entonces habrá competencia para acceder a ellos (peleas, guerras a veces, supervivencia de los más fuertes...) y la razón de crecimiento no será la misma. Por esta razón al modelo de Malthus se le llama de crecimiento irrestricto, mientras que el modelo presentado a continuación se denomina modelo de crecimiento con restricciones. El modelo llamado de crecimiento logístico, fue introducido por Pierre François Verhulst en 1838 y supone que la razón de crecimiento es proporcional conjuntamente tanto a la población misma como a la cantidad faltante para llegar a la máxima población sustentable.” (Espinosa Herrera, 2010)

<sup>663</sup> Para la interpolación polinómica se utilizó la ecuación general de las funciones polinómicas de segundo grado, que es la siguiente:  $Y = a + bx + cx^2$ , que aplicada con fines de extrapolación de la población se escribe de la siguiente manera:  $Nt = a + bt + ct^2$ ; donde:  $t =$  es el intervalo cronológico medido en años,



hipótesis que se adopte sobre la forma que tomará la curva de variación de la población, cuando el periodo para el que se realiza la interpolación es de plazos muy amplios, la tendencia propia de la curva elegida predominará sobre la tendencia de los datos reales; por eso, es probable que los valores en los puntos extremos de la curva se aparten de los que podrían tener los datos poblacionales.

**Cuadro 9: Evolución de la población anual. Hipótesis logística y polinómica**  
(Estimado en habitantes)

	Logística	Polinómica
Año	Peralta	Gráfico 13
<b>1895</b>	---	<b>54.763</b>
1896	---	60.300
1897	---	65.400
1898	---	70.550
1899	---	75.500
1900	---	80.100
1901	---	84.450
1902	---	88.500
1903	---	92.300
1904	---	96.300
1905	---	100.300
1906	---	104.200
1907	---	108.200
1908	---	112.000
1909	---	115.800
1910	---	119.550
1911	---	123.350
1912	---	127.150
1913	---	131.000
<b>1914</b>	---	<b>134.935</b>
1915	---	139.000
1916	---	143.250
1917	---	147.500
1918	---	152.000
1919	---	156.600
1920	---	161.300
1921	---	166.000
1922	---	170.780

---

desde la fecha de la primera estimación;  $N_t$  = es el volumen poblacional estimado  $t$  años después de la fecha inicial;  $a$ ,  $b$ ,  $c$  son constantes que pueden ser los valores censales de tres fechas.

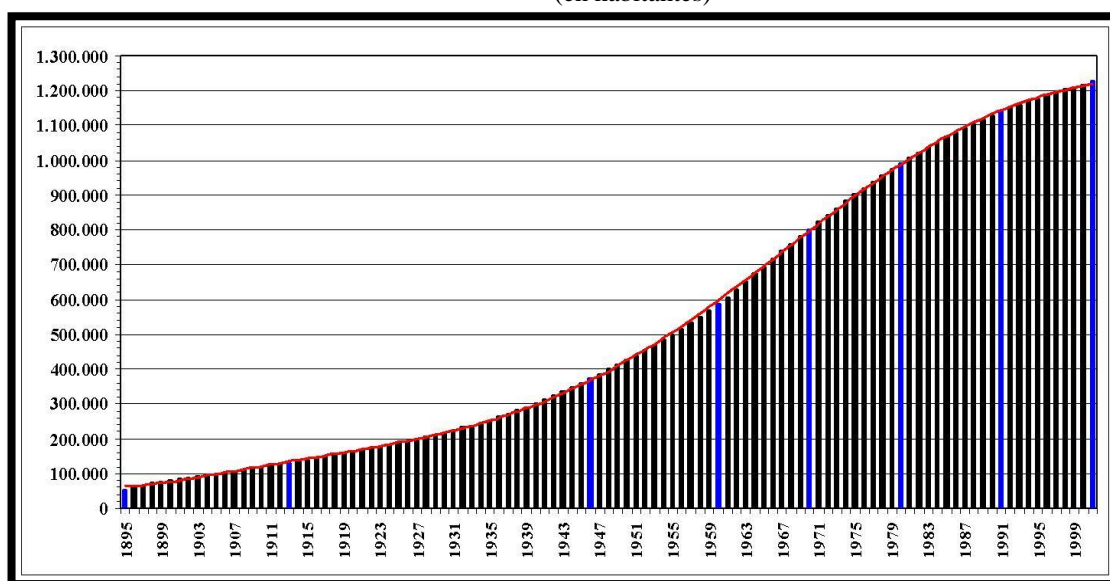
1923	---	175.860
1924	---	181.000
1925	---	186.350
1926	---	192.000
1927	---	198.000
1928	---	204.200
1929	---	210.750
1930	---	217.350
1931	---	223.990
1932	---	230.790
1933	---	237.750
1934	---	245.200
1935	---	253.200
1936	---	261.850
1937	---	270.900
1938	---	280.400
1939	---	290.300
1940	---	300.550
1941	---	311.150
1942	---	322.350
1943	---	334.000
1944	---	346.100
1945	---	358.900
1946	---	372.000
<b>1947</b>	<b>334.169</b>	<b>386.828</b>
1948	350.861	399.387
1949	368.078	412.354
1950	385.807	425.742
1951	404.030	439.564
1952	422.728	453.836
1953	441.878	468.570
1954	461.454	483.783
1955	481.426	499.490
1956	501.763	515.707
1957	522.428	532.451
1958	543.386	549.738
1959	564.595	567.586
<b>1960</b>	<b>586.015</b>	<b>586.015</b>
1961	607.601	
1962	629.308	

1963	651.091	
1964	672.902	
1965	694.695	
1966	716.423	
1967	738.039	
1968	759.498	
1969	780.756	
<b>1970</b>	<b>801.771</b>	<b>801.771</b>
1971	822.503	
1972	842.913	
1973	862.966	
1974	882.629	
1975	901.873	
1976	920.670	
1977	938.998	
1978	956.834	
1979	974.162	
<b>1980</b>	<b>990.968</b>	<b>990.968</b>
1981	1.007.240	
1982	1.022.970	
1983	1.038.152	
1984	1.052.783	
1985	1.066.864	
1986	1.080.395	
1987	1.093.381	
1988	1.105.828	
1989	1.117.744	
1990	1.129.137	
<b>1991</b>	<b>1.140.019</b>	<b>1.140.019</b>
1992	1.150.401	
1993	1.160.296	
1994	1.169.718	
1995	1.178.681	
1996	1.187.200	
1997	1.195.289	
1998	1.202.965	
1999	1.210.243	
2000	1.217.139	
<b>2001</b>		<b>1.179.372</b>

Fuente: Elaboración propia en base a datos censales del Cuadro 1. En negrita valores censados.

Para elaborar el Cuadro 9, se adoptó un método de interpolación basado en la curva que describen los datos censales para el período 1895-1960, que se aproxima a una curva logística, representada en el Gráfico 13. El procedimiento con el que se llegó a la estimación de manera gráfica fue primero construir el gráfico de barras con los datos censales de 1895 a 1960, sobre el cual se trazó después una polinómica de grado 6; la curva resultante, se ajustó con precisión a los puntos determinados por los valores de la población de los Censos Nacionales. A partir del gráfico resultante se leyeron los valores en el eje Y, para cada año del eje X; para el período 1960-2000 se siguieron las estimaciones de Peralta.

**Gráfico 13: Evolución anual de la población de Córdoba según hipótesis polinómica**  
(en habitantes)



Fuente: Elaboración propia en base al cuadro 9. Resolución gráfica. En azul los valores de los censos.

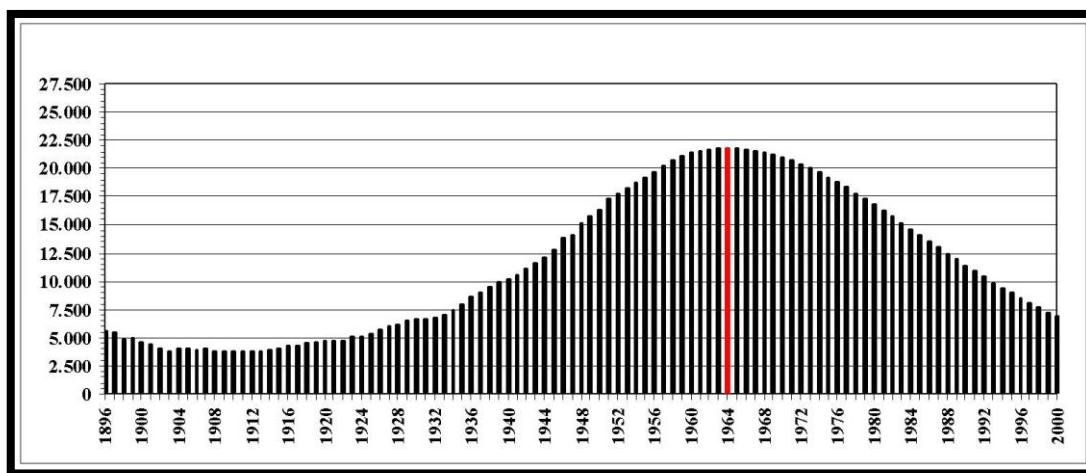
La curva de la variación anual representada en el gráfico N° 13, permite estimar los valores correspondientes a cada año intercensal, sin los saltos que produjeron las técnicas “B” y “C” ensayadas más arriba y desechadas. La cúspide de máximo crecimiento de la población está en el año 1964, en el que se habría alcanzado una cifra apenas menor a los 22.000 habitantes. De ahí en más, el incremento anual de habitantes en la ciudad de Córdoba, tendió a disminuir de manera gradual pero persistente hasta un mínimo para el año 2000.

Los valores estimados gráficamente, deberían ser recalculados para lograr una mayor exactitud, ya que pareciera que las estimaciones realizadas por Peralta, aunque se expresan gráficamente en una forma gradual adecuada, mantienen aún una pequeña desviación que se va acumulando, y terminan arrastrando la proyección de la población

para el año 2000, una cifra (1.217.139 habitantes), que es imposible de compatibilizar con la población censada en el año 2001 (1.179.372 habitantes). Es evidente, con los datos censales del año 2001 a la vista, que la curva utilizada introdujo una desviación en la proyección para el período 1991-2001; sin embargo, la estimación es aceptable para el período anterior de 1960 a 1991, adoptados en la serie histórica del período en estudio.

El cálculo gráfico se realizó de manera global, porque se conoce con bastante aproximación el comportamiento general de la curva de población. Se vio que la polinómica de grado 6 se ajustó bien a los valores de los siete censos, y falla para el octavo. La corrección de este error por medios aritméticos se debería hacer con la siguiente ecuación a resolver:  $y = a + b x + c x^2 + d x^3 + e x^4 + f x^5 + g x^6$ ; donde  $a, b, c, d, e, f, g$ , etc., son constantes que pueden calcularse resolviendo la fórmula para cada una de las fechas censales o de estimación pasadas, y las  $x$  representan el intervalo cronológico en años, medido desde la fecha de la primera estimación o dato censal. Estimar de este modo incremento anual, excede a los objetivos de este trabajo; aquí bastó con la estimación a partir de la curva polinómica.

**Gráfico 14: Evolución anual de la variación poblacional de Córdoba**  
(Según hipótesis polinómica en habitantes)



Fuente: Elaboración propia en base al cuadro 9. En rojo se indica el año de máximo crecimiento.

Otra manera de abordar la estimación del crecimiento de la población, podría haber sido usando la ecuación demográfica. En ésta, el crecimiento depende del resultado de la diferencia entre los nacimientos y las muertes ocurridas en esa población, más el saldo migratorio (diferencia entre los inmigrantes y los emigrantes). Algebraicamente se expresa  $P_1 = (N - D) + (I - E)$ , con lo cual se manifiesta un criterio contable, que permite trabajar con una población en la que se realiza un agregado dinámico de individuos que entran y salen por año en la existencia de habitantes. Sin embargo, como esta ecuación se basa en

los registros y estimaciones que realizan diferentes organismos de la contabilidad poblacional, lo cual permite obtener una descripción más o menos ajustada a la dinámica real de la población, se requieren registros que sean precisos, veraces y continuos. La descripción así obtenida, resulta útil para observar fenómenos poblacionales, cuyas explicaciones causales se encuentran en componentes de la realidad social, no necesariamente demográficos. Ante la imposibilidad utilizar la ecuación demográfica, debido a que la migración a la ciudad o departamento no se encuentra registra en sí misma, sino que se deduce a partir de las variaciones que arrojan los registros censales, los nacimientos y de las muertes anuales, fue que se adoptó en este estudio la estimación gráfica por medio de una curva polinómica. Sin embargo, como guía y reaseguro de la consistencia de la información estimada, se recurrió a un análisis del crecimiento de la población de la ciudad de Córdoba, a través de sus componentes primarios, que se expone en las siguientes páginas.

## **2.2.- NATALIDAD**

Al igual que con lo sucedido con los datos de la población de la ciudad, los números publicados por distintos organismos e investigadores sobre los nacimientos, no siempre coinciden entre sí; en particular para los años de 1962 a 1980, en los que no se encontraron cifras oficiales en la Dirección General de Estadísticas, Censos e Investigaciones del Gobierno de la Provincia. Motivo por el cual, se hizo una compilación y comparación entre los diferentes registros y se buscó completar la serie estadística con estimaciones. El resultado al que se llegó, mantiene todavía ciertas fallas, más notorias para las fechas más distantes en el tiempo<sup>664</sup>.

### **2.2.1- Las fuentes de los nacidos vivos y la serie histórica**

Para la construcción de la serie se utilizaron los trabajos que a continuación se reseñan. Las cifras de cada estudio se incorporan a un cuadro general, para facilitar la comparación de los datos aportados por las distintas fuentes. Como fuente número (1) se

---

<sup>664</sup> Sobre los registros de las “estadísticas de flujos: nacimientos, defunciones y matrimonios” dice Livi Bacci: “La situación en los países extra europeos es, en cambio, desastrosa, salvo algunas pocas excepciones (Norteamérica, Australia, Nueva Zelanda; Japón, Corea, Taiwán, algunos países de América Latina), la recopilación de las estadísticas vitales o no existe o existe parcialmente con resultados bastante incompletos.” (Livi Bacci, 1993, p.28)

utilizó una publicación de la Dirección General de Estadísticas, Censos e Investigaciones del Gobierno de la Provincia de Córdoba del año 1967, con los nacimientos registrados desde 1901 a 1962<sup>665</sup>. De 1980 al 2000, en la misma columna (1)<sup>666</sup> se incorporaron los datos que informó el Departamento de Estadística del Ministerio de Salud de la Provincia de Córdoba. La fuente número (2)<sup>667</sup>, es un trabajo inédito de la señora Teresa de Arlla, empleada de la Dirección General de Estadísticas, Censos e Investigaciones del Gobierno de la Provincia de Córdoba, donde notifica los nacimientos entre 1961 y 1970. Por su parte, en un trabajo de Nordio, aparecen datos de nacimientos entre 1969 y 1982, que se indican en la columna (4)<sup>668</sup>. Una publicación del Instituto de Estadística y Demografía de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Córdoba, realizada por Dora Celton, provee la serie de nacimientos entre 1970 y 1988 y es la fuente número (3)<sup>669</sup>.

A partir de los datos provistos por estas fuentes, se confeccionó una serie única, para lo cual se aclara que: en el año 1970 se tomó el dato de la columna (3) del trabajo de Dora Celton; mientras que para la divergencia del año 1969 se adoptó la cifra que aporta la señora de Arlla de la columna (2) y no la de Nordio de la columna (4). Otra aclaración, es que los datos que proveen Celton y Nordio, columnas (3) y (4) respectivamente, son coincidentes en algunos años, pero difieren en otros. Como las cifras que provee Celton son posteriores a las de Nordio, éstas fueron tomadas para los años que difieren, entre 1970 y 1979. A su vez, Carolina Peralta, en un trabajo reciente sobre migraciones, utiliza las cifras que se reproducen en la columna (5) (Peralta, 2007), donde se ve que coinciden con: los datos de (1) hasta 1962; los de (2) en 1963 y 1968; y, desde 1969 hasta 1992, resultan de la estimación lineal que realizó la autora. La serie que se usará en adelante es la que quedó plasmada en la columna (6), que retoma -en su mayor parte- los registros de la columna (1), (2) y (3); más, un dato publicado para el año 2001 por el Ministerio de Salud de la Nación (2003).

---

<sup>665</sup> DGECE e I, *Nacido Vivo 1901-1962. Estadísticas demográficas y vitales*, Córdoba 1-967, presentadas como Tomo III. En el cuadro 2, de las páginas 8 a 13, figuran los nacimientos del Departamento capital, para cada mes del año, entre 1901 y 1962. El licenciado Walter E. Schulthess era entonces el Director General.

<sup>666</sup> *Estadísticas Vitales 1980-1991*, Departamento de Estadísticas, Ministerio de Salud de la Provincia de Córdoba, 2 de octubre de 1992; y, *Estadísticas Vitales 1991-2-000*, Departamento de Estadísticas, Ministerio de Salud de la Provincia de Córdoba, marzo de 2002.

<sup>667</sup> Teresa de Arlla, trabajo mecanografiado, en el que calcula la migración de la ciudad, a partir de población estimada para el Departamento, los nacimientos y las defunciones, entre 1960 y 1970.

<sup>668</sup> Raúl Nordio (s.f.). Cuadro I.12 de la página 24; para los nacimientos y defunciones da como fuente al Departamento de Estadísticas, Dirección de Planeamiento, Ministerio de Salud Pública, Provincia de Córdoba (Tabulados Inéditos).

<sup>669</sup> Celton, s.f., p.13; "Tabla N° 1: Movimiento de la población de la Ciudad de Córdoba 1970/1988", en base al Departamento de Estadísticas del Ministerio de Salud Pública de la Provincia de Córdoba.

**Cuadro 10: Nacimientos en la ciudad de Córdoba y sus fuentes**

Fuente	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Año	Nacidos	Nacidos	Nacidos	Nacidos	Nacidos	Nacidos
1901	1.686	---	---	---	---	1.686
1902	1.876	---	---	---	---	1.876
1903	2.479	---	---	---	---	2.479
1904	2.639	---	---	---	---	2.639
1905	2.648	---	---	---	---	2.648
1906	2.768	---	---	---	---	2.768
1907	3.038	---	---	---	---	3.038
1908	3.336	---	---	---	---	3.336
1909	3.366	---	---	---	---	3.366
1910	3.758	---	---	---	---	3.758
1911	4.231	---	---	---	---	4.231
1912	4.633	---	---	---	---	4.633
1913	4.792	---	---	---	---	4.792
1914	4.815	---	---	---	---	4.815
1915	5.004	---	---	---	---	5.004
1916	4.876	---	---	---	---	4.876
1917	4.409	---	---	---	---	4.409
1918	4.557	---	---	---	---	4.557
1919	4.737	---	---	---	---	4.737
1920	4.655	---	---	---	---	4.655
1921	4.795	---	---	---	---	4.795
1922	5.186	---	---	---	---	5.186
1923	5.717	---	---	---	---	5.717
1924	5.797	---	---	---	---	5.797
1925	5.918	---	---	---	---	5.918
1926	6.012	---	---	---	---	6.012
1927	6.398	---	---	---	---	6.398
1928	6.616	---	---	---	---	6.616
1929	7.118	---	---	---	---	7.118
1930	7.329	---	---	---	---	7.329
1931	7.607	---	---	---	---	7.607
1932	7.223	---	---	---	---	7.223
1933	6.398	---	---	---	---	6.398
1934	6.664	---	---	---	---	6.664
1935	6.858	---	---	---	---	6.858
1936	6.804	---	---	---	---	6.804
1937	6.879	---	---	---	---	6.879
1938	6.269	---	---	---	---	6.269
1939	6.364	---	---	---	---	6.364
1940	7.485	---	---	---	---	7.485
1941	7.350	---	---	---	---	7.350
1942	7.522	---	---	---	---	7.522
1943	7.988	---	---	---	---	7.988
1944	8.875	---	---	---	---	8.875
1945	9.820	---	---	---	---	9.820
1946	9.921	---	---	---	9.921	9.921
1947	10.990	---	---	---	10.990	10.990
1948	11.089	---	---	---	11.089	11.089
1949	11.711	---	---	---	11.711	11.711
1950	12.310	---	---	---	12.310	12.310
1951	12.400	---	---	---	12.400	12.400



1952	12.648	---	---	---	12.648	12.648
1953	12.687	---	---	---	12.687	12.687
1954	12.620	---	---	---	12.620	12.620
1955	12.751	---	---	---	12.751	12.751
1956	13.301	---	---	---	13.301	13.301
1957	14.787	---	---	---	14.787	14.787
1958	13.651	---	---	---	13.651	13.651
1959	13.940	---	---	---	13.940	13.940
1960	14.196	14.196	---	---	14.196	14.196
1961	14.319	14.319	---	---	14.319	14.319
<b>1962</b>	13.643	13.643	---	---	13.643	13.643
1963	---	14.293	---	---	14.293	14.293
1964	---	14.915	---	---	14.915	14.915
1965	---	14.900	---	---	14.277	14.900
1966	---	14.517	---	---	14.313	14.517
1967	---	15.159	---	---	14.069	15.159
1968	---	13.716	---	---	13.667	13.716
1969	---	15.893	---	15.695	15.695	15.893
1970	---	12.171	16.571	16.571	16.571	16.571
1971	---	---	17.835	17.832	17.839	17.835
1972	---	---	15.633	15.637	<i>17.080</i>	15.633
1973	---	---	16.279	16.279	<i>17.505</i>	16.279
1974	---	---	19.633	19.633	<i>17.929</i>	19.633
1975	---	---	19.518	19.518	<i>18.354</i>	19.518
1976	---	---	21.535	21.535	<i>18.779</i>	21.535
1977	---	---	22.992	22.992	<i>19.204</i>	22.992
1978	---	---	25.601	23.084	<i>19.629</i>	25.601
1979	---	---	24.785	24.785	<i>20.053</i>	24.785
<b>1980</b>	26.838	---	25.185	25.185	<i>20.478</i>	26.838
1981	24.394	---	24.770	24.770	<i>20.903</i>	24.394
1982	24.247	---	24.455	24.560	<i>21.328</i>	24.247
1983	<i>22.273</i>	---	<i>22.572</i>	---	<i>21.752</i>	<i>22.273</i>
1984	<i>22.553</i>	---	<i>22.993</i>	---	<i>22.177</i>	<i>22.553</i>
1985	<i>22.727</i>	---	<i>22.755</i>	---	<i>22.602</i>	<i>22.727</i>
1986	23.856	---	23.999	---	<i>23.027</i>	23.856
1987	22.632	---	22.756	---	<i>23.452</i>	22.632
1988	23.116	---	23.211	---	<i>23.876</i>	23.116
1989	22.741	---	---	---	<i>23.876</i>	22.741
1990	22.972	---	---	---	<i>23.876</i>	22.972
1991	22.798	---	---	---	<i>23.876</i>	22.798
1992	21.982	---	---	---	<i>23.580</i>	21.982
1993	23.580	---	---	---	<i>23.716</i>	23.580
1994	23.716	---	---	---	<i>22.658</i>	23.716
1995	22.658	---	---	---	<i>23.602</i>	22.658
1996	23.602	---	---	---	<i>24.321</i>	23.602
1997	24.321	---	---	---	<i>23.749</i>	24.321
1998	23.240	---	---	---	<i>23.784</i>	23.240
1999	23.122	---	---	---	<i>23.819</i>	23.122
2000	22.199	---	---	---	---	22.199
<b>2001</b>	---	---	---	---	---	20.517

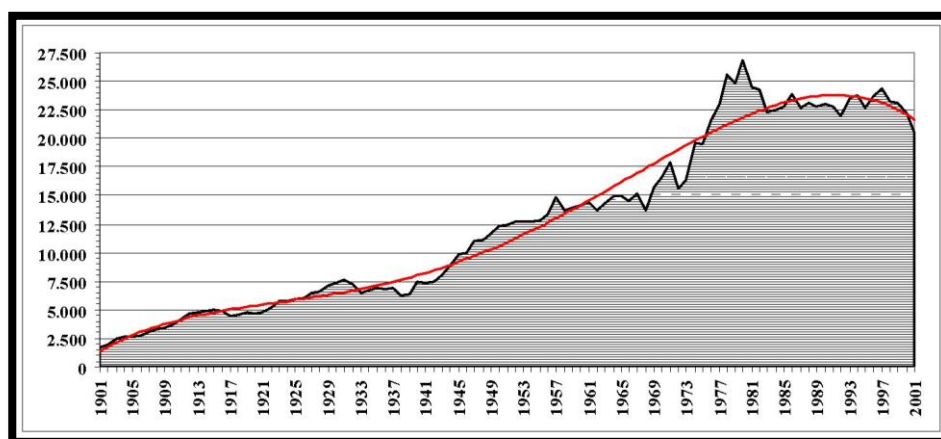
Fuente: Elaboración propia. En itálica los datos de Peralta que resultan de una estimación imprecisa.

En el Gráfico 15 (abajo), están los nacimientos registrados en la ciudad de Córdoba en los cien años de la serie que se construyó en el Cuadro 10 (arriba). En este

gráfico se observa que hubo un crecimiento sostenido desde el inicio en 1901, hasta 1915; luego un estancamiento y retroceso hasta 1922, para retomar el crecimiento. En 1931, se interrumpe de nuevo el crecimiento y sobreviene otro período de decrecimiento y estancamiento hasta 1942, cuando dio comienzo una recuperación. Para 1952 se ve que sobrevino un nuevo período de estancamiento que dura hasta 1956; en 1957 el incremento tuvo un pico con otra caída en el 1959. En los años siguientes el comportamiento se asemeja a un serrucho, con una muy leve tendencia a crecer y una caída muy marcada en 1972 y una leve recuperación en 1973. Desde 1974 en adelante, se puede ver un ciclo de incrementos muy altos en los nacimientos, en los que se registra una caída en 1976, para continuar subiendo hasta 1980, año que se dio el punto máximo para toda la serie, de 26.838 nacimientos. Luego, decae en 1983 a 22.273 y, durante las dos décadas siguientes, se estabilizó en valores que oscilan entre 22.500 y 24.300 nacimientos anuales.

### Gráfico 15: Nacimientos registrados en la Ciudad de Córdoba

(Serie histórica 1901- 2001)



Fuente: Cuadro 10, Columna (6). La línea de tendencia es una polinómica de grado 5

Se puede observar una coincidencia en la caída o estancamiento en los registros de nacimientos durante los años con crisis económico-sociales, que suelen ser también años de gran inestabilidad política: 1915-1922; 1931-1942; 1952-1957; 1959-1968; 1980-2001. Con excepción de las bajas relativas en 1972-1973, los nacimientos en la ciudad han tenido un crecimiento muy alto entre 1968 y 1980, notablemente superior a los otros años de gran crecimiento que fueron de 1942 a 1951. Se verá en las páginas siguientes, que el incremento en el número de nacimientos es acompañada con una baja en la tasa de nacido cada mil habitantes.

#### 2.2.2.- Tasa Bruta

La unidad de medida que se utiliza para poder comparar los nacimientos en dos períodos diferentes de una misma población o entre dos poblaciones diferentes, es la Tasa

Bruta de Natalidad o, simplemente, tasa de natalidad<sup>670</sup>. Este indicador refiere el número de nacimientos ocurridos en un año con la cantidad total de población en ese mismo año; se puede leer como el número de nacimientos de una población por cada mil habitantes en el año. Tiene la ventaja de ser una medida fácil de obtener y sencilla de interpretar; pero, adolece de algunas limitaciones para realiza la explicación de los motivos de la natalidad en poblaciones distintas, ya que las diferencias que muestra pueden depender más de la estructura por edad y sexo de la población, que de la fecundidad de las poblaciones comparadas.

Con la información disponible, que consiste en la población anual estimada para los períodos intercensales -con cierta incertidumbre-, más los registros de nacimientos que también tienen alguna imprecisión, se pudo calcular las tasas anuales de natalidad general. Aunque en sí este es un indicador bruto, tomado con cautela permitió dar una descripción del comportamiento secular de la variable y trazar una tendencia consistente.

**Cuadro 11: Evolución de la Tasa Bruta de Natalidad en Córdoba ciudad**

(Serie histórica 1901- 2001. Elaboración propia en base a los cuadros 9 y 10)

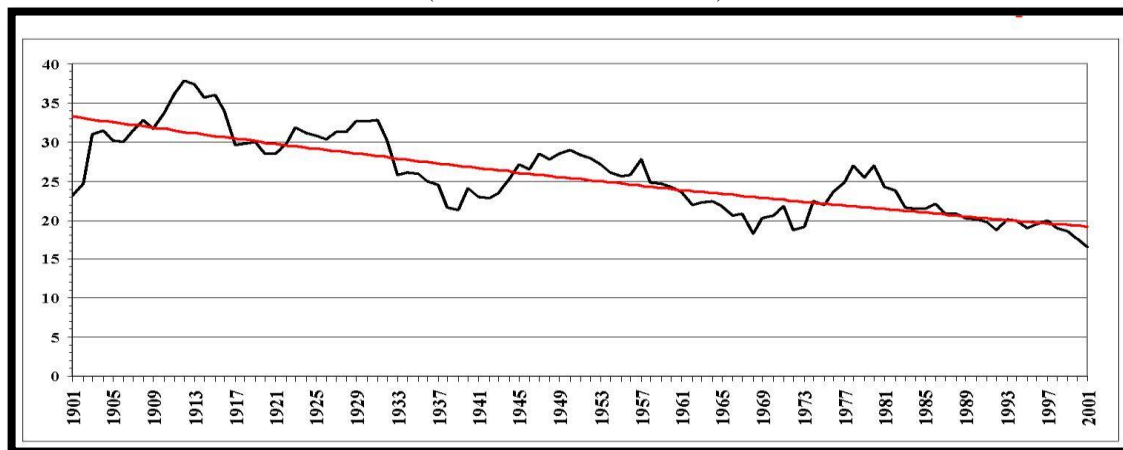
Año	TBN	Año	TBN	Año	TBN	Año	TBN
1901	20,0	1926	31,3	1951	28,2	1976	23,4
1902	21,2	1927	32,3	1952	27,9	1977	24,5
1903	26,9	1928	32,4	1953	27,1	1978	26,8
1904	27,4	1929	33,8	1954	26,1	1979	25,4
1905	26,4	1930	33,7	1955	25,5	1980	27,1
1906	26,6	1931	34,0	1956	25,8	1981	24,2
1907	28,1	1932	31,3	1957	27,8	1982	23,7
1908	29,8	1933	26,9	1958	24,8	1983	21,5
1909	29,1	1934	27,2	1959	24,6	1984	21,4
1910	31,4	1935	27,1	1960	24,2	1985	21,3
1911	34,3	1936	26,0	1961	23,6	1986	22,1
1912	36,4	1937	25,4	1962	21,7	1987	20,7
1913	36,6	1938	22,4	1963	22,0	1988	20,9
1914	35,7	1939	21,9	1964	22,2	1989	20,3
1915	36,0	1940	24,9	1965	21,4	1990	20,3
1916	34,0	1941	23,6	1966	20,3	1991	20,0
1917	29,9	1942	23,3	1967	20,5	1992	19,1
1918	30,0	1943	23,9	1968	18,1	1993	20,3
1919	30,2	1944	25,6	1969	20,4	1994	20,3
1920	28,9	1945	27,4	1970	20,7	1995	19,2
1921	28,9	1946	26,7	1971	21,7	1996	19,9
1922	30,4	1947	28,4	1972	18,5	1997	20,3
1923	32,5	1948	27,8	1973	18,9	1998	19,3
1924	32,0	1949	28,4	1974	22,2	1999	19,1
1925	31,8	1950	28,9	1975	21,6	2000	18,2
						2001	17,4

Se observa que la tasa bruta de natalidad muestra una tendencia general a la disminución desde valores superiores al 37 por mil en 1912, hasta valores próximos al 17

<sup>670</sup> La tasa de natalidad  $n = N / P \times 1000$ ; donde N son los nacimientos registrados en el año, y P la población total en ese mismo año.

por mil del año 2001. Durante los años intermedios, la línea que dibujan las tasas anuales resulta con alzas y bajas; a ésta, por medio de una regresión exponencial, se le dibujó la línea de tendencia central, tal como se puede ver en el gráfico N°16.

**Gráfico 16: Evolución de la Tasa Bruta de Natalidad en Córdoba ciudad**  
(Serie histórica 1901- 2001)



Fuente: Cuadro 11. La curva de regresión es exponencial, casi coincidente con una regresión lineal.

Las tasas brutas de natalidad fueron superiores a la línea de tendencia en los períodos: 1910-1917; 1922-1933; 1945-1958; y, 1976-1983. Mientras fueron inferiores, en los períodos: 1917-1922; 1933-1944; 1961-1974; y, 1991-2001. Se puede apreciar que hubo una coincidencia aproximada en el comportamiento relativo de la curva de los nacimientos -expresión de la tasa de natalidad- entre los períodos de alza y baja, con los momentos de auge y crisis económico-sociales. Suben en: 1905-1910; 1923-1930; 1943-1951; 1973-1982. Y, bajan en: 1910-1922; 1932-1942; 1952-1972; para declinar de 1982 en adelante. En esta gráfica se ve más claridad que hay una correspondencia significativa entre las tasas altas de nacimiento y los años de bonanza económico-social.

## 2.3.- MORTALIDAD

El registro de las defunciones presenta los mismos problemas que los que se vieron para los nacimientos y, en singular, mayores a los de la población total. Las fuentes utilizadas para componer la serie histórica de este trabajo son las que se reseñan más abajo.

### 2.3.1.-Los registros de las muertes y la serie

En el Cuadro 12 (abajo) se pueden apreciar los datos de las defunciones en la ciudad que se presentan en correspondencia con la fuente que le dio origen, en una serie

secular. Los datos de las columnas (1)<sup>671</sup>, (2)<sup>672</sup>, (3)<sup>673</sup> y (4)<sup>674</sup>, obtenidos de distintos archivos de la provincia, más la información que aporta la investigación sobre mortalidad de la ciudad de Córdoba, entre 1906 y 1943, realizada por Adrián Carboneti (2007), han permitido construir una serie histórica bastante confiable para todo el siglo. La serie, plasmada en la columna (5), retoma básicamente los registros de la columna (1), de la Dirección General de Estadísticas, Censos e Investigaciones de la provincia, entre 1901 y 1969 y de 1979 a 2000; mientras que para el decenio 1969-1979, se usaron los de la columna (2). Para los cálculos en las páginas que siguen de otras estadísticas vitales -como crecimiento vegetativo, evolución de la población-, y para las migraciones, la información de la mortalidad se tomó de la serie la columna (5) de este cuadro.

**Cuadro 12: Defunciones en la ciudad de Córdoba y fuentes**  
(Serie histórica 1901- 2001)

Defunciones					
Año	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1901	2.730	---	---	---	2.730
1902	2.281	---	---	---	2.281
1903	2.441	---	---	---	2.441
1904	2.239	---	---	---	2.239
1905	2.729	---	---	---	2.729
1906	2.532	---	---	---	2.532
1907	2.574	---	---	---	2.574
1908	2.584	---	---	---	2.584
1909	3.310	---	---	---	3.310
1910	3.944	---	---	---	3.944
1911	3.611	---	---	---	3.611
1912	3.389	---	---	---	3.389
1913	3.233	---	---	---	3.233
1914	3.757	---	---	---	3.757
1915	3.801	---	---	---	3.801
1916	4.128	---	---	---	4.128
1917	3.976	---	---	---	3.976
1918	3.998	---	---	---	3.998
1919	4.339	---	---	---	4.339
1920	3.977	---	---	---	3.977
1921	3.921	---	---	---	3.921
1922	3.932	---	---	---	3.932

<sup>671</sup> La serie de Defunciones 1901-1962, publicada por la Dirección General de Estadísticas, Censos e Investigaciones del Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión Social, Gobierno de la Provincia de Córdoba, *Estadísticas Demográficas y Vitales*, Ed. 1967; Defunciones por departamentos. 1901-1962, para el Departamento Capital p. 60 y de 1980 a 2000 las estadísticas vitales publicadas por la Dirección de Estadísticas del Ministerio de Salud de la Provincia de Córdoba. *Estadísticas Vitales 1980-1991*, Departamento de Estadísticas, Ministerio de Salud de la Provincia de Córdoba, 2 de octubre de 1992; y *Estadísticas Vitales 1991-2000*, Departamento de Estadísticas, Ministerio de Salud de la Provincia de Córdoba, marzo de 2002

<sup>672</sup> Celton (s.f.).

<sup>673</sup> Nordio (s.f.).

<sup>674</sup> Peralta (2007); en este caso los datos sobre defunciones entre 1971 y 1991 son estimados en base a una proyección lineal.

<b>1923</b>	3.668	---	---	---	3.668
<b>1924</b>	3.724	---	---	---	3.724
<b>1925</b>	3.961	---	---	---	3.961
<b>1926</b>	4.491	---	---	---	4.491
<b>1927</b>	3.936	---	---	---	3.936
<b>1928</b>	4.475	---	---	---	4.475
<b>1929</b>	5.183	---	---	---	5.183
<b>1930</b>	4.001	---	---	---	4.001
<b>1931</b>	3.991	---	---	---	3.991
<b>1932</b>	4.149	---	---	---	4.149
<b>1933</b>	3.956	---	---	---	3.956
<b>1934</b>	3.620	---	---	---	3.620
<b>1935</b>	4.462	---	---	---	4.462
<b>1936</b>	4.286	---	---	---	4.286
<b>1937</b>	3.346	---	---	---	3.346
<b>1938</b>	4.462	---	---	---	4.462
<b>1939</b>	4.423	---	---	---	4.423
<b>1940</b>	4.024	---	---	---	4.024
<b>1941</b>	3.790	---	---	---	3.790
<b>1942</b>	4.021	---	---	---	4.021
<b>1943</b>	4.082	---	---	---	4.082
<b>1944</b>	4.066	---	---	---	4.066
<b>1945</b>	4.326	---	---	---	4.326
<b>1946</b>	4.183	---	---	---	4.183
<b>1947</b>	4.683	---	---	---	4.683
<b>1948</b>	4.237	---	---	4.237	4.237
<b>1949</b>	4.305	---	---	4.305	4.305
<b>1950</b>	4.267	---	---	4.267	4.267
<b>1951</b>	4.510	---	---	4.510	4.510
<b>1952</b>	4.576	---	---	4.576	4.576
<b>1953</b>	4.555	---	---	4.555	4.555
<b>1954</b>	4.534	---	---	4.534	4.534
<b>1955</b>	5.089	---	---	5.089	5.089
<b>1956</b>	4.907	---	---	4.907	4.907
<b>1957</b>	5.640	---	---	5.640	5.640
<b>1958</b>	5.097	---	---	5.097	5.097
<b>1959</b>	5.119	---	---	5.119	5.119
<b>1960</b>	5.445	---	---	5.445	5.445
<b>1961</b>	5.437	---	---	5.437	5.437
<b>1962</b>	5.779	---	---	5.779	5.779
<b>1963</b>	5.307	---	---	5.307	5.307
<b>1964</b>	5.405	---	---	5.405	5.405
<b>1965</b>	6.123	---	---	6.123	6.123
<b>1966</b>	5.811	---	---	5.811	5.811
<b>1967</b>	5.656	---	---	5.656	5.656
<b>1968</b>	6.176	---	---	6.176	6.176
<b>1969</b>	6.953	---	6.959	6.959	6.953
<b>1970</b>	---	6.981	6.981	6.981	6.981
<b>1971</b>	---	7.121	7.121	7.110	7.121
<b>1972</b>	---	7.186	7.186	7.346	7.186
<b>1973</b>	---	6.656	6.652	7.581	6.656
<b>1974</b>	---	6.249	6.229	7.817	6.249
<b>1975</b>	---	6.818	6.804	8.053	6.818
<b>1976</b>	---	7.272	7.264	8.289	7.272
<b>1977</b>	---	6.897	6.880	8.525	6.897
<b>1978</b>	---	6.619	6.602	8.761	6.619

<b>1979</b>	---	6.903	6.870	8.996	6.903
<b>1980</b>	6.721	6.827	6.714	9.232	6.721
<b>1981</b>	6.855	6.974	6.857	9.468	6.855
<b>1982</b>	7.036	7.113	7.033	9.704	7.036
<b>1983</b>	7.703	7.821	---	9.940	7.703
<b>1984</b>	7.820	7.909	---	10.176	7.820
<b>1985</b>	7.852	7.401	---	10.411	7.852
<b>1986</b>	7.872	7.914	---	10.647	7.872
<b>1987</b>	7.862	7.893	---	10.883	7.862
<b>1988</b>	8.619	8.650	---	11.119	8.619
<b>1989</b>	7.764	---	---	11.355	7.764
<b>1990</b>	8.055	---	---	11.590	8.055
<b>1991</b>	8.173	---	---	11.826	8.173
<b>1992</b>	8.163	---	---	12.062	8.163
<b>1993</b>	9.219	---	---	9.219	9.219
<b>1994</b>	8.084	---	---	8.084	8.084
<b>1995</b>	8.688	---	---	8.688	8.688
<b>1996</b>	8.693	---	---	8.693	8.693
<b>1997</b>	8.516	---	---	7.317	8.516
<b>1998</b>	8.932	---	---	6.640	8.932
<b>1999</b>	10.168	---	---	5.963	10.168
<b>2000</b>	9.359	---	---	---	9.359
<b>2001</b>	---	---	---	---	9.846

Elaboración propia en base a las fuentes indicadas

La mortalidad es una variable que incide directamente en la evolución total de la población. En su medición más simple, el registro de muertes anuales, cuenta la cantidad de individuos que dejan de ser parte de esa población. Con la información de la cantidad de defunciones registradas y estimadas, para la ciudad de Córdoba, detallada en la serie histórica del cuadro N° 12, se elaboraron el gráfico N°17 y los indicadores relativos a la mortalidad. La medición más simple es la Tasa Bruta de Mortalidad General (TBMG), también la más conocida y usada; en este caso se adoptó para los valores del cuadro 13.

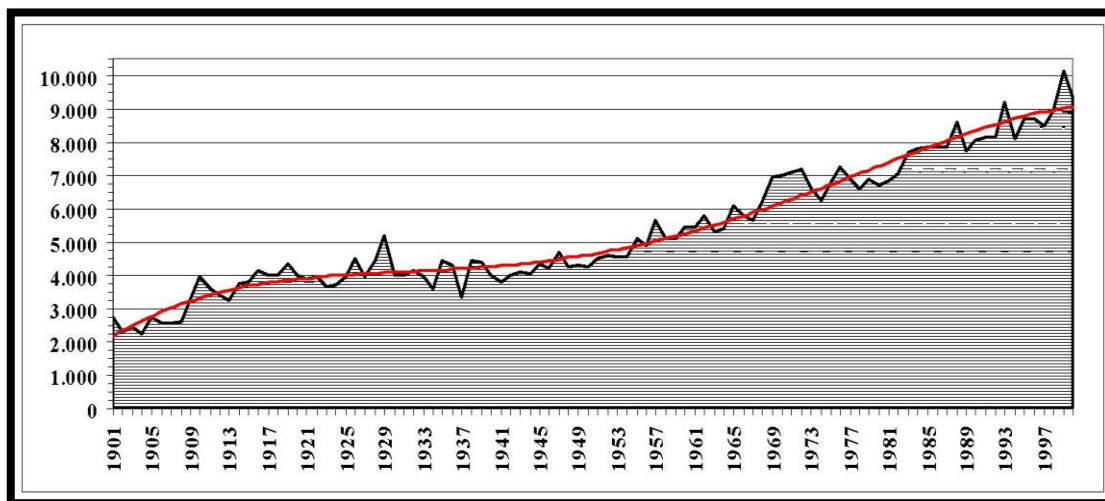
**Cuadro 13: Evolución de la Tasa Bruta de Mortalidad General por mil habitantes**  
(Ciudad de Córdoba 1901- 2001)

<b>Año</b>	<b>TBM</b>	<b>Año</b>	<b>TBM</b>	<b>Año</b>	<b>TBM</b>	<b>Año</b>	<b>TBM</b>
1901	37,3	1926	23,4	1951	10,3	1976	7,9
1902	25,8	1927	19,9	1952	10,1	1977	7,3
1903	26,4	1928	21,9	1953	9,7	1978	6,9
1904	23,3	1929	24,6	1954	9,4	1979	7,1
1905	27,2	1930	18,4	1955	10,2	<b>1980</b>	<b>6,8</b>
1906	24,3	1931	17,8	1956	9,5	1981	6,8
1907	23,8	1932	18,0	1957	10,6	1982	6,9
1908	23,1	1933	16,6	1958	10,3	1983	7,4
1909	28,6	1934	14,8	1959	10,0	1984	7,4
1910	33,0	1935	17,6	<b>1960</b>	<b>9,3</b>	1985	7,4
1911	29,3	1936	16,4	1961	0,9	1986	7,3
1912	26,7	1937	12,4	1962	9,2	1987	7,2
1913	24,7	1938	15,9	1963	8,2	1988	7,8
<b>1914</b>	<b>27,8</b>	1939	15,2	1964	8,0	1989	6,9
1915	27,3	1940	13,4	1965	8,8	1990	7,1
1916	28,8	1941	12,2	1966	8,1	<b>1991</b>	<b>7,2</b>
1917	27,0	1942	12,5	1967	7,7	1992	7,1
1918	26,3	1943	12,2	1968	8,1	1993	7,9

1919	27,7	1944	11,7	1969	8,9	1994	6,9
1920	24,7	1945	12,1	<b>1970</b>	<b>8,7</b>	1995	7,4
1921	23,6	1946	11,2	1971	8,7	1996	7,3
1922	23,0	<b>1947</b>	<b>12,1</b>	1972	8,5	1997	7,1
1923	20,9	1948	10,6	1973	7,7	1998	8,4
1924	20,6	1949	10,4	1974	7,1	1999	7,4
1925	21,3	1950	10,0	1975	7,6	2000	7,7
						<b>2001</b>	<b>8,3</b>

Fuente: población Cuadro 9; defunciones Cuadro 12 Columna (4).

**Gráfico 17: Muertes registradas en la Ciudad de Córdoba**  
(Serie histórica 1901- 2001)



Fuente: Cuadro 12 Columna (4). La tendencia es una polinómica de grado 4.

Señala Carbonetti -siguiendo a Somoza- que la mortalidad en el país entre 1895 y 1914 debió ser muy alta ya que la esperanza de vida al nacer, calculada para ese período, fue apenas de cuarenta años (Carbonetti 2007: 32). Se confirma esta presunción con el trabajo de Celton, quien sostiene que hubo una ganancia anual de 0,38 años en la esperanza de vida entre 1914 y 1948 (Celton 1995: 329). Para este y otros autores, la mortalidad tan elevada tenía como causa importante las enfermedades infectocontagiosas, estrechamente vinculadas a las condiciones de vida de la población.

Las variaciones en la mortalidad, presentaron diferentes ritmos en estos años:

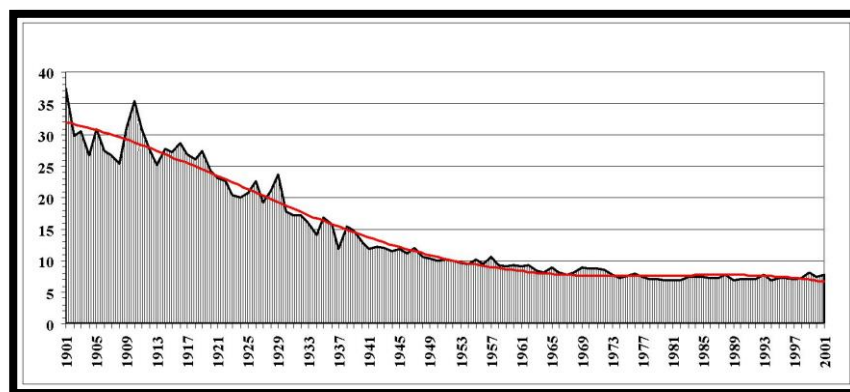
Una segunda etapa de descenso, muy pronunciada entre 1919 y 1921/22, y luego con una caída más suave. Es posible que este descenso en la mortalidad general se deba a un mayor espaciamiento en el tiempo de las epidemias posiblemente por la construcción de obras de salubridad, en particular en la ciudad y la provincia de Buenos Aires, donde se encontraba concentrada gran parte de la población y en las principales ciudades como Córdoba y Rosario. Es el momento en que Argentina comienza a entrar en lo que denominamos la transición epidemiológica (Carbonetti, 2007: 63)

Para poder observar con más claridad la evolución de la mortalidad en la ciudad, se graficó la información elaborada para el cuadro N° 13 en el Gráfico 18. Aquí, se puede observar que la mortalidad en la ciudad de Córdoba había disminuido, desde principios



de siglo hasta finales de la década de 1960 ininterrumpidamente, cuando bajó desde una tasa superior al 35 por mil a una apenas por encima del 7 por mil, tal como lo indica la línea de tendencia o de regresión polinómica. Además de la mortalidad alta, se observa que en los años de principios de siglo hubo fuertes fluctuaciones: en 1907 la mortalidad se ubicó en el orden del 26 por mil; un par de años después, pasó los 35 por mil; volvió a caer en 1913, a un 25 por mil; para trepar en 1916, al 28,8 por mil. Mientras que, desde 1969, que alcanzó una cifra cercana al 9 por mil, descendió a un poco más del 6 por mil en 1980; luego subió por encima del 7 por mil en 1983; y, se mantuvo oscilando alrededor de ese valor en los años siguientes. El gráfico N°18 también muestra que, entre 1906 y 1947, hay dos etapas diferenciadas: la de 1906 hasta 1916, en la que la tasa de mortalidad es alta con grandes oscilaciones; y, de 1916 en adelante, con una tasa de mortalidad que disminuye.

**Gráfico 18: Tasa Bruta de Mortalidad General en la Ciudad de Córdoba**  
(Serie histórica 1901- 2001)



Fuente: Elaboración propia en base a Cuadro N° 13. La línea de tendencia es una polinómica de grado 4.

En el cuadro siguiente se lee con más claridad la tendencia a la disminución en la tasa bruta de mortalidad, para los años 1906 a 1943 en los promedios quinquenales.

**Cuadro 14: Promedio de Tasas Brutas de Mortalidad entre 1906-1943**  
(Cada mil habitantes)

Años	Promedio
1906- 09	30,113
1910- 14	27,384
1915- 19	26,782
1920- 24	21,720
1925- 29	21,486
1930- 34	16,594
1935- 39	15,518
1940- 43	12,428

Fuente: Carbonetti (2007). En base a datos de B.E.M.M. y A.E.P.C.

El cuadro anterior permite observar que hubo un descenso muy fuerte de mortalidad entre 1906 y 1943, cuando pasó de una TBM 30 por mil en promedio, a una del 12 por mil. Dentro de la tendencia fuerte a la caída de la mortalidad, en esta etapa, se

distinguen tres períodos: el que va desde 1906 hasta fines de la década de 1910, donde se observan tasas muy altas de mortalidad cercanas al 30 por mil, que tienden a disminuir; la década de 1920, con una fuerte reducción, y un posterior estancamiento cercano al 21 por mil hasta 1930; y, el que va de 1930 a 1943, con una disminución mayor que lleva la tasa de mortalidad apenas por encima del 10 por mil.

Otro de los fenómenos observables durante este período es el de un aumento muy significativo en la esperanza de vida al nacer, medida que sólo pudo ser tomada a través de los censos. Entre el censo de población de 1914 y el de 1947, se observa una esperanza de vida al nacer que pasa, de 34,59 años en 1914, a 57,22 en 1947. Es decir, que hubo un crecimiento cercano al 65% al final de este período. Los fenómenos hasta aquí expuestos podrían enmarcarse en la caracterización que hace Omran sobre la transición epidemiológica, reducción de las tasas de mortalidad cercanas a un 30 por mil y el aumento de la esperanza de vida al nacer cercano al 65 por mil (Carbonetti 2007:100).

### **2.3.2.- Epidemias importantes que incidieron en las altas tasa de mortalidad**

El cólera es una enfermedad cuyo origen se ubica en los deltas pantanosos y densamente poblados de los ríos Ganges y Brahmaputra, en la India; se extendió explosivamente al resto del mundo en el siglo XIX y continúa hoy de manera endémica en algunas regiones. Se sabe a ciencia cierta que hubo ocho pandemias de esta enfermedad: la primera, en 1817 se extendió a Turquía y los países árabes; la segunda, de 1826 a 1851 comenzó en India y afectó Asia, Europa -incluida Inglaterra-, África y, en 1832, América del Norte -Canadá, México y Estados Unidos-, América Central y el Caribe -Cuba, Guatemala, Nicaragua, Panamá, Jamaica-, y en América del Sur -Guyana, Brasil y Uruguay-; la tercera, entre 1852 y 1859, se extendió al Asia, África, Europa y América (Estados Unidos, Canadá, Colombia, Trinidad y Tobago, Saint Thomas, Venezuela, Guayana, Brasil, Uruguay, Costa Rica, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Guatemala y Argentina); la cuarta, en los años de 1863 a 1879, afectó Asia, Europa y América (Estados Unidos, Guadalupe, República Dominicana, Cuba, Saint Thomas, Nicaragua, Belice, Honduras, Paraguay, Brasil, Chile, Bolivia, Perú, Uruguay y Argentina); la quinta, en los años de 1881 a 1896, se extendió por Europa, Asia, África, y América (Estados Unidos, Argentina, Brasil, Chile y Uruguay); la sexta, entre 1899 y 1923, comenzó en India y se extendió por África, Asia Menor y Europa. La séptima, de 1961 a la actualidad, dio inicio en las Islas Célebes de Indonesia y se extendió en dos etapas -la primera (1961-1966) con expansión lenta y la segunda más rápida, a partir de los años setenta que se extiende hasta

hoy<sup>675</sup>- afectó Asia, África, Europa y América Latina. En Latinoamérica la difusión fue muy veloz a partir de 1991 cuando ocurrieron los primeros casos en Perú extendiéndose a todo el subcontinente. La octava pandemia se inició en 1992 en Madrás y Bangladesh y alcanzó el subcontinente indio, China, Tailandia y Malasia. (S/A 1998)

La difusión por el mundo en estas ocho oleadas tiene poco y nada que ver con un fenómeno exclusivamente biológico o natural. Al respecto señala Carbonetti:

“Su salida de la India y expansión a todo el mundo está relacionado al crecimiento del capitalismo en su etapa de desarrollo colonial. No es una casualidad que sea justamente en el siglo XIX que se difundió en forma pavorosa y, como dice Mc. Neill: ‘el antiguo y consolidado sistema de difusión del cólera por el territorio indio se cruzó con el nuevo sistema de comercio y los movimientos militares impuestos por los británicos. El resultado fue que el cólera sobrepasó sus límites habituales y floreció en territorios nuevos e inhabituales, totalmente carentes de la resistencia y de las reacciones acostumbradas a su presencia’ (Mc. Neill 1984, p.20)”. (Carbonetti, 2007)

La cuarta pandemia llegó al territorio de Argentina, durante la segunda mitad del siglo XIX<sup>676</sup>, aunque se habían registrado un antecedente aislado en la mitad anterior:

“El Dr. José Penna, autor de una excelente historia del cólera en la Argentina hace referencia de un primer brote colérico en Bahía Blanca (sur de la provincia de Buenos Aires) llevado por un regimiento del ejército que fue embarcado en una nave que había llegado de la India, sin embargo ese brote quedó circunscripto a la zona sur de Buenos Aires.” (Carbonetti 2008)

Fue en el verano de 1867-68, cuando se extendió a diferentes provincias (Buenos Aires, Santa Fe, Corrientes, Entre Ríos, Córdoba, San Juan, Santiago del Estero), un brote iniciado en los puertos de Buenos Aires y Rosario<sup>677</sup>, haciendo estragos en la población. Sobre el origen de esta epidemia en el territorio del Río de la Plata, se explica que llegó a Montevideo por barco (el vapor “Sensovia”) proveniente de Génova, ciudad donde había entonces epidemia; de Montevideo se extendió a Buenos Aires, y al resto de las provincias argentinas (Carbonetti 2008). A las provincias del litoral se expandió a través de los ríos y los puertos; al resto del país fue el tráfico comercial y el transporte ferroviario

---

<sup>675</sup> “Según un informe publicado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), el número total de casos de cólera disminuyó en un 60% en 2018. Dicho informe pone de relieve las tendencias observadas en materia de prevención y control en los lugares del mundo más afectados por el cólera, en particular Haití, Somalia y la República Democrática del Congo.” (OMS 2019)

<sup>676</sup> “El cólera apareció en Argentina en repetidas oportunidades durante la segunda mitad del siglo XIX: 1856 -brote de pequeña magnitud que pasó inadvertido-, 1867-1869, 1873-1874, 1886-1887 y 1894-1895.” (Pérgola 2010).

<sup>677</sup> Según refiere Carbonetti (2007), los estudios sobre las epidemias de cólera en Córdoba y Argentina tienen como precursores a José Penna (1897), Félix Garzón Maceda (1917), Alberto M. Ceballos Uriarte (1972), Aníbal Arcondo (1995), aunque con diferentes enfoques en su abordaje.

quienes extendieron el vibrión colérico.<sup>678</sup> La provincia de Córdoba tuvo como nodos de distribución a las ciudades de Río IV, Villa Nueva y la ciudad Capital.

“En Córdoba la epidemia de cólera se declaró a principios de diciembre de 1867. Los poblados hacia el norte de la ciudad, aún con mayor población que los del sur fueron atacados ferozmente y en algunos caso con una alta mortalidad.” (Carbonetti 2008)

Los efectos de la epidemia sobre la población fueron varios. En primer lugar, la alta mortalidad generó una disminución neta de la misma, con posterior impacto sobre su crecimiento. La mortalidad que causó fue registrada en un estudio de Garzón Maceda, que retomó y graficó Carbonetti en un trabajo de su autoría.

La distribución geográfica de la mortalidad en la ciudad no fue homogénea, si no que estuvo mediada por la distribución de la población y el equipamiento de agua en la misma.

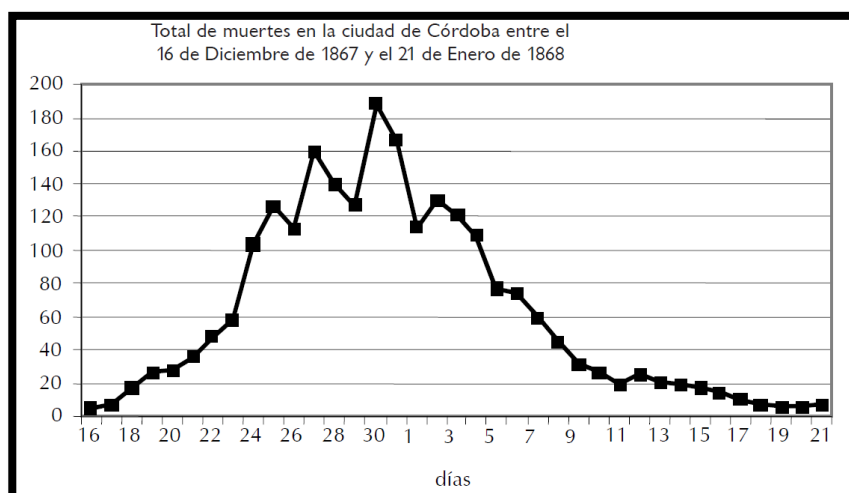
En el caso de la ciudad de Córdoba el impacto fue mucho mayor pues su población era menor [que en Buenos Aires. M.H.]. Frente a esto la hipótesis general puede estar dada esencialmente por que los focos de infección, el agua contaminada, estuvieron localizados en ciertos sectores de la ciudad, con lo cual la mayoría de la población los sufrió menos que en la ciudad de Córdoba en la cual los focos estaban más centralizados y donde la mayor parte de la población utilizaba el agua contaminada. (Carbonetti 2008: 9)

En segundo lugar, se realizaron algunos cambios en el sistema estatal de salud, en las condiciones de vida y el equipamiento de la ciudad, que permitieron estar mejor preparados cuando llegó la segunda epidemia nacional. Una de ellas, fue la creación de una Facultad de Ciencias Médicas en la Universidad Nacional de Córdoba; y, se habían producido en el Estado nacional y provincial, sectores administrativos dedicados al área de salud, que promovieron políticas higienistas.

---

<sup>678</sup> Hay otros estudios que mencionan que: “durante esa misma pandemia, el cólera finalmente llegó a América. Para 1867, ya se había empezado a esparcir cómodamente en los campamentos brasileños de la guerra del Paraguay. Como en esa guerra Argentina y Brasil eran aliados, rápidamente se detectaron casos en el ejército argentino, particularmente, en el campamento de Tuyú Cué, a cargo de Lucilo del Castillo, un médico, permítanme decirlo, con un nombre precioso. Luego, a través de los soldados que volvían del frente, el cólera llegó a Rosario, primero, y a Buenos Aires, después, donde generó un brote muy importante que mató, el 2 de enero de 1868, al vicepresidente Marcos Paz. Valga mencionar que el vicepresidente justo estaba ejerciendo la presidencia porque Bartolomé Mitre, que era el presidente electo,<sup>30</sup> bueno, algo así. En mi otro libro, del que les hablé antes, *Breve atlas anecdótico de la ciencia*, menciono que en esa época los presidentes se elegían a través del voto en voz alta en los atrios de las iglesias y, obviamente, sólo votaban varones. estaba al mando de las tropas argentinas en la guerra del Paraguay. Pero Marcos Paz no fue la única víctima, a lo sumo fue la más prominente. La epidemia hizo estragos en Buenos Aires y empezó a llenar el cementerio de la Recoleta, una especie de adelanto de lo que pasaría apenas tres años después con la epidemia de fiebre amarilla. (...) De hecho, se calcula que durante el brote de cólera de 1868 murieron por esa causa no menos de 3000 porteños”; y, más adelante dice: “hubo otra epidemia fuerte de cólera en Buenos Aires en 1886 y 1887, que llegó al norte del país, y otra que se inició en 1895, en Santa Fe.” (Carballeda, 2020)

**Gráfico 19: Total de muertes por cólera al día**



Elaborado en base a los datos de Garzón Maceda, F. (1917: 678) por Carbonetti et al (2008: 9)

La segunda epidemia de cólera en el país fue parte de la quinta pandemia mundial, y llegó al puerto de Buenos Aires proveniente de Génova, probablemente en el buque Perseo, que habría llevado el bacilo también a la ciudad de Rosario (Penna 1897: 200). Una de las estrategias implementadas para evitar el contagio fue la organización de cordones sanitarios que aislaran a los focos de infección; la provincia Córdoba prohibió el paso de los trenes provenientes de estas ciudades e impuso un cordón sanitario en el camino a la provincia de Santa Fe en la localidad de Arroyo Tortugas. El gobierno nacional intervino imponiendo a las provincias la libre circulación de los trenes, con lo cual la enfermedad se distribuyó sobre rieles, pero con diferente patrón geográfico<sup>679</sup>.

Sobre estas epidemias de cólera en el país concluye Carbonetti:

“La integración a un mundo cada vez más unido mediante el comercio, las políticas de desarrollo económico con el favorecimiento de la inmigración y la integración del territorio nacional mediante medios de transporte más rápidos y eficientes fueron generadores del desarrollo del cólera en todo el territorio nacional. Los medios de transporte terrestres, especialmente el tren y los medios de comunicación marítimos y el agua habían sido los principales difusores de la enfermedad. Pero también las estrategias de supervivencia, la huida, de las sociedades que habían sido atacadas fueron los principales contribuyeron a la expansión del cólera en los territorios provinciales. De esta la forma en cómo se expandió el cólera de 1886-1887 fue la consecuencia de una modernización creciente de la Argentina y también la base de una posterior modernización en sus estructuras sanitarias...”. (Carbonetti 2008:18)

Otras enfermedades que llegaron a generar epidemias con altas tasas de mortalidad en la ciudad, debido a la naturaleza infecciosa de las mismas y a las

<sup>679</sup> “... el cólera siguió las vías férreas generando focos y no una extensión del cólera en todas la provincia como había sucedido en la epidemia de 1867, donde el comercio llegaba más lentamente pero a todas las regiones.” (Carbonetti et al 2008:13-14)

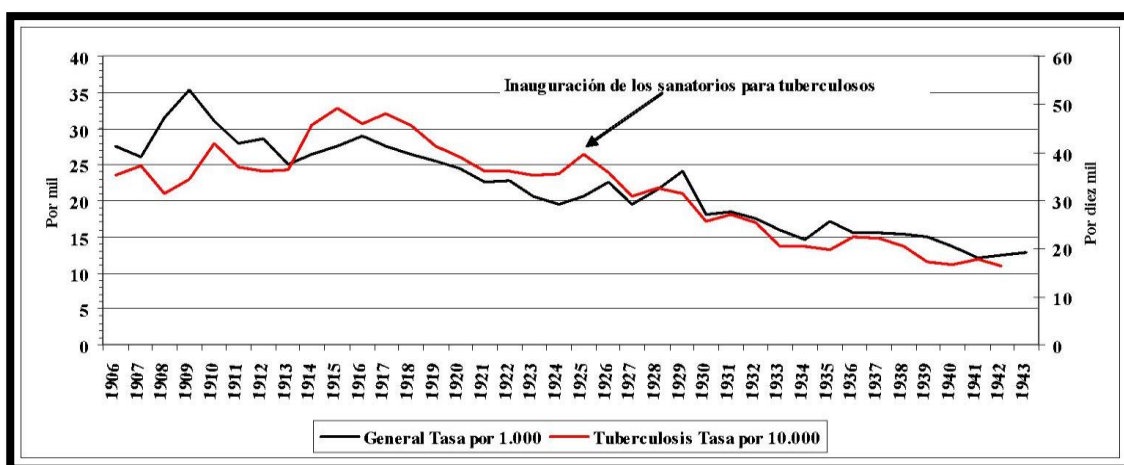
características del proceso de urbanización a principios del siglo veinte, fueron: viruela, sarampión, gripe, coqueluche y, la más importante en la ciudad, tuberculosis:

Dentro de las causas de mortalidad de carácter epidémico se destaca la viruela, hay eventos epidémicos en los años 1909-1921-1922; luego de esta última fecha desaparecen las epidemias de esta enfermedad; también se observan epidemias de sarampión en 1910 y en menor medida en 1920; de gripe en 1918 y 1921 y coqueluche en 1919. Podemos confirmar que, hacia la primera mitad de la década de 1920, los excesos de mortalidad por epidemias tienden a desaparecer en la ciudad de Córdoba (Carbonetti 2007: 100).

Para Carbonetti, la alta mortalidad en Córdoba en el primer cuarto del siglo xx, estuvo fuertemente influida por la tuberculosis, como causa principal de muerte; así como el fuerte descenso de la misma a partir de 1930, se vio en buena parte determinado por la asistencia sanitaria a esa enfermedad.

La tendencia a la baja de la mortalidad general en el país, encuentra en las primeras décadas del siglo xx, en la provincia de Córdoba, una situación particular debido al alto nivel de mortalidad y su ritmo lento de descenso, comparado con las otras provincias como Santa Fe, Entre Ríos o Buenos Aires. Lo anterior se debió a un importante número de personas que, desde otras provincias, llegaban a Córdoba para tratar la tuberculosis aprovechando las bondades climáticas. Una parte de estos enfermos no logró superar la enfermedad y se sumaron a las muertes locales. La ciudad de Córdoba fue uno de los distritos que más redujo la mortalidad por esta causa (Carbonetti 2007: 74).

### Gráfico 20: Tasas Brutas de Mortalidad General y por Tuberculosis en Córdoba

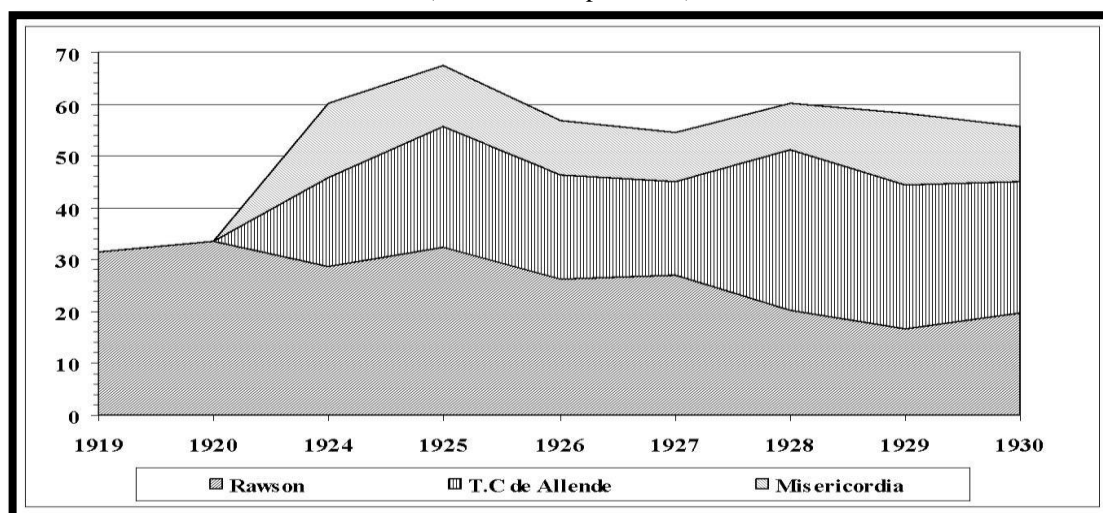


Fuente: Carbonetti (2007). En base a *Boletín Mensual Municipal* de la ciudad de Córdoba.

Las variaciones en las líneas que en el cuadro anterior representan la mortalidad general (referida en la escala de la derecha de diez mil habitantes), y la mortalidad por tuberculosis (referida a la escala de la izquierda de mil habitantes), las que dibujan figuras ajustada en sus variaciones, parecieran corroborar esta explicación.

La explicación de una caída en la mortalidad general, vinculada a una mejora en las condiciones sanitarias de la población, en particular con el control de la tuberculosis, tiene sólidos fundamentos en los números representados en los cuadros y gráficos de este apartado.

**Gráfico 21: Ingresos Mensuales en los sanatorios para tuberculosos en Córdoba**  
(en número de pacientes)



Fuente: Carbonetti (2007), basado en el Boletín Mensual Municipal de la ciudad de Córdoba.

En el gráfico N°21 (arriba), se puede ver el número de ingresantes con esta enfermedad a cada uno de los hospitales, además se observa que alcanza un pico máximo en el año 1925, y otro menor en 1928, con una tendencia a disminuir hasta finales de la década de 1930.

La creación de los hospitales Tránsito Cáceres de Allende y Misericordia, que se sumaron al Rawson, permitieron una atención masiva a enfermos de estas infecciones.

Sobre este tema señala Carbonetti:

“La ciudad de Córdoba no ingresó al proceso de transición demográfica hasta mediados de la década de 1920, cuando comenzaron a disminuir las muertes por epidemias. No obstante, siguieron persistiendo algunas enfermedades endémicas como la fiebre tifoidea, las neumonías y bronconeumonías, la gastroenteritis que aumentaban la mortalidad infantil y la tuberculosis, una de las que generaba mayores tasas de mortalidad.” (Carbonetti 2007: 91-92)

## 2.4.- CRECIMIENTO NATURAL

El crecimiento natural o vegetativo, en su expresión más simple, como lo considera la ecuación demográfica, resulta de la diferencia que se da entre la cantidad de

nacidos vivos y los fallecimientos que ocurren en una población en un año. El Cuadro N°15 se presentan los resultados del cálculo de este crecimiento, con todas las reservas que ya se expresaron sobre los registros de nacimientos y muertes, para obtener una serie cuya validez general, expresada como tendencia, resulta aceptable.

**Cuadro 15: Crecimiento natural y migratorio en Córdoba Ciudad**  
(Serie histórica 1901- 2001)

Año	Nacim.	Muertes	Crec. Nat.	Mig.	Crec. Nat. Tasa*	Saldo Mig. Tasa*
1901	1.686	2.730	-1.044	4.583	-14,7	62,1
1902	1.876	2.281	-405	4.116	-5,4	52,9
1903	2.479	2.441	38	3.853	0,5	47,0
1904	2.639	2.239	400	3.680	4,9	42,6
1905	2.648	2.729	-81	4.360	-0,9	48,4
1906	2.768	2.532	236	4.251	2,6	44,8
1907	3.038	2.574	464	4.241	4,9	42,5
1908	3.336	2.584	752	4.181	7,6	39,9
1909	3.366	3.310	56	5.117	0,5	46,9
1910	3.758	3.944	-186	5.611	-1,7	49,2
1911	4.231	3.611	620	5.068	5,4	42,0
1912	4.633	3.389	1.244	4.721	10,4	37,1
1913	4.792	3.233	1.559	4.697	12,4	35,0
1914	4.815	3.757	1.058	3.323	8,0	39,4
1915	5.004	3.801	1.203	3.320	8,8	23,2
1916	4.876	4.128	748	3.922	5,3	26,7
1917	4.409	3.976	433	4.388	3,0	29,0
1918	4.557	3.998	559	4.419	3,7	28,2
1919	4.737	4.339	398	4.742	2,6	29,4
1920	4.655	3.977	678	4.628	4,2	27,7
1921	4.795	3.921	874	4.605	5,3	26,7
1922	5.186	3.932	1.254	4.403	7,3	24,6
1923	5.717	3.668	2.049	3.791	11,6	20,4
1924	5.797	3.724	2.073	3.957	11,3	20,6
1925	5.918	3.961	1.957	4.269	10,4	21,6
1926	6.012	4.491	1.521	4.907	7,8	24,1
1927	6.398	3.936	2.462	4.174	12,2	19,7
1928	6.616	4.475	2.141	4.711	10,3	21,6
1929	7.118	5.183	1.935	5.139	9,0	22,9
1930	7.329	4.001	3.328	3.976	15,0	16,9
1931	7.607	3.991	3.616	3.925	15,8	16,1
1932	7.223	4.149	3.074	4.712	13,0	18,9
1933	6.398	3.956	2.442	5.597	10,0	21,9
1934	6.664	3.620	3.044	5.256	12,1	19,8
1935	6.858	4.462	2.396	6.173	9,2	22,7
1936	6.804	4.286	2.518	6.329	9,4	22,6
1937	6.879	3.346	3.533	5.602	12,8	19,2
1938	6.269	4.462	1.807	7.624	6,3	25,6
1939	6.364	4.423	1.941	7.796	6,6	25,4
1940	7.485	4.024	3.461	6.593	11,4	20,6
1941	7.350	3.790	3.560	6.820	11,3	20,6
1942	7.522	4.021	3.501	7.216	10,8	21,2
1943	7.988	4.082	3.906	7.159	11,6	20,3
1944	8.875	4.066	4.809	6.615	13,9	18,1
1945	9.820	4.326	5.494	6.301	15,4	16,6
1946	9.921	4.183	5.738	5.990	15,5	16,4
1947	10.990	4.683	6.307	6.252	16,6	14,2
1948	11.089	4.237	6.852	6.115	17,4	14,5
1949	11.711	4.305	7.406	5.982	18,2	13,7
1950	12.310	4.267	8.043	5.780	19,2	12,8
1951	12.400	4.510	7.890	6.381	18,2	13,7
1952	12.648	4.576	8.072	6.663	18,1	13,9
1953	12.687	4.555	8.132	7.081	17,6	14,3



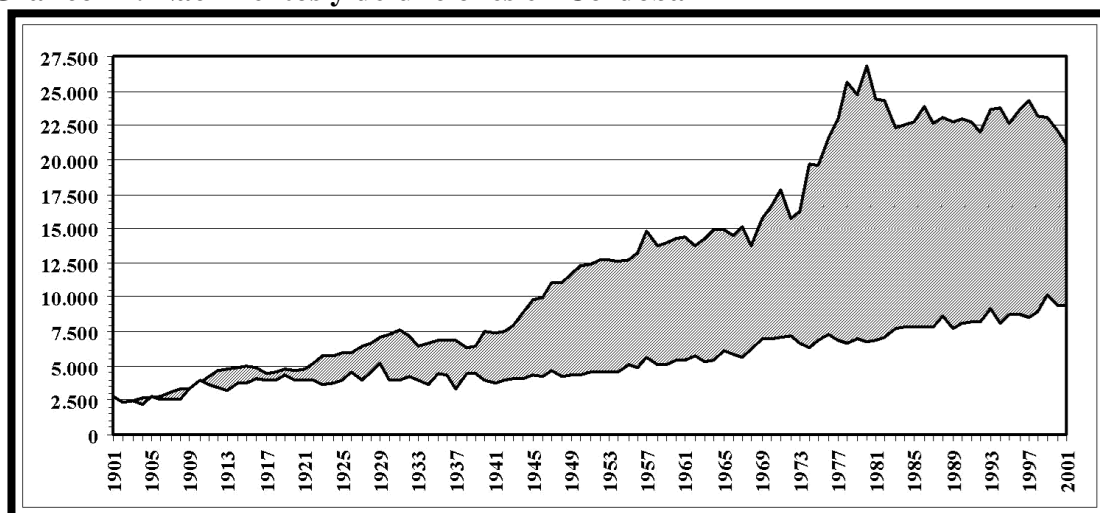
1954	12.620	4.534	8.086	7.621	17,0	15,0
1955	12.751	5.089	7.662	8.555	15,6	16,4
1956	13.301	4.907	8.394	8.349	16,5	15,4
1957	14.787	5.640	9.147	8.140	17,5	14,5
1958	13.651	5.097	8.554	9.294	15,8	16,1
1959	13.940	5.119	8.821	9.608	15,8	16,2
1960	14.196	5.445	8.751	9.910	15,2	16,8
1961	14.319	5.437	8.882	10.374	14,9	16,4
1962	13.643	5.779	7.864	12.005	12,8	18,5
1963	14.293	5.307	8.986	11.516	14,2	17,2
1964	14.915	5.405	9.510	11.644	14,5	16,8
1965	14.900	6.123	8.777	13.051	13,0	18,3
1966	14.517	5.811	8.706	13.817	12,5	18,8
1967	15.159	5.656	9.503	13.737	13,2	18,1
1968	13.726	6.176	7.550	16.430	10,2	21,2
1969	15.695	6.953	8.742	16.000	11,4	19,9
1970	16.571	6.981	9.590	7.750	12,1	19,2
1971	17.835	7.121	10.714	7.000	13,2	8,2
1972	15.633	7.186	8.447	9.651	10,2	11,2
1973	16.279	6.656	9.623	8.866	11,4	10,0
1974	19.633	6.249	13.384	5.505	15,5	5,9
1975	19.518	6.818	12.700	6.597	14,4	7,0
1976	21.535	7.272	14.263	5.452	15,8	5,6
1977	22.992	6.897	16.095	4.046	17,5	3,9
1978	25.601	6.619	18.982	1.595	20,2	1,2
1979	24.785	6.903	17.882	3.143	18,6	2,8
1980	26.838	6.721	20.117	-6.186	20,5	0,9
1981	24.394	6.855	17.539	-3.413	17,5	-3,6
1982	24.247	7.036	17.211	-2.887	17,0	-3,0
1983	22.273	7.703	14.570	-45	14,2	-0,2
1984	22.553	7.820	14.733	-4	14,1	-0,2
1985	22.727	7.852	14.875	60	14,1	-0,1
1986	23.856	7.872	15.984	-839	14,9	-1,0
1987	22.632	7.862	14.770	587	13,6	0,3
1988	23.116	8.619	14.497	1.076	13,1	0,8
1989	22.741	7.764	14.977	814	13,4	0,5
1990	22.972	8.055	14.917	1.098	13,2	0,8
1991	22.798	8.173	14.625	-4.068	12,7	1,2
1992	21.982	8.163	13.819	-3.166	11,9	-2,8
1993	23.580	9.219	14.361	-3.611	12,2	-3,2
1994	23.716	8.084	15.632	-4.784	13,2	-4,1
1995	22.658	8.688	13.970	-3.023	11,7	-2,6
1996	23.602	8.693	14.909	-3.862	12,4	-3,3
1997	24.321	8.516	15.805	-4.657	13,0	-3,9
1998	23.240	8.932	14.308	-3.058	11,7	-2,6
1999	23.122	10.168	12.954	-1.602	10,5	-1,4
2000	22.093	9.359	12.734	-1.272	10,2	-1,1
2001	21.080	9.846	11.234	--	8,9	0,2

Fuente: Cuadro 8 columna (5), Cuadro 9 columna (5) y Cuadro 6, columna de Interpolación Gráfica.

Nota: \*Las Tasas de Crecimiento Natural y Saldo Migratorio es por mil habitantes residentes. Las tasas se calcularon dividiendo el valor de la columna correspondiente (crecimiento o saldo migratorio) por el valor promedio de la suma de población del mismo año con la del año anterior.

Con los datos del Cuadro N° 15, se construyó el Gráfico N° 22 (abajo), que permite ver la brecha entre la cantidad registrada de nacidos y de fallecidos. Como se puede ver, el incremento año a año de esta brecha que indica el crecimiento natural o vegetativo de la población, se dio de manera ininterrumpida entre 1920 y 1980.

## Gráfico 22: Nacimientos y defunciones en Córdoba



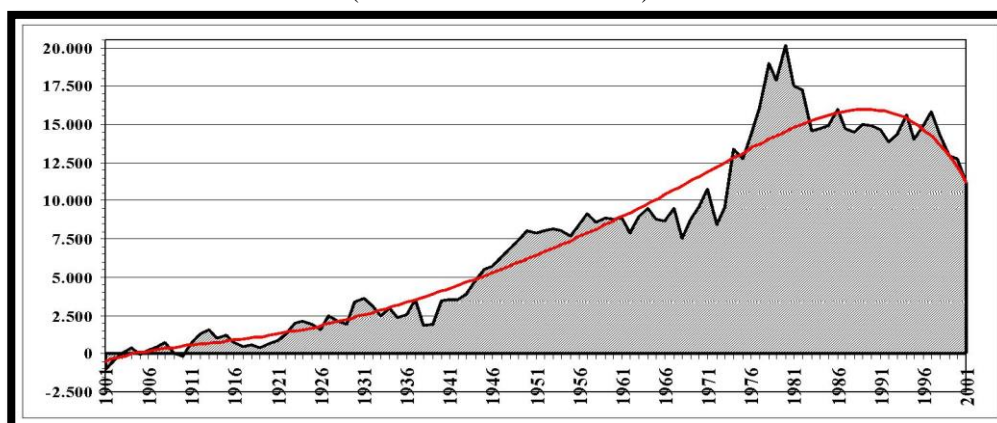
(Serie histórica 1901- 2001)

Fuente: Cuadro N° 15. Los nacimientos en gris y las defunciones en blanco.

A partir de esta última fecha, se dio una fuerte caída en los nacimientos hasta 1984, que provocó que la distancia entre ambas variables disminuya, para mantenerse casi constante, con una tendencia leve a disminuir, de allí en más.

## Gráfico 23: Crecimiento natural de la población en la Ciudad de Córdoba

(Serie histórica 1901- 2001)



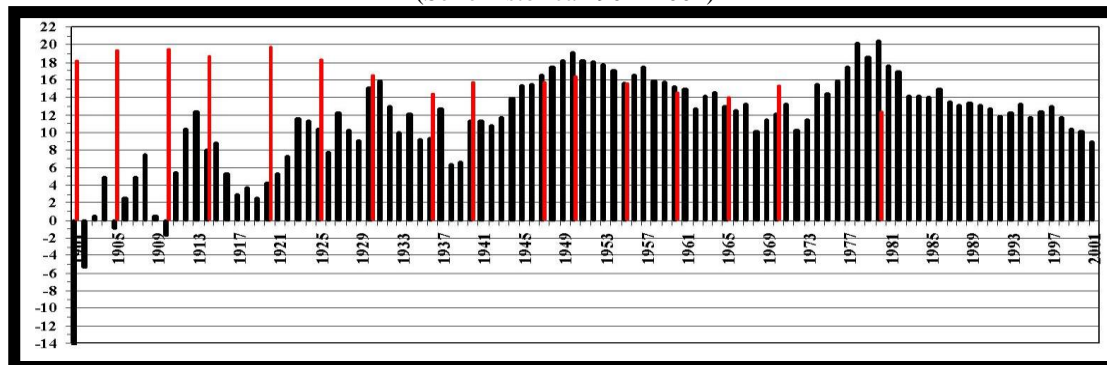
Fuente: Cuadro 14. La regresión es una curva polinómica de grado 6

De acuerdo a los nacimientos registrados, pareciera que entre los años 1973 y 1982 hubo en la ciudad una explosión de nacimientos, cuando pasaron de 16.279 a 24.247 por año, con un pico máximo para 1980 de 26.838. En estos años las muertes oscilaron por encima y por debajo de las 7.000 personas al año, por lo cual el crecimiento natural pegó un vertiginoso salto de 9.600 a 17.200, con un pico máximo de 20.117, en 1980.

Al comparar la tasa de crecimiento natural de la ciudad de Córdoba, con el total del país, la diferencia resultante sugiere que los datos de nacimientos y defunciones para la ciudad, desde el año 1901 hasta por lo menos 1941, pueden tener algún error en los

registros. Resulta poco creíble que haya habido tasas negativas de crecimiento natural, y algo inconsistentes las menores al 9 por mil, cuando en el total del país no descendió nunca del 13 por mil.

**Gráfico 24: Tasa de Crecimiento Natural de la población en Córdoba y el País**  
(Serie histórica 1901- 2001)



Fuente: Cuadros 11 y 12. Córdoba en negro y Total País en rojo, en tasas por mil habitantes.

Se puede conjeturar a la luz del Gráfico N° 24, que muestra grandes diferencias en el crecimiento natural de la población a nivel nacional con la que exhibe la ciudad de Córdoba, que es altamente probable para el período que va de 1901 a 1940, que para Córdoba los nacimientos estén subregistrados y que las defunciones cuenten con un mejor registro, o como ha señalado Carbonetti, las defunciones están sobre dimensionadas a raíz de los enfermos de tuberculosis que llegaron para su cura y fallecían en la ciudad.

**Cuadro 16: Natalidad, mortalidad en el país y crecimiento natural 1870-1980**  
(Tasa por mil habitantes)

Dato	Año	Natalidad	Mortalidad	Crec. Nat.
Estimado	1870	49,1	32,0	17,1
Estimado	1875	49,0	30,0	19,0
Estimado	1880	48,9	29,8	19,1
Estimado	1885	45,8	29,7	16,1
Estimado	1890	44,0	28,4	15,6
<b>Censo</b>	<b>1895</b>	<b>44,5</b>	<b>28,9</b>	<b>15,6</b>
Estimado	1900	44,3	26,1	18,2
Estimado	1905	42,1	22,7	19,4
Estimado	1910	39,2	19,7	19,5
<b>Censo</b>	<b>1914</b>	<b>36,4</b>	<b>17,7</b>	<b>18,7</b>
Estimado	1920	34,9	15,1	19,8
Estimado	1925	32,5	14,1	18,4
Estimado	1930	29,0	12,5	16,5
Estimado	1935	25,7	11,3	14,4
Estimado	1940	26,3	10,5	15,8
<b>Censo</b>	<b>1947</b>	<b>25,0</b>	<b>9,2</b>	<b>18,7</b>
Estimado	1950	25,4	9,0	16,4
Estimado	1955	24,3	8,7	15,6
<b>Censo</b>	<b>1960</b>	<b>23,2</b>	<b>8,6</b>	<b>14,6</b>
Estimado	1965	22,6	8,6	14,0
<b>Censo</b>	<b>1970</b>	<b>23,8</b>	<b>8,5</b>	<b>15,3</b>
<b>Censo</b>	<b>1980</b>	<b>20,8</b>	<b>8,5</b>	<b>12,3</b>

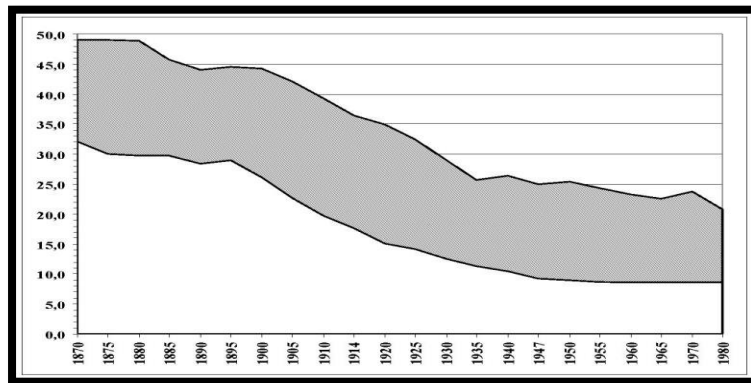
Fuente: Carbonetti, 2007.

Se tomaron como referencia otros estudios para realizar comparaciones, que han permitido elaborar los cuadros y gráficos sobre el crecimiento vegetativo de la población en todo el país, que se reproducen en este trabajo.

Como se desprende del Cuadro 16 y se puede observar en el Gráfico 24, a nivel nacional los descensos en las tasas de natalidad y mortalidad describen curvas similares a las de la ciudad de Córdoba hasta 1970; en ellas se aprecia una mayor caída de la natalidad respecto a una mortalidad que permanece estable. También, se ve que la tasa anual de crecimiento natural de la población del país, con subas y bajas a lo largo del período, ha mantenido una tendencia decreciente, con valores predominantemente superiores al 18 por mil hasta el año 1925, para pasar a valores que oscilan entre el 15 y el 13 por mil, de ese año en adelante.

El Gráficos 25 (abajo) muestra la disminución en el país de las tasas de natalidad pero conservando valores superiores a la tasas de mortalidad a lo largo del siglo. Este comportamiento se puede leer también en el Gráfico 26 (página siguiente) como un incremento de la tasa de crecimiento natural o vegetativo. Como se vio, en cambio, los números obtenidos como datos de estas variables para la ciudad de Córdoba, muestran comportamientos diferentes y algunos datos que resultan poco consistentes para ciertos años de principios del siglo.

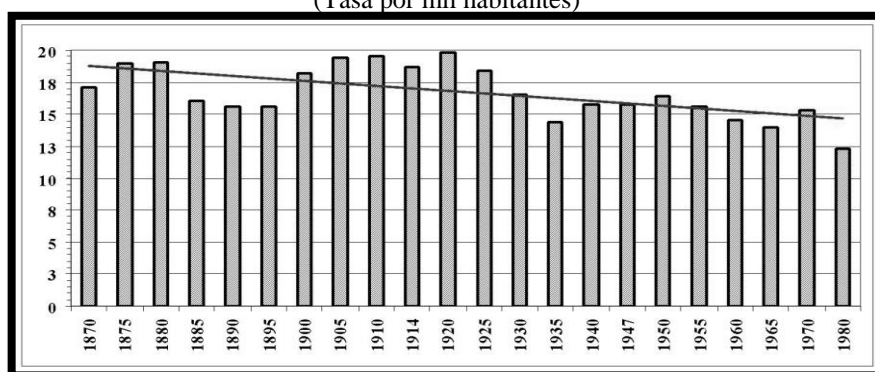
**Gráfico 25: Tasas de natalidad y mortalidad en el país entre 1870 y 1980**



Fuente: Cuadro 16. Natalidad en gris; Mortalidad en blanco. Tasa por mil habitantes.

Se puede concluir que la caída de la mortalidad a valores por debajo de la natalidad se refleja en un saldo neto positivo de población y, a la vez, en una mayor *esperanza de vida*. Proceso que se dio en la población total del país, que se puede apreciar en el Gráfico 26 (abajo), como para la de la ciudad de Córdoba, como se vio en los cuadros y gráficos anteriores.

**Gráfico 26: Tasas crecimiento natural en el país entre 1870 y 1980**  
(Tasa por mil habitantes)



Fuente: Cuadro 12. La línea de tendencia es una regresión lineal.

Se puede concluir si bien las tasas de crecimiento natural tienden a disminuir, el crecimiento la población está asociado a un *aumento de la vida media* de la población, que tendió a mejorar sustancialmente con la baja de la mortalidad. Esta variable, conocida como *esperanza de vida* se analiza a continuación.

## 2.5.- ESPERANZA DE VIDA

La *esperanza de vida*<sup>680</sup> suele ser caracterizada como una de las tres variables que componen la dinámica demográfica vital, las otras son mortalidad y natalidad. En Argentina, los valores que tomó esta variable, han sido relativamente altos desde temprano, si se compara, por ejemplo, con España<sup>681</sup>.

En el comportamiento de esta variable se puede observar que aumentó rápidamente en los años considerados en esta investigación, cuando pasó de los treinta y tres años en 1869, a un poco más del doble cien años después; para superar los setenta años en el censo de 1991. Una característica compartida con el comportamiento de muchas otras poblaciones, es que el ritmo con que se fue incrementando la perspectiva de vida en el país, fue aminorando. Eso se debe a que ha sido más fácil reducir los altos niveles de mortalidad de principios de siglo, que lograr disminuciones leves en la mortalidad de las últimas décadas.

<sup>680</sup> Sobre el concepto de Esperanza de vida, ver nota N°14 Anexo Segunda Parte.Cap.2

<sup>681</sup> “Si en 1900 la esperanza de vida al nacimiento, en España, se situaba en los 33,8 años para la población masculina y en los 35,7 para la femenina, a mitad del siglo prácticamente había duplicado esos valores alcanzando los 59,8 y los 64,3 años para hombres y mujeres respectivamente. La reducción de la mortalidad que tuvo lugar en las siguientes décadas elevó esas cifras hasta los 77 y los 83,5 años observados en 2005 (INE, 2007a), completando el incremento de 43,2 años entre la población masculina y de 47,8 años entre la femenina que ha tenido lugar a lo largo de poco más de un siglo.” (Guijarro Garvi y Peláez Herreros, 2009).

Una característica común con el crecimiento natural de la población, es que la Esperanza de Vida al nacer, fue levemente superior para las mujeres que para los varones, aunque la diferencia se ha vuelto más notoria a partir de 1947 y en los años siguientes.

**Cuadro 17: Evolución de la Esperanza de vida al nacer en el país 1869-1991**

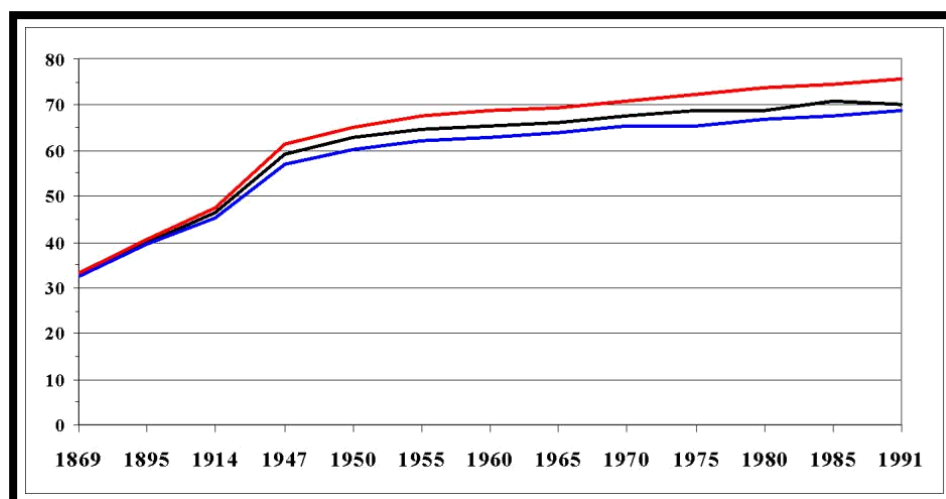
(Según quinquenio y género)

Dato	Año	Total	Hombres	Mujeres
Censo	1869	33,0	32,6	33,3
Censo	1895	40,0	39,5	40,7
Censo	1914	46,3	45,2	47,5
Censo	1947	59,0	56,9	61,4
Estimado	1950	62,7	60,4	65,1
Estimado	1955	64,7	62,1	67,4
Censo	1960	65,5	62,8	68,6
Estimado	1965	66,0	64,1	69,3
Censo	1970	67,4	65,4	70,8
Estimado	1975	68,8	65,4	72,2
Censo	1980	68,8	66,8	73,7
Estimado	1985	71,0	67,6	74,6
Censo	1991	70,2	68,6	75,7

Fuente: Carbonetti 2007.

La brecha entre la curva de mortalidad para cada uno de los sexos ha permanecido desde entonces, y se amplió la diferencia: desde un poco más de cuatro años en 1947, a más de seis años en 1960, a cinco para 1970, y casi siete años para 1980 y 1991. La diferencia, parece estar estabilizada para estos años, como se ve en Gráfico 26.

**Gráfico 27: Evolución de la Esperanza de vida al nacer en el país 1869-1991**



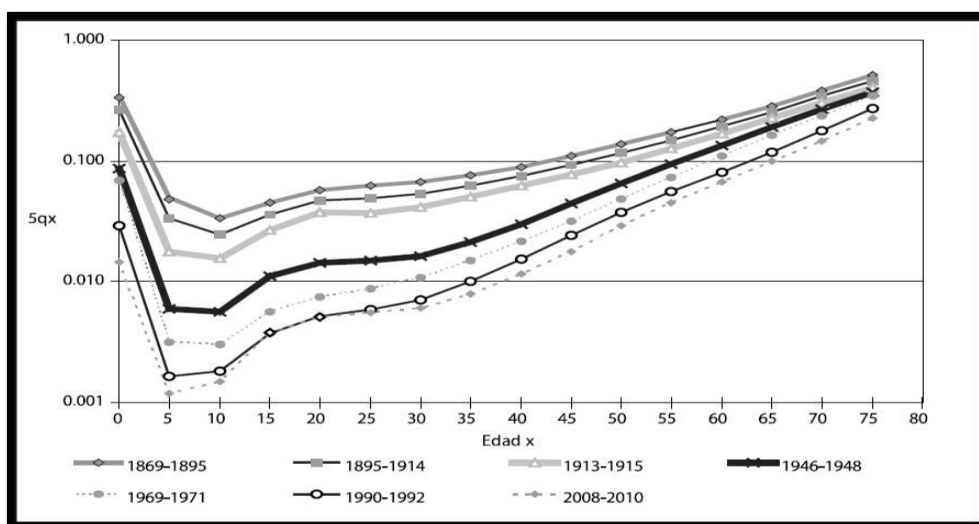
Fuente: Cuadro 13. Mujeres en rojo. Hombres en azul. Total en negro.

Datos posteriores indican que la diferencia entre sexos disminuyó un poco, mientras la esperanza de vida de toda la población subió: en los hombres pasó de los

sesenta y nueve años en 1991, a setenta y tres para el año 2010; mientras que en las mujeres, el incremento para las mismas fechas, fue de setenta y seis a setenta y ocho años. Para la provincia de Córdoba, los datos oficiales indican que, en 2010, los varones alcanzaron una expectativa de vida de 72,48 años al nacer: mientras, las mujeres llegaron a 79,23 años.

A inicios del siglo xx en las dos primeras décadas, se observa una ganancia de casi un año de vida por cada año que pasa; en las décadas siguientes, se mantuvo el avance; pero, a un ritmo menor. En los años 60, se produjo un leve retroceso, transitorio, para retomar un incremento cada vez más suave. Pero, la mortalidad no se redujo de manera homogénea para todos los grupos de edad, como se puede ver en el gráfico N°27 (arriba).

**Gráfico 28: Probabilidad de morir en cinco años para ambos sexos**  
(Años 1869-2010)



Fuente: Grushka, 2014.

En el período considerado en el Gráfico 28 (1869-2010) (arriba), la evolución relativa de las probabilidades para la población del país de morir en cinco años, para las edades terminadas en cero y en cinco, el rango de edad que más ha disminuido es para los menores de treinta y cinco años; seguido por el grupo de treinta y cinco a sesenta años; mientras, para los mayores de sesenta años, las mejoras relativas fueron cada vez menores a medida que aumenta la edad. La caída más importante, ha sido en el rango de cinco a diez años.

## 2.6.- MIGRACIONES

La dinámica de la población en Córdoba, y en Argentina, ha estado muy influenciada por las migraciones. En la historia contemporánea del país ha sido importante la inmigración

de población proveniente, en su mayor parte, de países de Europa, en particular, desde mediados del siglo XIX hasta mediados del siglo XX. También, y en menor escala, ha contribuido la inmigración de los países limítrofes, que se mantuvo con persistencia y sin grandes variaciones desde que se llevan registros estadísticos. La población proveniente del continente africano en los siglos XVI y XVII, no fue inmigrante, sino traída por la fuerza bajo condiciones de esclavitud. Y permaneció en el país, después de la independencia y de ser liberada, para contribuir a la constitución de la población nacional y de la ciudad de Córdoba en particular.

En el plazo histórico considerado, la inmigración extranjera al país y a la ciudad, ha disminuido durante la segunda mitad del siglo XX. En ese momento, comenzó a tomar fuerza la migración interna y la ciudad de Córdoba fue un receptor neto.

Un cambio poco significativo por la magnitud, pero distintivo como proceso, fue la aparición de emigrantes argentinos al exterior. Si bien hubo desde siempre un flujo permanente de ida y vuelta entre los inmigrantes extranjeros, que venían al país y algunos regresaban a sus países de origen o hacia otros diferentes, el proceso por el cual emigran argentinos nativos es reciente.

En los años setenta, las condiciones políticas conflictivas que se desarrollaron en el país, y cuyo desenlace fue la instauración de una sangrienta dictadura militar, hicieron que se incrementara la emigración por exilio hacia los países de la región, como ser Colombia, Estados Unidos de América, México, Perú y Venezuela y, principalmente, y hacia países extra regionales, destacándose las corrientes con destino a Europa (Benencia, 2012).

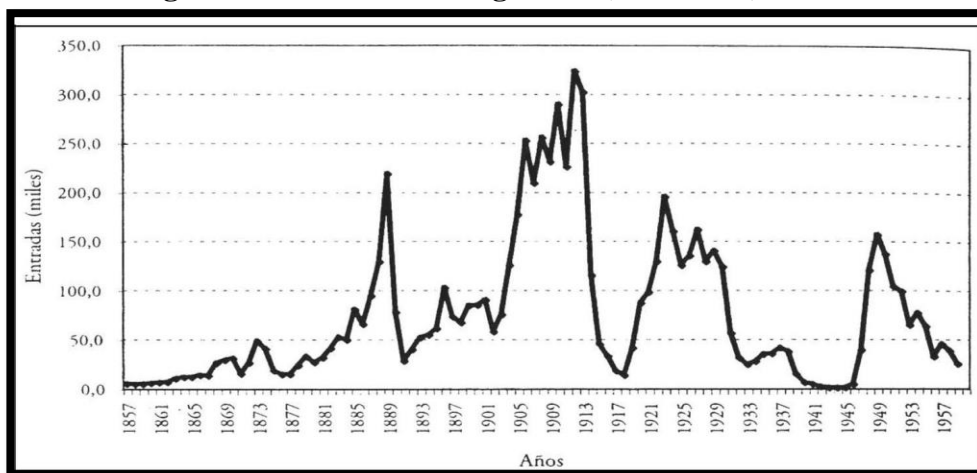
Devoto señala que hubo seis grandes oleadas inmigratorias (2007: 540 y ss). La primera, que precedió a la independencia (ca. 1750) hasta 1810; la segunda, comenzó después de las guerras de independencia y el primer ciclo de guerras internas (ca. 1830) y continuó hasta 1873, cuando hizo el primer pico notable (ver gráfico 29) con 48.000 inmigrantes en ese año. Sobre la primera y parte de la segunda no hay registros; pero, a partir de 1857, hay una serie oficial bastante confiable.

El derrumbe de la inmigración posterior a 1875, respondió a una severa crisis económica en Argentina, afectada por una fuerte caída de los precios de sus productos de exportación, en especial de la lana. La tercera oleada, alcanzó el pico máximo en 1889 (219.000 personas), aunque en 1883 había superado el máximo anterior de 1873. Este ciclo, coincidió con la década de gran expansión del ferrocarril que consolidó el dominio territorial de la población europea, a expensas de los pueblos originarios. En este flujo fue más numerosa la inmigración de familias y la que menos retornos tuvo, ya que



coincidió con el fracaso de las campañas agrícolas en Italia. El gobierno nacional promovió los viajes con pasajes a precios subsidiados.

**Gráfico 29: Inmigración de ultramar. Argentina (1857-1957)**



Fuente: Devoto 2.007: 542.

El colapso económico en Argentina de 1890 interrumpió la inmigración y para el año 1891 por primera vez en todo el siglo, sufrió una caída brusca que se acentuó al año siguiente, para sostener un ritmo lento y con altibajos hasta final del siglo. En 1897, un fuerte flujo de gallegos puso a los migrantes españoles sobre los italianos por primera vez. En 1901, dio inicio la cuarta y mayor oleada migratoria, que coincidió con el período de emigración europea más importante. En 1906, se superó el pico máximo de 1889; para llegar, en 1912, al máximo de todos los años, con un flujo de inmigración de más de trescientas mil personas, para decaer abruptamente con el inicio de la Primera Guerra.

Tras el fin del conflicto, dio comienzo la quinta oleada, que se vio fortalecida por las restricciones que EEUU comenzó a poner a los inmigrantes, y tomó auge en la década de 1920 con un pico en 1923 de doscientas mil personas, aunque muy por debajo del anterior; esta oleada terminó con la crisis de 1930. El movimiento poblacional tuvo un leve repunte entre 1933 y 1938, debido a que creció notablemente el flujo de alemanes y polacos, para desplomarse completamente durante la Segunda Guerra. La sexta y última oleada, ocurrió después de la Segunda Guerra, y alcanzó su pico máximo en el año 1949 con más de ciento cincuenta mil inmigrantes, para después decaer, hasta darse por agotada en 1960. De allí en más, no hubo inmigraciones de la magnitud de las ocurridas y el balance migratorio se mantuvo en valores mucho más bajos, con un fuerte cambio en el origen de los inmigrantes hacia los países limítrofes.

La investigación de Ramella (2005), sobre los cambios en la legislación de la mayoría de los países europeos desde 1914 en adelante, documenta de manera completa, las intenciones de esos Estados de conservar su población. Sin embargo, los volúmenes de población aportados por las dos nacionalidades que más viajaron hacia la Argentina, no variaron sustancialmente a causa de esa legislación; los flujos migratorios de italianos y españoles se mantuvieron, antes y después de 1914. Si bien en el cuadro se ve que, entre 1857 y 1909, ingresó una población más numerosa que entre 1915 y 1939, ello resultó de considerar un lapso de tiempo mayor, cincuenta y un años para el primero, y veintiuno para el segundo.

### **Cuadro 18: Inmigrantes de ultramar por nacionalidad desde 1857 a 1909**

Nacionalidad	1857-1870	1871-1890	1891-1909	TOTAL
Italiana	126.409	647.946	1.118.866	<b>1.893.221</b>
Española	31.497	203.368	616.456	<b>851.321</b>
Francesa	2.789	126.560	56.400	<b>185.749</b>
Rusa	----	4155	89194	<b>93.349</b>
Alemana	1538	17603	24715	<b>43.856</b>
Polaca	----	----	----	----

Fuente: Elaborado sobre los datos de Alsina (1910: 22).

### **Cuadro 19: Inmigrantes de ultramar por nacionalidad desde 1857 a 1909**

(Promedio anual)

Años	1857-1870	1871-1890	1891-1909	Total
Italianos	9.724	32.397	62.159	<b>37.122</b>
Españoles	2.423	10.168	34.247	<b>16.692</b>
Franceses	215	6.328	3.133	<b>3.642</b>
Rusos	----	208	4.955	<b>2.457</b>
Alemanes	118	880	1.373	<b>860</b>
Polacos	----	----	----	----

Fuente: Cuadro anterior

Sobre este significativo flujo de inmigrantes a la Argentina, comenta Livi-Bacci, desde una mirada europea:

Una emigración inducida por el empobrecimiento relativo y por el crecimiento acelerado de las masas rurales, desplazadas por la revolución industrial y atraídas por continentes ricos en capital (tierra) y pobres en mano de obra, que describe un ciclo secular. Entre 1840 y 1930 emigraron unos 60 millones de europeos, y para buen número de ellos se trató de una emigración definitiva. En la parte más alta del ciclo -en las dos décadas que precedieron a la Primera Guerra Mundial- la emigración absorbió casi un tercio del aumento natural europeo y contribuyó de forma importante al crecimiento de los grandes países transoceánicos: Australia, Argentina, Brasil, Canadá, Estados Unidos. (Livi-Bacci, 2005)

### **Cuadro 20: Inmigrantes de ultramar por nacionalidad desde 1915 a 1939**

(Total por quinquenio)

Nacionalidad	1915-20	1921-30	1931-35	1936-39	TOTAL
Italianos	73.000	535.700	64.100	49.700	<b>722.500</b>
Españoles	147.800	399.400	63.900	40.000	<b>651.100</b>

<b>Franceses</b>	9.800	13.000	5.200	7.800	<b>35.800</b>
<b>Rusos</b>	3.000	11.500	2.800	5.700	<b>23.000</b>
<b>Alemanes</b>	9.000	60.100	13.000	24.700	<b>106.800</b>
<b>Polacos</b>	600	128.400	18.700	40.000	<b>187.700</b>

Fuente: Dirección Nacional de Migraciones (Presedo 1976:31)

### **Cuadro 21: Inmigrantes de ultramar por nacionalidad de 1915 a 1939**

(Promedio anual)

<b>Años</b>	<b>1915-20</b>	<b>1921-30</b>	<b>1931-35</b>	<b>1936-39</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Italianos</b>	14.600,00	59.522,22	16.025,00	16.566,67	<b>34.404,76</b>
<b>Espanoles</b>	29.560,00	44.377,78	15.975,00	13.333,33	<b>31.004,76</b>
<b>Franceses</b>	1.960,00	1.444,44	1.300,00	2.600,00	<b>1.704,76</b>
<b>Rusos</b>	600,00	1.277,78	700,00	1.900,00	<b>1.095,24</b>
<b>Alemanes</b>	1.800,00	6.677,78	3.250,00	8.233,33	<b>5.085,71</b>
<b>Polacos</b>	120,00	14.266,67	4.675,00	13.333,33	<b>8.938,10</b>

Fuente: Cuadro anterior.

Si se analizan en detalle los cuadros anteriores, N°20 y N°21, se observa que entre 1857 y 1909, ingresaron al país un promedio anual de 37.122 italianos y 16.693 españoles, que son las dos nacionalidades que más aportaron a la inmigración argentina; mientras que, entre 1915 y 1939, ingresaron un promedio de 34.405 italianos y 31.005 españoles. La cifra de migrantes italianos se mantuvo similar, la de españoles aumentó casi al doble. Los provenientes de otras nacionalidades, como franceses y rusos, cayeron a la mitad, mientras que alemanes y polacos tuvieron un incremento exponencial. Entre 1921 y 1930, fue cuando más inmigrantes arribaron sin distinguir las nacionalidades. Entre 1891 y 1909 llegaron 2.717 italianos, 1.937 franceses y 1.362 rusos más al año que en el período siguiente. En estos años, se incrementó notablemente la inmigración de alemanes y polacos, que pasó de 860 alemanes a 5.086 en promedio al año; mientras que los polacos, que no eran significativos en el primer período, sumaron 8.938 en promedio al año.

La inmigración de población proveniente de países no limítrofes ha sido la más importante, con volúmenes muy grandes entre 1869 y 1960. En este último año, comenzó a disminuir la presencia de extranjeros con origen en ultramar, en una tendencia decreciente hasta el año 2001; la participación relativa sobre el total de la población de país, alcanzó un máximo de casi el 30% para el censo de 1914, y luego fue decayendo de forma constante.

### **Cuadro 22: Población nacida en el extranjero según origen limítrofe o no limítrofe**

(Datos nacionales)

<b>Año del censo</b>	<b>Población total del país</b>	<b>Población extranjera total</b>	<b>Extranjeros sobre población total en %</b>	<b>Población extranjera no limítrofe</b>	<b>Extranjeros no limítrofes sobre población total en %</b>	<b>Población extranjera limítrofe</b>	<b>Extranjeros limítrofes sobre población total en %</b>
<b>1869</b>	1.737.076	210.189	12,1	168.970	9,7	41.360	2,4

<b>1895</b>	3.954.911	1.004.527	25,2	890.946	22,3	115.892	2,9
<b>1914</b>	7.885.237	2.357.952	29,9	2.184.459	27,3	206.701	2,6
<b>1947</b>	15.893.827	2.435.927	15,3	2.122.663	13,3	313.264	2,0
<b>1960</b>	20.010.539	2.604.447	13	2.137.187	10,7	467.260	2,3
<b>1970</b>	23.390.050	2.210.400	9,5	1.676.550	7,2	533.850	2,3
<b>1980</b>	27.947.447	1.912.217	6,8	1.149.731	4,1	753.428	2,7
<b>1991</b>	32.615.528	1.628.210	5,0	811.032	2,4	817.428	2,6
<b>2001</b>	36.260.130	1.531.940	4,2	608.695	1,6	923.215	2,6
<b>2010</b>	40.117.096	1.805.957	4,5	560.903	1,4	1.245.054	3,1

Fuente: INDEC, Censos Nacionales de Población.

El comportamiento de la población inmigrante proveniente de países limítrofes ha sido diferente; no hubo oleadas masivas, sino que ha tenido un lento y persistente ritmo acumulativo, que la llevó a alcanzar el 30 % de la población extranjera para 1980. Como lo indica el gráfico N° 29, el stock de extranjeros de ultramar fue disminuyendo a lo largo de las últimas décadas, como producto del envejecimiento y de la mortalidad de las antiguas cohortes inmigrantes. Por el contrario, el stock de inmigrantes de países vecinos, como efecto de su ingreso sostenido y el incremento, ha crecido de 761.989 en 1980 a 1.011.475 en 2001 (Cerruti, 2009).

**Gráfico 29: Composición de la población extranjera según condición Limítrofe y No Limítrofe en las fechas censales. Total del país. 1869-1980**

Año	% extranjeros	% de limítrofes	% de limítrofes sobre el total extranjeros
<b>1869</b>	12.1	2.4	19.7
<b>1895</b>	25.4	2.9	11.5
<b>1914</b>	29.9	2.6	8.6
<b>1947</b>	15.3	2.8	12.9
<b>1960</b>	13.0	2.3	17.9
<b>1970</b>	9.5	2.3	24.2
<b>1980</b>	6.8	2.7	39.6
<b>1991</b>	5.0	2.5	50.2
<b>2001</b>	4.2	2.5	60.3

Fuente: INDEC, Censos Nacionales de Población 1869 a 2001

Sobre la composición de la población argentina, el sociólogo Gino Germani, sostuvo en su ya clásico estudio:

“En 1914 casi una tercera parte de la población del país había nacido en el extranjero; en ciertas zonas -como el área del Gran Buenos Aires, por ejemplo- esta proporción era mucho mayor, pues alcanzaba al 50% del total de los habitantes. El IV Censo nos ofrece un panorama completamente distinto: los extranjeros eran 2.435.000, o sea el 15,4% de la población; posteriormente en los 7 años transcurridos desde la realización del censo, llegaron unos 700.000 inmigrantes, lo cual elevó (comienzos de 1-954) a 2.830.000 la cantidad de extranjeros, pero mantuvo inalterada la proporción” (Germani 1955: 81).

**Cuadro 23: Población argentina, extranjera total, y de países limítrofes**

Censos	en miles			en %			
	Total	Argentina	Extranjera	Total	Argentina	Extranjera	Limítrofe
<b>1869</b>	1.743	1.532	211	100,00	87,9	12,1	2,4
<b>1895</b>	3.955	2.950	1.005	100,00	74,6	25,4	2,9
<b>1914</b>	7.885	5.527	2.358	100,00	70,1	29,9	2,6

<b>1947</b>	15.894	13.458	2.436	100,00	84,7	15,3	2,0
<b>1960</b>	20.014	17.406	2.604	100,00	87,0	13,0	2,3
<b>1970</b>	23.364	21.154	2.210	100,00	90,5	9,5	2,3
<b>1980</b>	27.949	26.048	1.901	100,00	93,2	6,8	2,7

Fuentes: Gino Germani (1995:22) para los primeros cuatro censos, excepto extranjeros de 1869, el resto son datos del INDEC (1997 y 2001). Tanto la población nacida en el extranjero, como la nacida en países limítrofes, está expresada en porcentajes respecto a la población total; la 'Extranjera' incluye la 'Limitrofe'.

La tendencia señalada por Germani, de una población creciente nacida en el país frente a la de origen extranjero, se mantuvo en el tiempo. La extranjera, pasado el pico de principios del siglo xx, tendió a disminuir su importancia relativa en el total de la población nacional. Para 1947, de acuerdo a los datos del censo de ese año, se observa en el país, que en términos absolutos el grueso de la población extranjera se radicó Capital Federal y la provincia de Buenos Aires. Esto que provocó que, en esos distritos, la proporción de extranjeros respecto a la población total, estuviera muy por encima de la media nacional, que fue del 15,33%. Analizado por las regiones en que entonces se agrupaban las provincias y que utiliza Germani en el trabajo citado, se observa que a excepción de las regiones Noroeste y Centro Oeste, las demás están por encima de ese valor relativo.

En los cuadros siguientes se puede ver el movimiento migratorio a la ciudad de Córdoba, de acuerdo a su registro en los diferentes Censos nacionales.

#### **Cuadro 24: Composición de la población provincias del Litoral y regiones (1947)**

Distritos	Población			Ext/Total	Ext/Nativa
	Total	Extranj.	Nativa	%	%
<b>Pcias. del Litoral</b>	<b>Total</b>	<b>Extranj.</b>	<b>Nativa</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
Capital Federal	2.982.580	820.618	2.161.962	27,51	37,96
Pcia. Bs. Aires	4.272.337	781.208	3.491.129	18,29	22,38
Santa Fe	1.702.975	223.316	1.479.659	13,11	15,09
Córdoba	1.497.987	135.937	1.362.050	9,07	9,98
Entre Ríos	787.362	41.704	745.658	5,30	5,59
Corrientes	525.463	14.406	511.057	2,74	2,82
<b>Total Litoral</b>	<b>11.768.704</b>	<b>2.017.189</b>	<b>9.751.515</b>	<b>17,14</b>	<b>20,69</b>
<b>Noroeste*</b>	<b>1.788.329</b>	<b>91.743</b>	<b>1.696.586</b>	<b>5,13</b>	<b>5,41</b>
<b>Centro Oeste**</b>	<b>1.015.006</b>	<b>91.714</b>	<b>923.292</b>	<b>9,04</b>	<b>9,93</b>
<b>Nordeste***</b>	<b>790.741</b>	<b>140.191</b>	<b>650.550</b>	<b>17,73</b>	<b>21,55</b>
<b>Sur****</b>	<b>531.047</b>	<b>95.090</b>	<b>435.957</b>	<b>17,91</b>	<b>21,81</b>
<b>TOTAL PAÍS</b>	<b>15.893.827</b>	<b>2.435.927</b>	<b>13.457.900</b>	<b>15,33</b>	<b>18,10</b>

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo de 1947. DNSE, p. LXIII. **Notas:** \*Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, La Rioja, Salta y Jujuy - \*\* San Luis, San Juan y Mendoza - \*\*\* J. D. Perón (Chaco), Formosa y Misiones - \*\*\*\* Tierra del Fuego, Santa Cruz, Chubut, Río Negro, C. Rivadavia, Neuquén y Eva Perón (La Pampa).

En el Cuadro 25, se ve que el momento de mayor presencia extranjera en la provincia fue en 1914, cuando superó, en muy poco, el 20 % del total. De ese año, en adelante, la

participación relativa declinó, hasta alcanzar el valor mínimo de un 2,5% en 1980; y, ocurrió lo mismo con la presencia absoluta.

**Cuadro 25: Población según haya nacido en Argentina o el extranjero en los Censos**  
(Total Provincia de Córdoba)

Censos	en miles			en %		
	Total	argentina	extranjera	Total	argentina	extranjera
1869	210.508	208.820	1.688	100	99,20	0,80
1895	351.223	315.676	35.547	100	89,88	10,12
1914	735.472	585.052	150.420	100	79,55	20,45
1947	1.497.987	1.362.041	135.937	100	90,90	9,10
1960	1.753.840	1.640.271	113.569	100	93,50	6,50
1970	2.073.991	1.991.031	82.960	100	96,00	4,00
1980	2.407.754	2.347.348	60.406	100	97,50	2,50

Fuente: Censo Nacionales

Como se desprende de los cuadros N° 25 y N° 26, y se puede visualizar en los gráficos N°30 y N° 31, la inmigración interna a la ciudad de Córdoba explica, en buena medida, el incremento de la población; en particular, a partir de la segunda mitad de la década de 1950, hasta inicios de la década de 1970.

**Cuadro 26: Población según haya nacido en Argentina o el extranjero en los Censos**  
(Ciudad de Córdoba)

Censo	En miles de personas			en %		
	Total	argentina	extranjera	Total	argentina	extranjera
1869	34.458	s.d.	s.d.	100	s.d.	s.d.
1895	54.763	48.599	6.164	100	88,74	11,26
1914	134.935	104.587	30.348	100	77,51	22,49
1947	386.828	s.d.	s.d.	100	s.d.	s.d.
1960	586.015	541.193	44.822	100	s.d.	s.d.
1970	801.771	s.d.	s.d.	100	s.d.	s.d.
1980	993.055	963.263	29.792	100	97,00	3,00

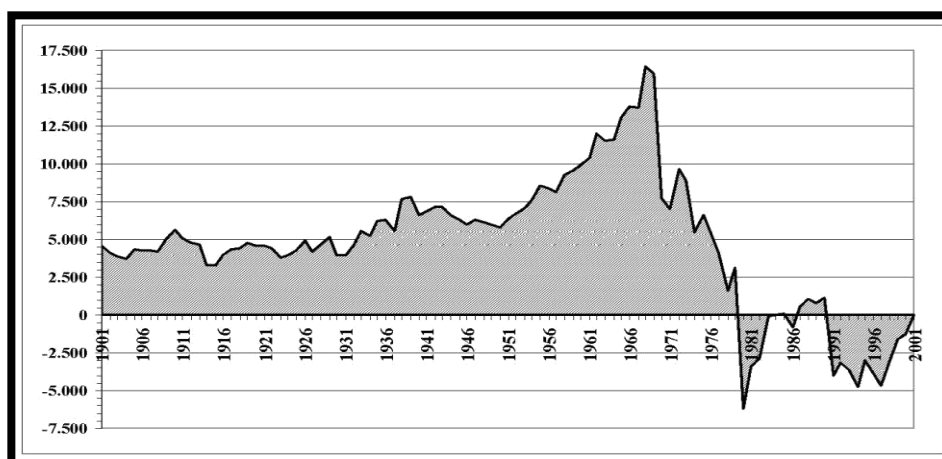
Fuente: Censo Nacionales

La inmigración de extranjeros a la ciudad de Córdoba fue relativamente baja, si se compara con la zona central de la pampa húmeda, ya que alcanzó para 1947 menos del 10% de la población total; y, si se considera que, en ese año, comenzó una fuerte declinación de la inmigración extranjera al país y, en consecuencia, también a la ciudad, el incremento vertiginoso observado en la población inmigrante a la ciudad, a partir de ese año, tiene que ser explicado necesariamente por las migraciones internas.

En los gráficos N° 30 y N° 31 (abajo), se puede advertir que la inmigración declinó desde los altos valores de principios del siglo xx, a la década de 1920, cuando se

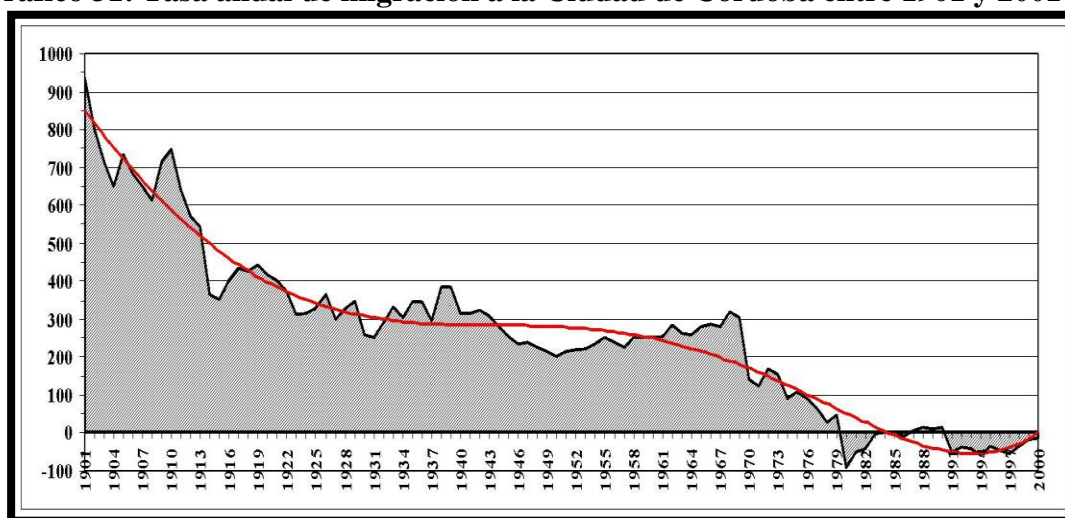
estabilizó, con oscilaciones hasta 1969. En el año siguiente se dio una brusca caída, que continuó con una mayor disminución, hasta volverse negativa a partir de 1979. La tendencia negativa se mantuvo hasta el registro censal de 2001. El comportamiento de los inmigrantes a la ciudad se puede ver tanto en la cantidad absoluta de personas como en los valores relativos de las tasas anuales.

**Gráfico 30: Saldo migratorio en la Ciudad de Córdoba entre 1901 y 2001**  
(En habitantes)



Fuente: Cuadro 15.

**Gráfico 31: Tasa anual de migración a la Ciudad de Córdoba entre 1901 y 2001**



Fuente: Cuadro 15. La regresión es polinómica de grado 6. La tasa se calculó dividiendo el Saldo Migratorio ( $SM = \text{Crec. Total} - \text{Crec. Natural}$ ) por el promedio aritmético de la suma de la población del año anterior ( $P_0$ ) y el año siguiente ( $P_1$ ), todo por mil.

La otra tendencia que se puede observar, es que entre los extranjeros pesaron cada vez más la inmigración proveniente de los países limítrofes. Si bien italianos y españoles siguen siendo los extranjeros con mayor peso en el país, los inmigrantes de los países

límites tendieron a incrementar su participación. La población argentina, mestiza desde sus orígenes, tendió a sudamericanizarse<sup>682</sup>.

**Cuadro 27: Población extranjera según país de nacimiento. Total del país. Año 1980.**

País	Cantidad	%
Italia	488.271	25,7
España	373.984	19,7
Paraguay	262.799	13,8
Chile	215.623	11,3
Bolivia	118.141	6,2
Uruguay	114.108	6,0
Polonia	57.480	3,0
Brasil	42.757	2,2
Alemania	24.381	1,3
Perú	8.561	0,4
Resto	197.054	10,4
<b>Total</b>	<b>1.903.159</b>	<b>100,0</b>

Fuente: INDEC (1997)

### 2.6.1.- Migraciones internas

Toda ciudad presenta además de una dinámica de crecimiento poblacional, otra de redistribución interna. Hay barrios en los que la población creció y, otros, en los que se estancó; algunos incluso decrecieron, producto de movimientos migratorios que fueron, en buena medida, dentro de la misma ciudad. Sin embargo, por el sistema de publicación de la información de los censos, no fue posible realizar un seguimiento de estas dinámicas en el período estudiado<sup>683</sup>.

En el Plandemet se hace notar, respecto a la dinámica de la distribución interna de la población que, dentro del ejido municipal de Córdoba, en el período intercensal 1960-1970, las menores tasas de crecimiento se registraron en el Área Central (4,2 por mil anual), en los barrios lindantes con el Área Central, como Nueva Córdoba (2,4 por mil anual) y Alberdi (2,3 por mil anual). Mientras que, las más altas, se dieron en el cinturón externo de la mancha urbanizada: del 127,6 por mil anual, hacia el sudoeste; y, del 118,5 por mil anual, por el sudeste. En el siguiente ciclo intercensal (1970-1980), hubo cambios en las tendencias del decenio anterior y perdieron población: el Área Central (-2,3 por mil anual), y los barrios lindantes de Alta Córdoba (-2,2 por mil anual), General Paz y Pueyrredón (-16,2 por mil anual).

Para el Centro y los barrios más próximos, la posible explicación que da es la especialización de los mismos en la actividad comercial y de servicios, en detrimento de

<sup>682</sup> El Censo de 1991 dice: la población proveniente de países limítrofes alcanzó el 50 % de los inmigrantes. En el censo 2001, se informó que llegó a un poco más del 60% del total de la población extranjera (INDEC, 1996).

<sup>683</sup> El Censo Nacional de 1914 trae un cuadro en el que distingue la población de acuerdo a las jurisdicciones de las Seccionales policiales, que podría permitir cotejar -si se consigue la información desagregada de los censos siguientes- analizar esa dinámica interna. Ver nota N°8 Anexo A Segunda Parte. Cap.2.



la habitación. En este período, los mayores incrementos se dieron en los barrios del noroeste: los tradicionales Cerro, Argüello, etc., que alcanzaron tasas del 112,4 por mil anual; y los barrios más recientes, como Chateau Carreras, Poeta Lugones, que llegaron al 199,4 por mil.

Terminado el estudio de las estadísticas vitales y las variables demográficas básicas, se verá una “teoría” que interpreta la descripción estadística de la población, para ver sus alcances y limitaciones respecto a la población de Córdoba.

## **2.7.- TRANSICIÓN DEMOGRÁFICA**

Transición demográfica, es el nombre con que se ha construido un modelo para interpretar la evolución de la población en las sociedades modernas<sup>684</sup>. Algunos demógrafos sostienen que es una teoría, otros, apenas un esquema hermenéutico; tal vez sea “paradigma” la caracterización más productiva, como la llama Arango<sup>685</sup>. Sabiendo que ha recibido críticas, tanto desde los datos que aporta la demografía histórica, como conceptuales que la cuestionan por proponerse como un modelo valorativo -al suponer más ‘evolucionadas’ a las poblaciones que hayan pasado por este proceso demográfico-, en este trabajo se la considera como un modelo interpretativo para analizar y comparar, comprender un poco mejor, la información estadística de la dinámica poblacional.

### **2.7.1.- Algunas cuestiones previas**

Por el comportamiento poblacional de algunos países de Europa comparado con los de América Latina, se puede ver que la baja de la mortalidad y la natalidad, ocurrió mucho antes en los primeros. Si se considera Alemania, Francia, Gran Bretaña e Italia -países que contenían a los dos tercios del total de la población de la zona europea-, la *esperanza de vida* en promedio para 1880 era de 37,5 años; mientras que Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México y Perú -que concentran un poco menos de las tres cuartas partes del total de la población de la región- alcanzó ese valor recién en 1937, más de medio siglo después. A su vez, los países de Europa Occidental alcanzaron en promedio una esperanza de vida

---

<sup>684</sup> Transición Demográfica: “Durante los últimos dos siglos nace, se desarrolla y finaliza el ciclo demográfico moderno de Occidente; la población europea se cuadruplica; la esperanza de vida pasa de valores comprendidos entre 25 y 35 años a 70-75; el número de hijos por mujer desciende de 5 a menos de 2; natalidad y mortalidad descienden de valores comprendidos a lo sumo entre 30 y 40 % a valores próximos a 10 %. Esta profunda transformación, que es parte integrante de las transformaciones sociales del último siglo, ha adoptado el nombre de ‘transición demográfica’, que hoy en día se utiliza habitualmente como la locución ‘revolución industrial’” (Livi-Bacci 1990: 107-108).

<sup>685</sup> Sobre la “Teoría de la Transición Demográfica”, ver N°9 Anexo A Segunda Parte.Cap.2.

de sesenta y siete años a principios de 1950, mientras que los países de América Latina, lograron en promedio ese valor para 1985-1990; treinta y cinco años más tarde.

La reducción en el tiempo que tardó en lograr los mismos valores que en Europa, suele ser atribuida a “una aceleración en la acumulación, la difusión y la transferencia de conocimientos y tecnologías biomédicas” (Livi-Bacci, 1993). Este proceso indica que, en América Latina, cayó rápidamente la mortalidad y aumentó la esperanza de vida; sin embargo, la caída de la fecundidad necesitó un proceso más largo. En los cuatro países que representan a Europa Occidental en 1888, había un número promedio de 4,4 hijos por mujeres; en los países indicados arriba de América Latina ese promedio de hijos por mujeres adultas se dio recién en el quinquenio 1975-1980, noventa años después. En los países de Europa mencionados el promedio de hijos por mujer fue de 3,5 para 1910-1915; en América Latina se llegó a ese valor en 1985-1990, setenta y cinco años después. En resumen, en América Latina, hubo un retardo entre una y dos generaciones para alcanzar la misma tasa de mortalidad que en los países de Europa; mientras que para la fecundidad necesitó de dos a tres generaciones (Livi- Bacci, 1993).

A partir de esto, Livi Bacci enumera doce diferencias puntuales, que existen en el proceso, entre los países representativos de Europa y los de América Latina:

- 1.- La citada acumulación de conocimientos y tecnologías biomédicas, que aceleró la caída de la mortalidad, cuando la Transición Demográfica dio inicio más tarde.
- 2.- En Europa, una edad tardía al casarse y el alto nivel de soltería han mitigado el aumento de la tasa de crecimiento; en AL, esta forma de nupcialidad no ha se dio.
- 3.- En AL, las nuevas técnicas anticonceptivas han sido aprovechadas para el control de la fecundidad; por el contrario, en Europa, el control de la fecundidad se dio en condiciones más adversas.
- 4.- La emigración europea, durante el siglo XIX, afectó de manera distinta a cada continente; p.e., si Italia no hubiera tenido una pérdida neta de ocho millones de habitantes después de 1861, la población actual sería un 26% más grande; mientras que, en Argentina apenas el 41%, del crecimiento total de la población se debió a su incremento natural.
- 5.- Los nuevos asentamientos en la frontera (la colonización de las tierras baldías) permitieron en AL, una permanencia de la población creciente; en Europa no fue así, la población salió hacia América, que funcionó como el espacio de frontera.
- 6.- En Europa, se siguió un patrón de difusión de la transición de la fecundidad desde un centro, Francia, a las áreas periféricas, como los Balcanes, algunas áreas de Escandinavia, Irlanda y algunas partes de la Iberia atlántica, donde la transición llegó bastante más tarde. Este patrón de difusión fue favorecido por la geografía y los sistemas fluviales de transporte.
- 7.- En AL, los patrones de difusión fueron policéntricos, en buena medida debido a la geografía, y en otra, a la falta de vínculos entre las poblaciones de distintos países.
- 8.- En Europa la contigüidad y continuidad entre las clases sociales, con una pirámide social más suave, favoreció la difusión desde las clases altas a las bajas.
- 9.- En AL, la mayor segmentación entre las clases y grupos sociales: población autóctona y de origen europeo; población urbana y rural; del altiplano y de la selva;

descendientes de hombres libres y de esclavos; etc.; llevó a comportamientos heterogéneos respecto a la transición.

10.- Durante la transición, en AL, hubo factores que favorecieron la difusión mitigando la fragmentación, los que no existieron en Europa: los medios masivos de difusión del siglo xx, la mayor identidad/unidad idiomática, el mismo trasfondo religioso, una herencia política y cultural común. En Europa, por el contrario, elementos como: división religiosa; herencias culturales y políticas diversas y, a menudo, conflictivas; idiomas diferentes. Estos elementos adversos demoraron la difusión de la transición demográfica, aunque se realizó antes por los factores indicados que permitieron prescindir de los medios masivos de difusión.

11.- En Europa, mientras los patrones de mortalidad muestran una homogeneidad relativa, el comportamiento de la fecundidad permanece relativamente heterogéneo. Aún con altos niveles de sobrevivencia compartidos, las tasas de fecundidad en Gran Bretaña y Francia son un 30% más altas que en España, Italia y Alemania. Esto obedece, en buena medida, a los puntos 7, 9 y 10.

12.- Europa, es un continente saturado -de mujeres y hombres, infraestructura, viviendas, bienes de consumo, etc.- mientras que, AL, está lejos de esa saturación.

Las doce diferencias puntuales señaladas por Livi-Bacci, acertadas en general, dejan de lado otros factores de la trama social que podrían incluirse en una explicación de las dinámicas demográficas distintas. En los países europeos, la mercantilización más temprana de la fuerza de trabajo y de la reproducción social, llevó a un patrón de reducción creciente de la natalidad. Las relaciones mercantiles primero y capitalistas después, conformaron un modelo de familia mononuclear urbano; por el contrario, en importantes regiones de América Latina, el modelo de familia respondió a las formas nativas originarias, más flexibles en sus lazos. Las formas de parentesco, rituales de apareamiento y conductas sexuales de la cultura comunitaria previa a la llegada de los europeos, persistió generando patrones demográficos diferentes a los que se practicaron en Europa y llegaron con las conquistas y migraciones.

Las tasas de mortalidad y natalidad más altas en AL, no lo han sido solo por la condición de población rural, por ejemplo: en Argentina en la pampa húmeda y en Uruguay, la población rural inmigrante tuvo un comportamiento familiar y de reproducción similar al europeo; mientras que, en las zonas de fuerte influencia guaraní, como el NE de Argentina -provincia de Misiones en particular- es similar al de las regiones con mayor proporción de población originaria, como Bolivia, Perú o Ecuador. También está presente el tamaño del subcontinente de América Latina que, como factor geográfico, debe ser considerado junto a su orografía y otros como la selva y los grandes ríos, que son fuertes obstáculos para el transporte y la comunicación física, y limitan la difusión cultural.

Además, hay otros matices a ser tenidos en cuenta para interpretar la transición demográfica en América Latina, como los que propuso Zavala de Cosío (1999), en una discusión que hizo a los argumentos fundamentales con que se compara con el proceso que se dio en Europa. Argumentos que se expusieron arriba siguiendo los conceptos básicos utilizados por Livi-Bacci (1988, 1990, 1993 y 1998). La autora reconoce que la transición demográfica es un proceso que dio inicio en América Latina a partir de 1930, y se manifestó en “un descenso notable en los niveles de la mortalidad<sup>686</sup>, trastornos en el calendario de la nupcialidad<sup>687</sup> y una reducción muy importante de la fecundidad<sup>688</sup>, con uso cada vez más frecuente de la anticoncepción para limitar el tamaño de la familia”.

Zavala entiende la transición demográfica, como el paso de una mortalidad y fecundidad con valores elevados a otra con valores bajos, proceso que entiende como un fenómeno universal porque se observa tanto en los países ricos como en los pobres. Aunque, señala, la verdadera riqueza del análisis de la transición demográfica es de tipo epistemológico y consiste en explicar la dinámica demográfica a la luz de sus interrelaciones con las estructuras de la sociedad. Además, enriquece el concepto al definir que “la mortalidad, la nupcialidad, la movilidad espacial<sup>689</sup> y la fecundidad forman un sistema de reproducción demográfica, en el cual, cada una de las variables poblacionales, determina y responde, a la vez, a parámetros económicos, sociales y culturales.”

Aunque en este proceso al que se da validez universal, distingue que hay comienzos y dinámicas diferentes, ya que en los países europeos dio inicio en el siglo XVIII; mientras, en los de América Latina, se inició a mediados del siglo XX<sup>690</sup>. Señala que en esta situación, en América Latina intervinieron factores que no estaban presentes o, si lo estaban, en los países europeos eran diferentes como adelantos médicos y técnicas de anticoncepción; también se refiere a valores culturales y condiciones sociales distintos que incidieron en el desempeño de las variables analizadas. Menciona, además, la situación económica de la década de 1980, en la que se produjo un retroceso notable en la región, generando lo que llama un malthusianismo de la pobreza, en el sentido que las

---

<sup>686</sup> Sobre el concepto de Mortalidad, ver nota N°10 Anexo A Segunda Parte.Cap.2

<sup>687</sup> Sobre el concepto de Nupcialidad, ver nota N°11 Anexo A Segunda Parte.Cap.2

<sup>688</sup> Sobre el concepto de Fecundidad, ver nota N°12 Anexo A Segunda Parte.Cap.2

<sup>689</sup> Sobre el concepto de Movilidad Espacial, ver nota N°13 Anexo A Segunda Parte.Cap.2

<sup>690</sup> Comparar la evolución de la dinámica demográfica entre Europa Occidental y América Latina, es una preocupación atlántico céntrica que no contempla al resto del mundo. Si se incluye la población de los países de Asia Oriental, de todo el mundo, se puede observar con certeza que la transición hacia la reducción de la natalidad y la mortalidad es un sesgo universal, pero también que países como China e India, marcan el ritmo a la dinámica poblacional del mundo. Ver nota N°19 Anexo Segunda Parte.Cap.2.

familias de los sectores sociales más pobres habrían recurrido masivamente al uso de anticonceptivos y a la esterilización femenina, como estrategia de reproducción familiar, frente a la caída de sus ingresos.

### **2.7.2.- Caída de la mortalidad y sus consecuencias**

Antes de la reducción de la mortalidad, la esperanza de vida<sup>691</sup> en Latinoamérica era muy baja, “para 1825 era de 25 años; para 1890 de 26 años; similares a Francia en 1750” (Zavala de Cosío, 1995). Indica también esta autora, que la esperanza de vida en América Latina es baja comparada en términos históricos con el proceso de Francia, con el que establece un atraso relativo de casi cien años.

Hacia finales del siglo XIX, en algunas grandes ciudades de América Latina, la mortalidad comenzó a caer y aumentó la esperanza de vida, en La Habana para 1905-1907 alcanzó los treinta y nueve años. En Uruguay en 1897 y, en Argentina, entre 1920 y 1924, la mortalidad cayó a 15 por millar. Pero, estos casos son excepciones porque, en general, para 1930, la esperanza de vida era de treinta años. Para 1960, en la mayoría de los países de América Latina, se alcanzó los sesenta años, así en treinta años la población de la región duplicó su expectativa de vida. Para algunos países muy pobres, el proceso fue más lento, como Ecuador que alcanzó ese valor recién en 1975; o Perú, que lo logró en 1985; mientras, Guatemala, Honduras, Nicaragua, lo lograron en 1995; mientras Haití y Bolivia llegaron recién en el año 2000.

Destaca Zavala de Cosío, que América Latina logró bajar la mortalidad, aunque con posterioridad a Europa, en menor tiempo; ya que, en 30 años realizó los cambios que aquellos tardaron doscientos. Esa baja acelerada de la mortalidad, por una mejora en las condiciones sanitarias del embarazo y el parto, sumado a una mayor duración de los matrimonios<sup>692</sup> por reducción de la viudez<sup>693</sup>, aumentaron las tasas de fecundidad, hasta 1965. La población de Europa que realizó este mismo proceso de caída de la mortalidad y de la fecundidad, entre 1750 y 1870, lo fue regulando con la demora en el ingreso a la nupcialidad<sup>694</sup> y la emigración. En América Latina, la nupcialidad no se utilizó como control de la natalidad, al contrario, al mismo tiempo que crecía la esperanza de vida, subía la nupcialidad y, en consecuencia, la natalidad<sup>695</sup>. De modo que de conjunto la población pasó de 111 millones

---

<sup>691</sup> Sobre el concepto de Esperanza de vida ver nota N°14 en Anexo Segunda Parte.Cap.2

<sup>692</sup> Sobre el concepto de Duración de los matrimonios ver nota N°15 en Anexo A Segunda Parte.Cap.2

<sup>693</sup> Viudez: Indica la relación entre la población que registra ese estado y el total de la población de referencia, según se calculen tasas brutas o específicas.

<sup>694</sup> La edad de ingreso a la nupcialidad o edades promedio al primer matrimonio, se calcula sobre la base de las estadísticas de los registros civiles o de los censos se construyen tablas de nupcialidad. También se pueden calcular la edad mediana y la edad moda.

<sup>695</sup> Sobre el concepto de Natalidad ver nota N°16 en Anexo A Segunda Parte.Cap.2

en 1930, a 216 millones en 1960; a 406 millones en 1985; a 549 millones en 2000; y, se espera que sean 662 millones en 2025<sup>696</sup>. La población total de América Latina creció por nueve en el transcurso del siglo XX, al pasar de los 63 millones del inicio esta cifra a fines.

Transición reproductiva: la autora afirma que, en base a estudios detallados, se llegó a la conclusión que, en América Latina, han coexistido dos modelos de transición demográfica, dándole características propias al proceso recorrido<sup>697</sup>. Uno de ellos, que se difundió a partir de las grandes ciudades, fue “muy similar al de las sociedades que inventaron la modernización” (Ryder 1983: 279-319). El otro, es característico de “las capas más pobres de sociedad o de los países menos desarrollados”, donde la modernidad se impuso de manera relativa, en los que “tanto la mortalidad como la fecundidad han conservado niveles todavía elevados”. Sin embargo, la fecundidad bajó notablemente, incluso en los casos del segundo modelo, debido a las modernas técnicas de control por medio de esterilización permanente y uso de anticonceptivos. A este último fenómeno, la autora denomina *maltusianismo de la pobreza*.

Distingue, además, dos períodos en la transición reproductiva. El primero, de 1930 hasta 1965, en el que se manifestó un aumento de la nupcialidad y una mayor precocidad en las primeras uniones (Camisa 1990: 37; Rosero Bixby 1990: 37), mientras disminuían el celibato permanente y la interrupción de las uniones por reducción de la viudez. Para este período, diferencia tres grupos de países, de acuerdo al patrón de comportamiento de la nupcialidad:

- a) Países de Nupcialidad Muy Temprana (entre 18 y 19 años de edad promedio a la primera unión): los países de América Central y el Caribe.
- b) Países de Nupcialidad Precoz (entre 20 y 21 años de edad promedio a la primera unión): Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Venezuela.
- c) Países de Nupcialidad Tardía (entre 22 y 23 años de edad promedio a la primera unión): Argentina, Brasil, Chile y Uruguay.

Denomina a este período *fecundidad natural*<sup>698</sup>, ya que no había controles de natalidad y afirma que era similar a la fecundidad europea del antiguo régimen. Para 1965, había una elevada fecundidad marital, de tipo natural, casi general para toda América

---

<sup>696</sup> En julio de 2021, la población total estimada de América Latina y el Caribe fue de aproximadamente 639 millones de habitantes. La subregión más poblada es América del Sur, donde viven aproximadamente 431 millones de personas, mientras que América Central y el Caribe albergan un total de 80 millones de habitantes y, la población de México situado en América del Norte, fue alrededor de 128 millones. Para 2025 se espera que sean unos 662 millones (América del Sur 444, Centro América y Caribe 85, México 133). (Statista Research Department, 2021)

<sup>697</sup> Chackien, J. y Schkolnick, S. (1990), “América Latina: Transición de la fecundidad en el período 1950-1990”, en *Seminar of fertility transition in Latina America*, Buenos Aires: IUSSP, CELADE, CENEP. Citado por Zavala de Cosío, 1995.

<sup>698</sup> Concepto de Fecundidad Natural ver nota N°17 en Anexo A Segunda Parte.Cap.2

Latina, a excepción de Argentina, Uruguay, Chile y Cuba. En estos últimos países es probable que se debiera a la alta proporción de población europea inmigrante, que trajo consigo la cultura de limitar a los embarazos y a la cantidad alta de población urbana.

El segundo período, a partir de 1965, coincidió con lo que se ha dado en llamar la segunda revolución contraceptiva en Europa, sostenida por las píldoras anticonceptivas y dispositivos intrauterinos (DIU); luego de 1980, se difundió ampliamente la esterilización femenina. “Alrededor de 1980, una mujer unida de cada cinco, estaba esterilizada; una, de cada seis tomaba píldoras anticonceptivas; y, una de cada veinte, usaba dispositivos intrauterinos” (Zavala de Cosío 1995: 40).

### **2.7.3.- Transición demográfica en América Latina: conclusiones provisionarias**

La autora llega dos tipos de conclusiones. Una, en la que indica la necesidad de considerar en cada caso, las condiciones en las que se dan las caídas de la mortalidad y la natalidad en cada país y región; y, aunque no niega la validez de las hipótesis generales de la transición demográfica, las matiza. La otra es respecto a las políticas demográficas, que subordina a las políticas sociales, ya que propone que si se desea reducir la fecundidad y la mortalidad de manera significativa, se debe promover mejores condiciones de vida.

Por mi parte, considero que es posible distinguir tres características propias de este proceso demográfico en América Latina:

- Una, que ha sido señalada por la autora, pero sin darle mucha trascendencia, es la mayor velocidad con que se dio el proceso de transición. Sobre todo, si se tiene en cuenta que en AL dio inicio con pautas culturales diferentes sobre la familia y la reproducción<sup>699</sup> a las que había en Europa, y que fueron distintas las condiciones económico-sociales; y,

---

<sup>699</sup> En las diferentes historias de la familia europea se puede observar cómo desde los siglos XIII y XIV, según el lugar de Europa que se trate, la institución patriarcal se fue instalando con fuerza creciente, junto a la autoridad de las jerarquías de iglesia católica y del Estado nacional, culminando en el siglo XIX el proceso con el modelo de la familia victoriana inglesa. En América Latina, el proceso de generación de la familia subordinada al *pater familis*, se dio parcialmente y de manera más laxa, con gran variabilidad dentro cada país y entre los países. El paradigma positivista, que sostiene la idea de la familia como un dispositivo social de adecuación de los individuos, que ha evolucionado desde las comunidades originarias y los matrimonios por grupos, pasó por algún tipo de matriarcado hasta llegar a una forma patriarcal y monogámica, que finaliza con la familia victoriana, ya no resiste siquiera a las historias familiares de los países europeos. Sin embargo se sigue reconociendo que “existiría una estrecha relación entre la familia nuclear tradicional, el Estado moderno y las elites dominantes que éste genera. Como sostiene Silvia Anguiano, ‘El tener una ‘familia’ es parte inclusive de los requisitos para acceder a determinados mecanismos de transferencias de ingresos monetarios como subsidios de diversas clases (especialmente por parte del Estado) (Anguiano, 2007:1)’.” También, actúa en la sociedad “una vez instituida la familia como categoría social y jurídica, porque tiende a homogeneizar y enmascarar su variedad, de manera que comúnmente el uso de esta categoría contiene expresiones con una fuerte carga ideológica” que “termina inscribiéndose en lo que Pierre Bourdieu denomina violencia simbólica”. (Gutiérrez y Osorio 2008: 105)

sin embargo, en estas variables demográficas tendieron a resultados similares. En los países europeos, los procesos sociales que dieron lugar a la TD, se construyeron durante casi 400 años; mientras que, en AL, aún hoy no existe de manera generalizada en parte de su territorio. Este rasgo distintivo, parece sugerir que el proceso pudo haberse desplegado bajo presiones inexistentes en Europa. En los países de Europa, tal como muestra J.C. Chesnais en su obra *La transition démographique* (Chesnais 1986: 294 y 301; y también en Livi-Bacci 1990: 111), este tránsito demoró: en Francia 185 años; en Suecia 150; pero, en Alemania y en Italia apenas 90. Mientras que, para México, este autor indica ochenta años y pone como año inicial a 1920 y el final en 2000. Y, si en vez de considerar países completos, se consideran distritos menores como provincias o estados, o municipios, habría una disparidad mayor de comportamientos en Europa y América Latina, acercando las diferencias entre ambos continentes, a la vez que introduciría diferencias en cada país<sup>700</sup>.

- Otra, es reconocer que las estructuras, las dinámicas demográficas y los factores que inciden sobre ellas, son distintas en los países de América Latina que recibieron una alta proporción de población europea inmigrante respecto a la nativa originaria (Argentina, Uruguay, Cuba, Chile, Costa Rica y, de otra manera, Brasil), de aquellos en los que la proporción de inmigrantes ha sido más baja (México, Guatemala, Honduras, Perú, Ecuador, Bolivia, Paraguay). Otro factor a considerar sería la influencia de la población de origen africano, que ha sido diferente en cada país de la región; esta población llegó con otras pautas culturales propias y vivió condiciones de reproducción muy distintas. Lo cual lleva a tener que considerar particularidades en las dinámicas demográficas de las poblaciones latinoamericanas, que se estuvieron condicionadas por las corrientes migratorias -voluntarias y forzadas- de tres continentes: Europa, Asia y África.
- Una tercera característica, está vinculada a los procesos de industrialización y urbanización, que fueron muy diferentes en los países de AL y, dentro de éstos, en sus regiones; estos procesos generaron presiones económicas, culturales y tecnológicas disímiles y, además, sucedieron en momentos y condiciones internacionales muy diferentes. Con un elemento común: se fue dando en un transcurso de integración

---

<sup>700</sup> “Lo que sabemos hoy de las poblaciones preindustriales diverge considerablemente de la versión popularizada por la teoría de la transición demográfica. La diferencia más importante se refiere al nivel de la natalidad, que, al menos en el ámbito de la Europa Occidental durante la llamada Edad Moderna, era mucho más bajo y variable de lo que se creía. (...) Las diferencias existentes en los niveles de natalidad de unas regiones o países a otros eran, a veces, muy considerables, de hasta el 50 por 100, es decir, tanta como la que suele separar las tasas de natalidad de un mismo país antes y después de la transición.” (Arango, 1980)

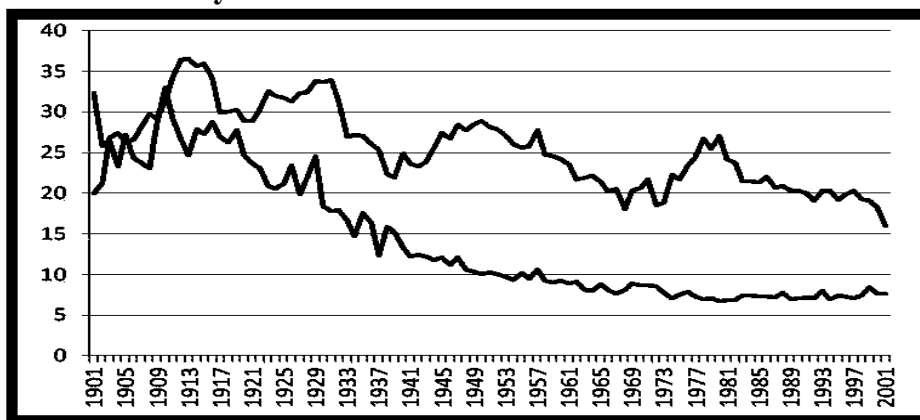


subordinada de América Latina a las economías y las sociedades dominantes en el escenario contemporáneo mundial.

#### 2.7.4.- ¿Transición demográfica en Córdoba?

Analizando el comportamiento de las dos variables demográficas principales en la evolución de la población de la ciudad, natalidad y mortalidad, se puede apreciar que ambas tuvieron una caída (Gráfico 32, abajo. La línea superior es la mortalidad y la inferior la natalidad). La tasa de natalidad se mantuvo alta desde principios del siglo hasta 1929, con valores máximos de 38 por mil en 1912 y de 33 por mil en 1929; con mínimos de 28 por mil en 1921 y de 30 por mil en 1926. Entre los años de 1930 y 1960, alcanzó un máximo de 29 por mil en 1950, y un mínimo del 27 por mil en 1957. Para los años que van de 1961 a 1984, osciló entre un máximo de 18 por mil, en 1968, y el 27 por mil en 1980. Mientras, se observa un descenso pronunciado en la segunda mitad de la década de 1990 hasta 2001.

**Gráfico 32: Natalidad y mortalidad en la ciudad de Córdoba**



Fuente: Elaboración propia con base en Cuadros N°11 Natalidad y N°13 Mortalidad. La Natalidad está representada en la línea de arriba y la Mortalidad en la de abajo.

Los valores de las dos variables son altos, si se los compara con Alemania cuya natalidad se mantiene hace décadas por debajo del 2 por mil, que son los más bajos de Europa; pero muy bajos comparados con México, que ha tenido valores superiores al 30 por mil en la década de 1980, para descender a valores cercanos al 20 por mil en la de 1990.

Por su parte, la mortalidad en los primeros años del siglo, varió entre un máximo del 33 por mil en 1910 y un mínimo del 21 por mil en 1924. En el período siguiente, el máximo fue del 18 por mil en 1930 y el mínimo de 9 por mil en 1959. Para el tercer ciclo, el máximo fue del 9 por mil en 1952 y un mínimo de 7 por mil en 1984, que se mantuvo

estable hasta 2001. Dentro de una tendencia secular a disminuir, hay cambios en el ritmo una caída muy fuerte en las primera décadas, una tendencia a disminuir de manera más leve desde finales de 1940, para oscilar desde 1973 en adelante, en un rango que va del 7 al 8 por mil. Con las evidencias de estos valores, se podría aceptar que hubo una transición de la mortalidad. Además, en ese lapso la esperanza de vida ganó más de treinta años.

La evolución de la natalidad en el mismo período, presenta también una tendencia marcada al descenso, pero, con los valores más altos: en el año 1980 superior al 25 por mil con un descenso posterior que se mantuvo hasta principios del siglo XXI, por encima del 15 por mil. Con lo cual se podría caracterizar que la natalidad ha tenido una transición incompleta, de acuerdo al paradigma europeo. Algunos autores sostienen que en todo el país la transición en la natalidad se ha completado, pero reconocen que hay provincias en las que aún no fue así (Pantelides, 1990)<sup>701</sup>. Afirmación que se sostiene con datos de los censos posteriores al de 1980, tendencia que no se observa en la información de la población de la ciudad de Córdoba para los años previos a 1984.

#### **2.7.5.- Fecundidad**

Para poder hacer un análisis más significativo de la posible transición demográfica en la ciudad, que permita subsanar posibles errores de registro en *Natalidad*, se utilizó un indicador que se reconoce como más refinado: la *Tasa de Fecundidad General*. Esta última relaciona el número de nacimientos ocurridos en un cierto periodo de tiempo, con la cantidad de población femenina en edad fértil, en el mismo período. El lapso es, casi siempre, de un año y se puede entender como el número de nacimientos por cada mil mujeres en edad fértil. Otro indicador, permite calcular el número de hijos que en promedio tendría cada mujer de una cohorte hipotética durante su vida fértil, que no estuvieran expuestas a riesgos de mortalidad desde el nacimiento hasta el término del período fértil y tuvieran sus hijos de acuerdo a las tasas de fecundidad por edad del período en estudio, que llamaron: Tasa de Fecundidad Global<sup>702</sup>.

---

<sup>701</sup> Siguiendo la categorización de CEPAL-CELADE (2009), *Proyección de la población*, otros autores sostienen que Argentina tuvo una Transición Plena entre 1950 y 1955, Avanzada entre 1985 y 1990, y Muy Avanzada entre 1995 y 2001.

<sup>702</sup> La Tasa de Fecundidad Global  $TFG = N / Pf$  49-15 por mil; donde N son los nacimientos registrados en el año, y Pf 49-15 es la población femenina entre 15 y 49 años de edad. La *Fecundidad* se refiere a los *nacimientos* ocurridos en un año en relación con la *las mujeres en edad fértil*; mientras la *Natalidad* indica los nacimientos ocurridos en relación a la población total en ese año.

En el Cuadro N° 23 (abajo), se exponen los valores que tomaron la Fecundidad Global y la Fecundidad General en el siglo xx, con datos obtenidos de los censos y estimaciones para los años intermedios. En ambos indicadores se observa una tendencia a la disminución de las magnitudes, aunque más pronunciada en la Tasa de Fecundidad Global que en la Tasa General. En el primer censo la tasa General fue de 175,6 mientras la tasa Global fue de 7.000; valores que cayeron notablemente durante el siglo xx, para alcanzar en 1991 los valores de 85,7 y 2.828 respectivamente.

**Cuadro 23: Evolución de la Fecundidad General y Global 1869-1995 en el país**  
(Hijos cada mil mujeres en edad fértil)

Fuente del dato	Año	T. General	T. Global
<b>Censo</b>	<b>1895</b>	<b>175,6</b>	<b>7.000</b>
<b>Censo</b>	<b>1914</b>	<b>133,0</b>	<b>5.300</b>
<b>Censo</b>	<b>1947</b>	<b>99,0</b>	<b>3.466</b>
Estimado	1950	97,6	3.154
Estimado	1955	95,4	3.127
<b>Censo</b>	<b>1960</b>	<b>92,7</b>	<b>3.090</b>
Estimado	1965	90,6	3.049
<b>Censo</b>	<b>1970</b>	<b>94,5</b>	<b>3.146</b>
Estimado	1975	105,5	3.440
<b>Censo</b>	<b>1980</b>	<b>95,0</b>	<b>3.150</b>
Estimado	1985	91,8	3.003
<b>Censo</b>	<b>1991</b>	<b>85,7</b>	<b>2.828</b>

Fuente: Pantelides, 1990

El Cuadro N° 24 (abajo), muestra la evolución de la TF General por rangos etarios, y permite observar un comportamiento dispar entre las décadas y en las diferentes edades, pero en el total se nota una tendencia decreciente, aunque para los censos intermedios los valores son aproximadamente iguales. Se puede apreciar entre el primer censo y los siguientes una fuerte disminución de la maternidad en el primer rango etario (15-19) y menos marcada en los demás. Hay una coincidencia en que se mantuvo el rango de 25-29 años como el de mayor número de hijos en los cinco censos.

**Cuadro 24: Evolución de la Fecundidad por edad 1869-1995. Total País.**  
(Hijos cada mil mujeres en edad fértil)

Fecundidad General					
Edad	1895	1960	1970	1980	1991
<b>15 - 19</b>	140	56	76	57	55
<b>20 - 24</b>	270	162	147	152	140
<b>25 - 29</b>	290	166	160	175	160
<b>30 - 34</b>	260	118	112	134	124
<b>35 - 39</b>	140	68	54	83	73
<b>40 - 44</b>	90	28	25	33	28
<b>45 - 49</b>	0	5	5	11	8
<b>Total</b>	<b>175,6</b>	<b>92,7</b>	<b>94,5</b>	<b>95,0</b>	<b>85,7</b>

Fuente: Pantelides, 1990

En el Cuadro 25 (abajo) se aprecia para cada rango etario una dinámica diferente de la fecundidad en el tiempo, con más claridad que si se observa de manera global.

**Cuadro 25: Evolución comparada de la Fecundidad por edad**

(Total País en %)

Variación de la Fecundidad General				
Edad	1895-1991	1960-1991	1970-1991	1980-1991
15-19	-60,71	-1,79	-27,63	-3,51
20-24	-48,15	-13,58	-4,76	-7,89
25-29	-44,83	-3,61	0,00	-8,57
30-34	-52,31	5,08	10,71	-7,46
35-39	-47,86	7,35	35,19	-12,05
40-44	-68,89	0,00	12,00	-15,15
45-49	-20,00	60,00	60,00	-27,27

Elaboración propia en base a cuadro 24

En el período completo (1895-1991) y para todas las edades, se puede leer una caída importante de la fecundidad; las que cayeron de manera más significativas se presentaron en los rangos de edad de 40-44 (68,89%) y 15-19 (60,71%); mientras que la disminución de menor magnitud está en el rango 45-49 (20%).

Los rangos etarios intermedios (entre 20 y 39 años) disminuyeron en valores cercanos al 50% a los largo del siglo. Comparando los datos de 1991 con los de 1895, de 1960 y 1970 se puede ver en el rango etario de 45-49, que hubo un incremento relativamente alto en la fecundidad; y, otros menores en los rangos 30-34 y 35-39; una disminución importante en las edades entre 20 y 24, y más leves para las edades 15-19 y 25-29. Para el período 1970-1991, se observa una importante disminución (-27,63%) en el rango de 15-19; y leve, en el siguiente de 20 a 24; mientras que el de 25-29 permanece estable; a su vez, el rango de 45-49, muestra una importante suba relativa (60%); una menor en el rango 35-39 (35,39%); y, más bajas, en los rangos 40-44 (12%) y 30-34 (10,71%). En el período 1980-1991 hubo una caída en todos los rangos etarios, la más marcada en términos comparativos se observa para las edades entre 45-49 (-27,27%); y, en el rango 15-19 (-3,51%), la menos importante; entre estos extremos, quedaron los rangos etarios 40-44 (-15,15%); entre 35-39 (-12,05%); y, por último, los que comprenden las edades entre 20 y 34 (-7% y -8 %).

**Cuadro 26: Fecundidad y residencia 1895, 1947 y 1980. Total País.**

(Hijos por mujer en edad fértil)

Tasa Global de Fecundidad			
	1895	1947	1980
<b>Total mujeres 14-49 años</b>	<b>4,2</b>	<b>3,5</b>	<b>3,3</b>
Urbana	4,0	3,0	2,6
Rural	4,8	4,2	4,2

Fuente: Pantelides: 1990.

Respecto a la fecundidad del país, sostiene Pantelides (1990), que “el momento de comienzo del descenso de la fecundidad, la hemos ubicado con posterioridad a 1895.” (...) Y sobre la alta natalidad de los años 70, que ha observado en detalle, indica que “la explosión de nacimientos (...) se trató de un alza real de la fecundidad completa de las cohortes.”

Sobre los incrementos en la fecundidad, la misma autora expresa:

“Si se examinan los distintos indicadores de fecundidad, se advierte que después de un período de baja gradual de la fecundidad, se produce, en la década de los años 70, un aumento. De las medidas de corte transversal, la TBN registra un mínimo de 22.3 por mil en 1965 y un máximo de 24.8 en 1980 y la TFG va de 87.8 a 102.8 entre las mismas fechas. La TGF, por otro lado, que era 2.93 en el primero de los años mencionados llega a 3.32 en el segundo (Pantelides, Edith, 1989). Los incrementos no son espectaculares, pero hay que retroceder a años anteriores a 1950 o aun 1940 para encontrar valores similares”. (Pantelides, 1990)

### Cuadro 27: Fecundidad por provincia 1980 y 1991

(Hijos cada mil mujeres en edad fértil)

	1980	1991
Capital Federal	59	47
Gran Buenos Aires	92	74
Pcia. de Buenos Aires	87	70
<b>Pcia. de Córdoba</b>	<b>89</b>	<b>73</b>
Pcia. de Corrientes	114	96
Pcia. de Santa Fe	94	78
<b>Total País</b>	<b>95,0</b>	<b>85,7</b>

Fuente: Pantelides: 1990

Comparando los datos de fecundidad de la provincia de Córdoba, con el Total del país y con otras provincias para el año 1980, se puede ver que los 89 hijos cada mil mujeres en edad fértil es la tercera cifra más baja, solo detrás de la ciudad y la provincia de Buenos Aires; posición que se mantiene para el siguiente censo, en 1991; a la vez que la tasa desciende a setenta y tres hijos cada mil mujeres.

### Cuadro 28: Tasa Bruta de Natalidad, Tasa de Fecundidad Global, Índice de Fecundidad y Tasa Global de Fecundidad por Fechas Censales en el país

Fecha	TBN	TFG	If	TGF
1869	49.1	252.1	0.58	6.8
1895	44.5	247.8	0.55	7.0
1914	36.5	166.4	0.42	6.2
1947	26.3	99.8	0.26	3.2
1960	23.6	92.5	0.25	3.1
1970	23.2	91.7	0.25	3.1
1980	24.8	102.8	0.28	3.3

Fuentes: Extraído, con modificaciones, de Pantelides, Edith (1989). Medidas originalmente elaboradas por Arretx, Carmen, R. Mellafe y J. Somoza (1977), Camisa, Zulma (1965), Lattes, Alfredo (1975), Torrado, Susana (1970), Pantelides, Edith (1989) y para este trabajo.

Nota: Las TBN de las cuatro primeras fechas corresponden a los períodos 1870-1874; 1895-1899, 1915-1919 y 1945-1949, respectivamente.

Fuente: Pantelides, 1990.

A su vez, en el Cuadro N°28 (arriba), donde se presentan los índices y tasas correspondientes al total de país, calculados a partir de la información censal obtenida en los siete censos nacionales entre 1869 y 1980, se observa una tendencia a la baja en todos los indicadores, con excepción de los valores de los años 1947, 1960 y 1970. En cuanto a la fecundidad en la ciudad de Córdoba, señala Pantelides:

Las estimaciones de la fecundidad de la ciudad de Córdoba comienzan desde temprano. María del Carmen Ferreyra (1989), utilizó el método de reconstrucción de familias de Henry, para estimar la fecundidad matrimonial a partir de fines del siglo XVI. La descendencia completa de las mujeres casadas a los 20 años (la edad media al primer matrimonio, que la autora también estima, está por encima de los 20 años), resulta de 7,7 hijos para el período 1573-1649 y de 7.6 hijos para 1650-1725. Dora Celton calcula esta misma medida para 1750-1800, resultando una descendencia completa de mujeres casadas a los 20 años igual a 8,1. (Pantelides, 1990)

Para concluir el tema de la fecundidad, llama la atención sobre cuatro aspectos:

“El primero, que el descenso de la fecundidad, cualquiera sea la medida que se use, se acelera después de 1914. El segundo, que a partir de 1947 hay un estancamiento o desaceleración de dicho descenso, el que continúa, pero a ritmo más lento y con interrupciones. El tercero, que en 1980 se registran los efectos de un alza en la fecundidad. El cuarto, que si bien a nivel nacional puede considerarse que la transición se halla en lo esencial concluida, hay provincias en las que el descenso de la fecundidad ha comenzado sólo recientemente. Hay además un quinto fenómeno, que no se puede observar a causa de que los cuadros mencionados presentan sólo mediciones para las fechas censales, y es hubo un ascenso de la natalidad (y quizás de la fecundidad) hacia fines de la década de los 40 y principios de la siguiente.” (Pantelides, 1990)

Por su parte, Carolina Peralta, con base en el Censo Nacional de 1991, sostiene para la provincia y ciudad de Córdoba, que:

“para la provincia de Córdoba, esta tasa viene descendiendo históricamente desde 1980. Se observa una fuerte declinación entre los años 1980-1985 donde pasa de 24 por mil a 19,8 por mil y luego alcanza una relativa estabilización alrededor del 20 por mil hasta 1991. Ahora bien, en el caso de la Ciudad de Córdoba, estos valores son aún más bajos que los observados en la provincia, del orden del 19,4 por mil, y se puede inferir del estudio, que no presenta una distribución homogénea en el espacio de la ciudad. La heterogeneidad en la composición social de los barrios de Córdoba, se manifiesta claramente en las tasas de fecundidad. El valor más bajo se observa en el barrio de Nueva Córdoba, con un 12,75 por mil, seguido por el de Alta Córdoba con un 15,58; y, el Centro con un 17,89. El valor más alto en Villa Libertador con un 30,4 por mil, y, el resto de los barrios estudiados, con leves variaciones, mantiene el valor alrededor del 20 por mil. La tasa de fecundidad general (TFG) representa la relación entre los nacimientos vivos y las mujeres en edad fértil. Es un indicador que está menos afectado por la estructura de edades de la población. Para 1991, la tasa de fecundidad general de la provincia de Córdoba, se estimó en 84 nacimientos por cada mil mujeres en edad fértil, cifra algo menor que la de 1960. Para la Ciudad de Córdoba este valor se calculó en 76,4, un 10% menor que el de la Provincia.” (Peralta, 1990)

Si la transición en la natalidad se puede considerar incompleta al analizar los valores de toda la ciudad en 1984, esta apreciación se podría confirmar si se tuviera la información desagregada por barrios, ya que la misma con seguridad presenta diferencias geográficas notables.

Queda por revisar la discusión sobre las dinámicas demográficas de la natalidad y la fecundidad, respecto a su valoración como indicador de desarrollo y evolución, que no se pretende resolver aquí, sino dejarla señalada. Al observar las tendencias de las últimas décadas, se discuten en las sociedades “más desarrolladas”, como Alemania, los nuevos problemas que las afectan, como el envejecimiento de la población y crecimiento negativo de la misma. Con lo cual, los estudios sobre la fecundidad han tomado una valoración diferente, al ser un indicador con el que se mide la dinámica poblacional para su regularización. Está establecido que, con una fecundidad de 2,1 hijos por mujer en promedio, se puede mantener estable la población; si es mayor, aumenta, y, si es menor, decrece. Al disminuir la tasa de fecundidad y ser negativa la renovación de la población, con una esperanza de vida en aumento, las poblaciones tienden a envejecer. Estos dos temas han ingresado en la agenda demográfica en los últimos años en los países de la UE; mientras que, en los países “menos desarrollados”, los nacimientos han tenido una importante disminución, perdiendo este tema la urgencia que tenía en las décadas anteriores. Sin embargo, si se descompone el indicador según la clase de país por categoría de “desarrollo”, los cambios han sido reformulados como problemas diferentes. La caída de la fecundidad se considera un problema en los países miembros de la OTAN, pero son apreciados como un logro en los de América Latina. Esta valoración diferenciada es un llamado de atención, que refuerza las objeciones a considerar la transición demográfica como una teoría que fundamente alguna evolución social.

Los datos del comportamiento de la natalidad y la fecundidad en Argentina, y en la ciudad de Córdoba, cuyos descensos coinciden con períodos de crisis económica y social, mientras los aumentos acompañan las mejoras en las condiciones de vida, llevan a preguntar qué tipo de evolución o desarrollo es el que están expresando.

Al respecto, señala Livi-Bacci: “La reproducción biológica -es decir la natalidad- de Europa es bajísima; en la actualidad, no llega a 1,4 hijos por mujer, lo cual representa casi un tercio por debajo del nivel de reemplazo.” Lo que, a su vez lleva, a largo plazo, a una disminución de la población y un mayor envejecimiento, que se traduce en una serie de problemas, como la caída de la población en edad económicamente productiva y la pérdida

de importancia relativa de Europa en el mundo. Ante ello, propone desplegar acciones para la recuperación de la natalidad y una política que promueva inmigraciones definitivas, con arraigo cultural en las tradiciones europeas (Livi-Bacci, 2005).

Estos datos locales, así como cambios en la población mundial y en las particularidades regionales, han llevado a que sean discutidas las políticas poblacionales que los organismos internacionales han mantenido desde hace cincuenta años, que pugnan por disminuir la población con el argumento de combatir la pobreza con un fundamento maltusiano<sup>703</sup>. Desde otras perspectivas, importantes demógrafos proponen políticas diferentes:

“En los años sesenta y setenta se hablaba mucho de la bomba demográfica como algo terrorífico. Ahora, es verdad que la población crece más lentamente, pero los problemas relacionados con la demografía no han desaparecido.” (...) “Más de la mitad de la superficie de la Tierra está *antropomorfizada* [modelada por los humanos] directa o indirectamente: ciudades, áreas industriales, infraestructuras, pero también cultivos, pastos y parte de los bosques. Con 4.000 millones más, este proceso puede acelerarse y hay que tomar medidas, poner en primer lugar el problema del uso del suelo, porque no se puede gastar todo. Creo que podría vivir en la Tierra mucha más gente, 4.000, 5.000 o 6.000 millones más, siempre que lo planifiquemos bien.” (Livi Bacci, 2016)

---

<sup>703</sup> Según el *Informe de seguimiento mundial 2015/2016: Los objetivos de desarrollo en una era de cambio demográfico*, hecho público en Perú, al inicio de las reuniones anuales del Banco Mundial y el FMI, “el mundo está experimentando un gran cambio poblacional que reestructurará el desarrollo económico durante décadas y que, a la vez que plantea desafíos, ofrece una vía para reducir la pobreza y lograr la prosperidad compartida si se aplican las políticas adecuadas a nivel nacional e internacional.” Banco Mundial, página oficial, 7 de octubre del 2015.



## **CAPÍTULO 3: EXPANSIÓN Y CRECIMIENTO POBLACIONAL**

### **3.1.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES**

En el Capítulo 1 de la Primera Parte se investigaron los antecedentes de la historia de la urbanización de Córdoba, desde su fundación hasta 1927<sup>704</sup>. El 6 julio de 1573, la ciudad de Córdoba fue fundada con setenta manzanas trazadas pero poco ocupadas; en 1809 cuando habían transcurrido 236 años, se habían sumado unas cincuenta manzanas más, en una modesta expansión de fines del siglo XVIII durante el gobierno del Marqués de Sobremonte (ver p. 24 y ss.). En esos años, la urbanización se extendió un poco hacia el oeste, sobrepasando el arroyo de La Cañada con un puente que permitió prolongar la calle de la Alameda (hoy 27 de abril) hacia las tierras de La Toma de agua. A mediados del siglo XIX se agregó el cementerio San Jerónimo (1843), en el borde extremo al oeste de la ciudad; en todos estos años, la extensión de la ciudad fue lenta y exigua. Después de 1860, cuando fueron generadas las condiciones institucionales y políticas de la organización del país, que dieron garantías a los bancos y capitales europeos, en particular los británicos, se realizaron inversiones de empresas privadas y créditos al Estado. En ese contexto, aun cuando no se había completado la unidad nacional y coexistían dos Estados -la provincia de Buenos Aires y la Federación<sup>705</sup>-, se construyó el primer ferrocarril que

---

<sup>704</sup> Primera Parte. Capítulo 1: Antecedentes, de la fundación a 1927, p. 19 y ss.

<sup>705</sup> La situación nacional en ese momento se puede describir de manera abreviada con estas palabras: "...la negativa de Buenos Aires en aceptar una nación constituida en 1853, así como el celo de parte importante de su dirigencia por convertir al Estado porteño en conductor de un proceso de construcción nacional, admitió la posibilidad de pensar alternativas políticas que, independientemente de su viabilidad, deben ser consideradas para comprender la complejidad del período. En efecto, tanto el Estado como la nación lejos estaban de ser entendidos como conceptos acabados y admitían alternativas, propuestas y significados que permiten complejizar nuestra interpretación del Estado de Buenos Aires". (Aramburo 2018) Sin embargo, los historiadores identifican un ciclo, que inicia con la batalla de Caseros (1852) y termina el año 1880, cuando se organizaron las instituciones nacionales. En estos años se sancionó la Constitución Nacional (1853); Buenos Aires encabezó la Guerra contra el Paraguay que impuso una nueva relación con las otras regiones del país; se llevaron adelante las guerras civiles en las que fueron derrotados los dirigentes

llegó a la ciudad en 1870 desde el puerto de Rosario y, algunos años después, se sumaron otras cuatro líneas férreas<sup>706</sup>.

Comenzó entonces una segunda expansión con una dinámica febril entre 1870 y 1890, y más lento las décadas siguientes. Este ciclo contó con sólidos fundamentos materiales y características especulativas, de fuerte impacto en la extensión de las urbanizaciones y la radicación de inmigrantes. Para propiciarlo, el gobierno provincial alineado con el nacional, construyó seis puentes que permitieron un flujo más fluido hacia las tierras al norte y al este del río y, también, se ocupó de aplanar el talud del sur. Estas acciones permitieron consolidar la integración de los pueblos-barrios preexistentes, que fueron incorporados al ejido municipal, y fue factible la construcción de al menos veintidós nuevos<sup>707</sup>.

Durante las dos primeras expansiones se incorporaron servicios y equipamientos urbanos, modestos en la primera e ingentes en la segunda, con los que se dio cuerpo a una nueva fisonomía de la ciudad, con barrios de lujo, avenidas, parques y grandes edificios públicos y privados. La llegada de los ferrocarriles, las obras públicas y los negocios privados, generaron la atracción local de inmigrantes que por entonces llegaron al país, y una importante concentración de trabajadores, ferroviarios en particular y de las industrias extractivas, de molienda de cereales y algunas manufacturas en las ramas de calzado, cervezas y confecciones. Se gestaron los primeros asentamientos espontáneos y precarios de importancia en la zona sur oeste, próxima al centro (barrios Güemes y el Abrojal/

---

provinciales y subordinados sus intereses; se realizaron las guerras contra los pueblos originarios para expropiarles sus tierras, con lo que se triplicó la superficie explotable por la nueva economía agroganadera; fueron federalizados el puerto y la ciudad de Buenos Aires, para compartir los aranceles aduaneros con las provincias; se promovió la inmigración de población europea, transformando la composición étnica de la población y la supremacía cultural; se construyó una infraestructura de transporte que adecuó el territorio nacional a la economía agroexportadora, con la red ferroviaria y la construcción de nuevas instalaciones portuarias; se organizaron las comunicaciones con correos y telégrafos que acompañaron la organización del transporte; se impulsó la educación pública creando escuelas primarias y secundarias estatales en todo el país; y, se sancionaron leyes de propiedad de las tierras que promovieron el latifundio y la gran propiedad rural, limitando la pequeña propiedad. A este período se lo divide en dos: en los diez primeros años (1850-1859), la Argentina estuvo dividida en dos Estados, el de la Confederación Argentina y el de la provincia de Buenos Aires; en los siguientes (1860-1869), confrontaron los dos bando en guerras con resultados alternativos, Buenos Aires fue derrotada en 1859 y de la Confederación en 1861. Después se unificó definitivamente un Estado nacional, hegemonizado por el Partido Autonomista Nacional, que mantuvo ese orden durante cuarenta y dos años (1874-1916).

<sup>706</sup> Las líneas ferroviarias existentes en estos años en la ciudad fueron las siguientes: Central Córdoba Argentino (1870), Central Norte (1875), Córdoba y Rosario (1888), Ferreyra a Malagueño (1884) y Córdoba al Noroeste (1891).

<sup>707</sup> Ver Primera Parte Capítulo 1, apartados 2 y 3.

Observatorio). Con la crisis financiera que estalló en el país en 1890 y afectó a los bancos de las metrópolis financieras internacionales involucradas, declinó la segunda expansión.

A partir de los documentos fotográficos<sup>708</sup> de 1927, 1961 y 1984, se estudió la evolución física de la ciudad y los cambios experimentados a través de los cincuenta y siete años documentados, en los capítulos dos, tres y cuatro de la parte primera. También, fueron revisados los planes elaborados desde los gobiernos de la provincia y la municipalidad en los años 1927, 1962, 1978 y 1981, y se analizaron las propuestas, sus fundamentos los que se los contrastaron entre ellos y con las fotografías más próximas.

En la parte segunda investigó la población de la ciudad; en los dos primeros capítulos se registraron las fuentes estadísticas y la dinámica de la población a través de los principales indicadores de los censos nacionales y trabajos académicos. Ahora, en el tercer capítulo, se realizará la revisión de la hipótesis recurrente en cada Plan, más o menos explícita, que sostiene “la ciudad crece porque aumenta su población”. Para ello, se hará un seguimiento y el contraste entre las dos variables vinculadas teóricamente en la hipótesis: el crecimiento físico y la dinámica poblacional definida en los capítulos anteriores. Todo esto tendiente a comprobar o poner en dudas dicha hipótesis.

### **3.2.- POBLACIÓN Y EXPANSIÓN URBANA EN LOS PLANES**

El primer plan, dirigido por el ingeniero Carrasco (1927), dijo en el apartado “II. Distintos problemas urbanos de Córdoba”, que los mismos han crecido desde su fundación, *de manera paralela al de su población*, hasta haber alcanzado las características de una gran urbe. Señaló que el crecimiento de la población trajo aparejado el aumento de las primitivas rancherías. Y agregó: “Ahora bien, la Ciudad de Córdoba se encuentra hoy con una población cuyo coeficiente aumentativo anual es de un 6%, mientras que el de su edificación solo alcanza al 1 y ½ por mil, desproporción que traerá como consecuencia, un serio problema de habitación” (Carrasco 1927: 20-21). La lógica de mayor demanda por aumento de la población contra una oferta insuficiente de apertura de tierras a la urbanización y construcción de viviendas, es evidente en el razonamiento.

---

<sup>708</sup> Ver en Primera Parte: “Gráfico de densidad y forma de la ciudad de Córdoba en 1927” en el Capítulo 2; “Gráfico de densidad y forma de la ciudad Córdoba en 1961” en el Capítulo 3; y, “Gráfico de densidad y forma de la ciudad Córdoba en 1984” en el Capítulo 4.

Por su parte, el Plan presentado y coordinado por el arquitecto Lapadula (1950-1962), en el análisis de la situación expuso el *crecimiento de la población*, diciendo: “en 1870, a más o menos tres siglos de su fundación”, contaba con 35.000 habitantes, población registrada en el Primer Censo Nacional de 1869; para el 2° Censo Nacional en 1895 “no alcanzó los 55.000”; en 1914, para el Tercer Censo Nacional, “había 135.000 hab”. Y, agregó: “Desde la última fecha hasta hoy, es decir, en solo 48 años, la ciudad superó los 600 mil habitantes”. Si bien la dinámica de la población no fue un eje central en su análisis, la propuesta no fue ajena a la relación causal del crecimiento urbano producido por incremento de la población. Este estudio, más enfocado en la estructura urbana, ubicó en esa dimensión las causas de los problemas más importantes que debía ocuparse el Plan Regulador: la expansión espontánea y desordenada de los loteos privados por una parte, por una parte; y los asentamientos populares en tierras y construcciones poco aptas por la otra. Ante esa situación, el interés de la propuesta se orientó a una distribución ordenada de esa población en la superficie de la ciudad. Caracterizó el crecimiento de la ciudad desde su fundación hasta fines del siglo XIX como “lento”, para afirmar que a través de “los 385 años de existencia”, la ciudad pasó de las setenta cuadras originarias “hasta superar en algunas zonas los límites del territorio de 24 km de lado de su jurisdicción Municipal”, “adquiriendo un desarrollo de carácter explosivo”. La expansión de la ciudad, el incremento de la población y de las actividades, produjeron un “cambio profundo” en su *estructura*. “Los loteos han complicado la expresión física de su desmedido y desordenado crecimiento”, los trazados de las calles y manzanas, “siguiendo el tradicional esquema de damero, se orientaron en todas las direcciones, dificultando las conexiones viales”. Señaló que se “produjeron desequilibrios en la distribución de las masas humanas”, debido a: la concentración de edificios compactos, actividades comerciales y administrativas en el centro; la extensión de los sectores semiperiféricos; la destrucción paulatina de todos los *espacios libres y verdes*; y, la conquista de *los suburbios*.

Aun así, consideró que el factor preponderante en estos temas ha sido el crecimiento de la población urbana, tomando como referencia un estudio realizado por el Instituto de Estadísticas de la Facultad de Ciencias Económicas de la UNC, en el que fueron trazadas las curvas del crecimiento futuro de la población sobre la base de los datos de los Censos de 1956 y 1960. La población estimada con ese método gráfico para el año 2.000 fue de 800.000 habitantes, como cifra más baja y, como cifra más alta, se proyectó

1.850.000 personas. Sin embargo, la previsión adoptada para el Plan fue para ese año de 2.000.000 de habitantes. Después, a partir de la población adoptada fueron establecidas “las superficies para la expansión”, usando el razonamiento demanda futura y oferta necesaria.

Por su parte, el Esquema de Ordenamiento Urbano (EDOU) de 1978 describió los estudios que completaron y actualizaron el Diagnóstico Tentativo previo (1973), en el *Diagnóstico de la situación*. Allí, donde explicó el *enfoque adoptado*, expuso la lógica de contraponer una *demanda de superficie a incorporar* (definida por la *población futura*) con una *oferta de superficie incorporable* (definida por las tierras dentro del ejido sin ocupación física). La relación quedó expresada en un cuadro<sup>709</sup> donde la “población futura” y las “tendencias de urbanización” constituyen la “demanda”; mientras, la “oferta de superficie incorporable”, resulta del agregado de las “tierras libres urbanizadas” y las “tierras libres urbanizables”. El “diagnóstico final” es resultado de la “confrontación demanda-oferta”.

Siguiendo con esa lógica causal (demanda-oferta) comenzó el estudio por “la población que constituiría el elemento básico de la demanda de urbanización.” Para ello, tomó como base la información de los Censos Nacionales de Población de los años 1960 y 1970, a partir de los cuales realizaron proyecciones hasta el año 2000, de las que adoptaron las hipótesis de las tasas de crecimiento más altas (ver Cuadro 1, p.177 de este trabajo). Para el año 1977, cuando se hizo el estudio, se estimó la población en 976.480 habitantes y se adoptó como proyección para el año 2000 la cifra de 1.840.045 habitantes, es decir que fue tomado como demanda futura el crecimiento estimado de 864.365 personas.

En cuanto al Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano (EDOM) y PLANDEMET de 1981, se realizaron diagnósticos sectoriales, que consideraron en segundo lugar la población. En primer lugar estuvo el territorio de estudio y planificación que fue definido como la Región Metropolitana, en la que la ciudad es la parte más importantes; en ese razonamiento el problema definido fue la *distribución heterogénea* de la población. La relación crecimiento de la población-expansión de la ciudad de Córdoba, quedó mediada por las localizaciones desiguales entre las localidades de la región y subordinada al principio de distribución territorial homogénea como modelo

---

<sup>709</sup> Gráfico: Esquema de la metodología, ver N°15 en Primera Parte Anexo Cap. 4 A. Planos y Gráficos.

ideal. Sin embargo, esta cuestión no se abordó y se dejó de lado por considerarla fuera de la jurisdicción de la ciudad o la provincia, debido a que consideró que “el problema de la distribución espacial de la población”, tanto en su concentración como en la dispersión, “debe ser enfrentado y resuelto” con una “organización equilibrada del espacio nacional a través de una red jerarquizada de centros en la cual, áreas metropolitanas como la de Córdoba, tienen un rol liminar en la estructuración del sistema urbano nacional”.

Dentro de este razonamiento destacó como factores importantes en la constitución de la ciudad los que la convirtieron en un “polo de atracción” de inmigración. Y, a este factor se la causa decisiva de la metropolización y la distribución heterogénea de la población, debido a: las industrias tradicionales y dentro de ellas las más dinámicas; las dos universidades; los asentamientos militares; y otras variables más. A su vez, la distribución geográfica desigual del crecimiento en la ciudad se volcó hacia el noroeste, porque allí están las ciudades dormitorios de Argüello y Villa Allende, a lo que se sumó la actividad minera en La Calera y la turística en Carlos Paz. En el razonamiento sobre la inmigración y la distribución geográfica regional de la población, se jerarquiza como factores explicativos las distintas actividades localizadas en la ciudad y la región.

En cuanto al tema específico de la *población*, considerado en el punto siguiente del estudio, definió que conocer su dinámica y la manera en que fue “distribuida y agrupada, es de fundamental importancia para apoyar los sistemas de planeamiento del desarrollo”. Con lo cual, vinculó el crecimiento poblacional con la localización de la misma dentro de la ciudad y ésta con la ubicación de las actividades. El crecimiento fue caracterizado en dos períodos distintos, el primero (1895-1914) llamado “preindustrial” fue definido como “muy alto del 44,5 por mil anual”; el segundo (1914-1970), nombrado “fabril” fue descrito con un “crecimiento alto y sostenido entre el 29,3 y el 33,4 por mil anual”, agregando que había sido alimentado en más de un 50% por aportes migratorios. Sobre el primero, cuando se dio la llegada de la mayor cantidad de inmigrantes al país, no dijo nada. Se mencionó, de manera general, que la llegada de inmigrantes en el segundo período estuvo asociada a la radicación y crecimiento de fábricas en la ciudad. Más amplias fueron las explicaciones sobre el crecimiento desigual de la población en los barrios de la ciudad<sup>710</sup>. Se destacan las menciones de mayor crecimiento en dos zonas

---

<sup>710</sup> Dentro del ejido municipal de Córdoba se observa que, en el primer período intercensal (1960-1970), las menores tasas de crecimiento se registraron en el Área Central (4,2 por mil anual) y en los barrios colindantes como Nueva Córdoba, que creció un 2,4 por mil anual, o Alberdi, que lo hizo al 2,3 por mil anual. Mientras las mayores tasas de crecimiento se dieron en el cinturón externo de la mancha urbanizada,

diferentes: para 1960 a 1970 en los barrios del sur donde estaban localizadas las fábricas de IKA y FIAT; entre 1970 y 1980 en los barrios residenciales del noroeste.

Revisados los cuatro planes de regulación urbana y ordenamiento del crecimiento de la ciudad de Córdoba, respecto a la relación entre el crecimiento de la población y la demanda de tierras y construcciones, se puede considerar que de manera directa o mediada, los planes fundamentaron la necesidad de prever una expansión de la ciudad como consecuencia de un aumento de la población y, en consecuencia, organizar a partir de la proyección demográfica la intervención planificada de la provisión de más ciudad. A continuación se verá qué tan cierto ha sido este supuesto en la ciudad de Córdoba.

### **3.3.- EXPANSIÓN Y CRECIMIENTO POBLACIONAL CON DATOS**

Si se acepta el supuesto enunciado en los planes, que la ciudad se expande porque crece la población, resulta interesante analizar en detalle los dos momentos más significativos identificados en los capítulos anteriores como la *segunda* y la *tercera* expansión, para contrastar la hipótesis de causalidad con las evidencias documentadas.

La *segunda* expansión, constatada en distintas fuentes, sucedió entre 1870 y un par de décadas después de 1890. Los factores dominantes que la dinamizaron estuvieron relacionados con la fuerte presencia de capitales europeos, en particular ingleses, en la construcción de los ferrocarriles y la incorporación de la producción agropecuaria del país a la economía europea. Con lo cual se puso en marcha un comercio internacional con las exportaciones de productos rurales y la importación de productos industrializados; esto últimos, para el consumo personal y máquinas, equipos e insumos para manufacturas y servicios públicos.

La *tercera* expansión, verificada en distintas fuentes y evidencias documentadas, ocurrió entre 1950 y un lustro después de 1970. El detonante de este ciclo, provino de la

---

al 127,6 por mil anual hacia el sudoeste, y un 118,5 por mil anual por el sudeste. Durante el siguiente ciclo intercensal (1970-1980), se modificaron las tendencias del decenio anterior. El Área Central y los barrios lindantes perdieron población (-2,3 para el primero; Alta Córdoba, -2,2; - 16,2, General Paz y Pueyrredón; todos por mil al año). Para el Centro y los barrios más próximos, la posible explicación que se dio, es la especialización de los mismos en la actividad comercial y servicios, en detrimento de la habitación. Los mayores incrementos se dieron en los barrios tradicionales del noroeste (112,4 por mil anual y 199,4 por mil), por la expansión de barrios más recientes como Chateau Carrera, Poeta Lugones, etc. Las proyecciones de población anticiparon para el año 2000 una duplicación de la población de 1970 que fue de 801.771 habitantes.

radicación en el sur de la ciudad en 1955, de la primera gran empresa industrial del país, la fábrica integral de automotores Industrias Kaiser Argentina (IKA). La llegada de esta empresa se dio en el marco general de la incorporación de la economía del país a un modelo importador de insumos industriales, en mayor grado de los EEUU y en menor medida de Inglaterra, Francia, Italia y Alemania, que fueron pagados con los ingresos comerciales de la exportación de productos agropecuarios a los principales países europeos.

### **3.3.1- Segunda expansión**

La segunda expansión fue significativa por la magnitud de la misma así como por las profundas transformaciones ocurridas en la sociedad y la ciudad, que habilitan a conceptualizar a este proceso histórico como el advenimiento de la *primera modernidad* (Haiquel 2020). Desde entonces, buena parte de las principales características generales del *modo de hacer la ciudad* han permanecido vigentes en las fases que le siguieron. El territorio urbano pasó a ser un medio de enriquecimiento privado mediante la apropiación de renta capitalista, para lo cual los Estados nacionales y provincial -el municipio no era entonces independiente-, facilitaron las condiciones con financiamiento<sup>711</sup> barato y obras públicas. El modo de hacer la ciudad que tomó forma en estos años, tiene la característica que el Estado se hizo cargo de las obras de infraestructura necesarias: puentes<sup>712</sup> que permitieron cruzar el río y acceder a tierras altas al norte y al este del Centro; ferrocarriles con talleres y estaciones, que agilizaron los vínculos comerciales y comunicacionales con el país y el exterior; el aplanado de las barrancas al sur del Centro; rellenado de las tierras de los Bajos del río y la construcción de una avenida costanera para la contención del agua; apertura de nuevas avenidas y calles; equipamiento urbano para la vida social - hospitales, mercados, barrios para obreros, eliminación de rancherías próximas al centro, provisión de agua y energía eléctrica, alumbrado público y privado, transporte urbano, construcción de plazas y paseos, etc.-. El financiamiento fue otorgado por el banco provincial con créditos blandos y sin muchas exigencias ni garantías.

---

<sup>711</sup> La renta capitalista del suelo urbano se formó en este caso, a partir de la privatización de tierras públicas otorgadas a muy bajo precio a los fraccionadores, más la valorización de las mismas con obras públicas y equipamiento a cargo del Estado, con crédito del banco provincial -en muchos casos irrecuperados- con tasas bajas de interés. Todo ello, gestionado y concedido en una red de amistades favorecidas desde el poder político provincial y nacional.

<sup>712</sup> En el Capítulo 1 de esta tesis, está la información detallada sobre estos puentes construidos.



Las obras y el dinero barato posibilitaron la expansión física del tejido urbano superando las barreras naturales del río, el arroyo y las barrancas del sur, abriendo la conquista territorial hacia zonas nuevas distantes de la Plaza Mayor, con fraccionamientos que se fueron vendiendo en los años siguientes y agregaron, al menos, veintidós nuevos barrios<sup>713</sup> a la trama urbana.

Después de la modesta apertura a finales del siglo XVIII hacia el oeste de la ciudad, que se puede leer en los planos confeccionados para el censo de 1840<sup>714</sup>, así como el que dibujó veinte años después Albano M. Laberge<sup>715</sup>, es posible comprobar con bastante precisión la magnitud del crecimiento físico realizado durante la *segunda expansión*, al compararlos con los planos realizados por Santiago Albarracín en 1860<sup>716</sup> y, el Plano General de la Ciudad y Suburbios de Córdoba, elaborado por Potel Junot en 1878<sup>717</sup>. El de Albarracín, muestra la extensión proyectada del futuro barrio de Nueva Córdoba, los “pueblos” General Paz, San Vicente y los alrededores del cementerio con el pueblito de la Toma, aunque no aparecen aquí el Barrio de Alta Córdoba ni los que se construyeron al norte del río. El de Junot, hecho dieciocho años después, permite apreciar las expansiones al norte y al este del río, así como al oeste y al sur del centro. Este plano representa todo lo que se estuvo haciendo a partir de 1870 en las tierras de la ciudad, y también lo que se tenía pensado hacer, ya que los dibujos muestran proyectos sin construir cuando se hicieron, a diferencia de las fotografías aéreas que exhiben las construcciones realizadas.

Los *Seis puentes* que permitieron la *segunda expansión* son: Sarmiento (1870) para unir el Centro con barrio General Paz por la avenida Olmos; Maldonado (1879, conocido como “del Matadero”), construido para conectar el barrio General Paz con San Vicente; Juárez Celman (1881), que unió el centro por la Calle Ancha (hoy avenida General Paz) con las tierras al norte del río donde se loteó el barrio Alta Córdoba; Florida (1886-1889) sobre la calle Arte y Observatorio (hoy Avellaneda) para cruzar el río hacia el norte y acceder desde el barrio Alberdi a los barrios Providencia y San Martín; Baracaldo (1888, hoy La Tablada), para unir el barrio Marechal al sur del río con Bajo Palermo por la avenida Octavio Pinto.

---

<sup>713</sup> Se puede leer sobre estos barrios en el apartado “1.2.- Segunda expansión entre euforia y crisis”, en el Capítulo 1 de esta tesis.

<sup>714</sup> Ver 12 Anexo A Primera Parte Capítulo 1.

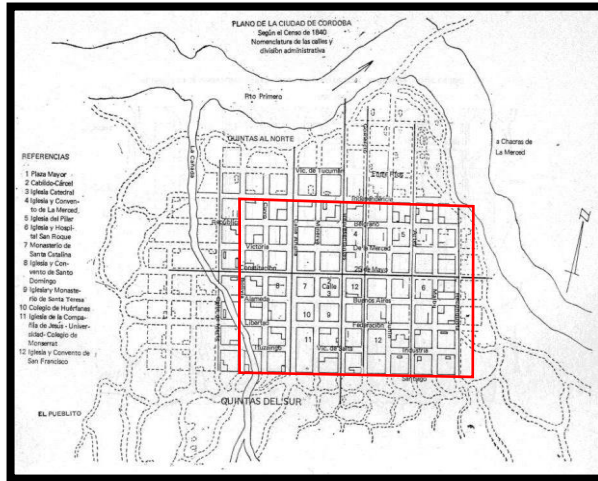
<sup>715</sup> Ver 13 Anexo A Primera Parte Capítulo 1.

<sup>716</sup> Plano de Santiago Albarracín del año 1860, ver Nº14 Anexo A Primera Parte Capítulo 1.

<sup>717</sup> Ver 17, 18A y 18B Anexo A Primera Parte Capítulo 1.

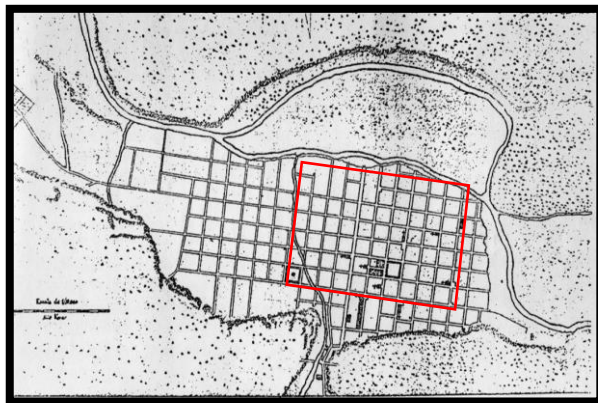
A su vez, los *veintidós nuevos barrios y loteos*, que se agregaron como expansiones de la ciudad se pueden observar comparando los tres planos que se muestran a continuación:

### 1. Plano de la Ciudad Córdoba en 1840



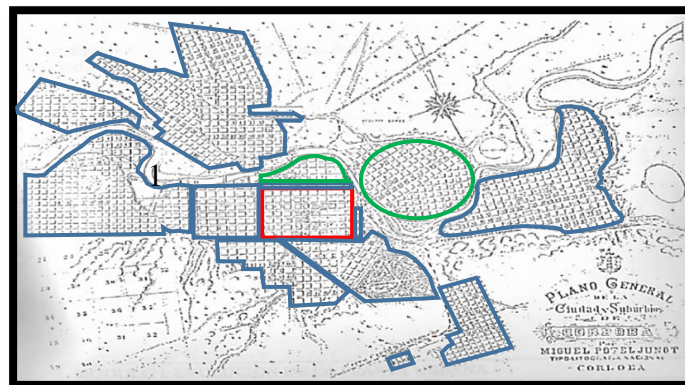
Se puede ver en rojo las setenta manzanas originales y la intención de expandir el trazado en líneas de punto hacia el oeste y hacia el norte sobre los bajos del río.

### 2. Plano de la Ciudad de Córdoba en 1860



Se puede ver en rojo la planta original, el brazo inestable del río que formaba una isla cuyas tierras eran conocidas como los Bajos, la primera expansión hacia el oeste y un ángulo del cementerio.

### 3. Plano General de la Ciudad y Suburbios de Córdoba en 1878



### Referencias y detalle del número de manzanas en los planos:

En 1573 las 70 originarias (0,70 km<sup>2</sup>), que se indican en los planos en rojo

En 1860, el plano de Laberge muestra 56 más: total 126 (1,26 km<sup>2</sup>). En azul

En 1878, el plano de Junot muestra unas 1.075 más: total 1.201 (12,01 km<sup>2</sup>). En verde

Los barrios y las manzanas que se sumaron con cada uno fueron: Bajos del Río 30; General Paz, Juniors, Inglés y Firpo 120; San Vicente y La Unión 226; Nueva Córdoba 43; Rogelio Martínez, Villa Revol y Jardín 114; Alto Alberdi, Santa Ana, Marechal, Villa Páez, Villa Urquiza 233; Güemes, Observatorio (Abrojal) 55; Las Rosas, Villa Cabrera, San Martín, Alta Córdoba 254.

En esta lista faltan los loteos de los barrios Ferreyra, Guñazú, Villa San Carlos y Los Bulevares, que no fueron dibujados en el último plano.

### Cuadro 29: Expansión de la superficie de ciudad en los planos analizados

	Km <sup>2</sup>	Incremento	%
<b>1860</b>	1,26	---	---
<b>1878</b>	12,01	10,75	853

Fuente: Elaboración propia a partir del estudio de los planos referidos.

El cuadro anterior sintetiza lo analizado más arriba, que permite dimensionar la expansión de estos años en mil setenta y cinco manzanas (10,75 km<sup>2</sup>) que se sumaron a las ciento veintiséis manzanas (1,26km<sup>2</sup>) registradas en 1860, y representan un aumento de la superficie urbanizada de 853%, para alcanzar una superficie total de mil doscientos una manzanas (12,01km<sup>2</sup>) en 1878.

### 3.3.2.- Tercera expansión

Con el análisis de las aerofotografías se estableció de manera precisa que la ciudad de Córdoba tenía en 1927 una superficie urbanizada de al menos 21,25 km<sup>2</sup>, que para 1961 había alcanzado los 77,35 km<sup>2</sup> mientras en 1984 cubría 137,30 km<sup>2</sup>.

### Cuadro 30: Superficie y expansión de la ciudad según los registros fotográficos

Año	km <sup>2</sup>	Exp. Km <sup>2</sup>	%	Media Anual	Dif. Años
<b>1927</b>	21,25	---	---	---	0
<b>1961</b>	77,35	56,10	264,00	1,65	34
<b>1984</b>	137,30	59,95	77,50	2,61	23
<b>1927-1984</b>	---	<b>116,05</b>	<b>546,12</b>	<b>2,04</b>	<b>57</b>

Fuente: Elaboración propia a partir del estudio de las aerofotografías

El cuadro muestra con claridad que la ciudad se expandió en los treinta y cuatro años que van de 1927 a 1961 unos 77,35 km<sup>2</sup> y en los veintitrés años posteriores hasta 1984 creció 137,3 km<sup>2</sup>, casi al doble; así, el ritmo medio anual de aumento de la superficie pasó de 1,65 en el primer ciclo a 2,61 km<sup>2</sup> en el segundo. Estas dimensiones absolutas expresadas de manera comparativa, muestran un crecimiento relativo de 264% en el

primer período interfotográfico (7,76% anual promedio), y de 77,5% (3,37% anual promedio) en el segundo. El crecimiento relativo menor en el segundo período se explica porque la superficie de la ciudad en 1927 era mucho menor a la de 1961.

### 3.3.3.- Población en los censos

Una vez definidas con buena aproximación las superficies de crecimiento de la ciudad, resta estudiar en detalle el comportamiento de la población en los años de máxima expansión de la ciudad. Para ello se tomaron como fuentes de información los datos que proveen los Censos Nacionales y que se presentan en el siguiente cuadro.

**Cuadro 30: Población de la ciudad en los censos nacionales**

Censo	Habitantes	Dif. Años	Incremento del período	Prom. anual	Variación % del Prom. anual
1840	13.751	---	---	---	---
1869	34.458	29	20.713	714	---
1895	54.763	26	20.305	781	11
1914	134.935	19	80.172	4.220	440
1947	386.828	33	251.893	7.633	81
1960	586.015	13	199.187	15.322	101
1970	801.771	10	215.756	21.576	41
1980	993.055	10	191.284	19.128	-11

Fuente: Censos Nacionales

Con estos números a la vista se pueden inferir los crecimientos poblacionales en cada período intercensal. En adelante se usarán los de la columna “Promedio anual” debido a que los plazos intercensales distintos no permiten la comparación directa de las cantidades de habitantes registrada en cada censo; y, también, porque el indicador de la variación anual por mil presenta la información anual en datos absolutos de manera atenuada, por ser relativa a la proporción que se establece con las diferentes magnitudes totales de la población en cada censo. En cambio, el “Promedio anual” intercensal permite comparar entre cada período las cantidades de manera más homogénea y directa, porque al ser las mismas unidades de tiempo y las magnitudes chicas de población más reducidas los posibles errores se minimizan.

Al estudiar las cifras de esta columna, lo primero que se puede señalar, es que el ritmo de crecimiento de la población anual durante los dos períodos intercensales (1840-1869 y 1869-1895), se mantuvo bastante estable con 714 habitantes para el primero y 781 para el segundo. Estos años son los correspondientes a la población existente antes y durante la *Segunda Expansión*.

En el período intercensal siguiente (1895-1914), se puede apreciar un salto importante en el crecimiento anual promedio de la población que alcanza los 4.220 habitantes; es decir que hubo un aumento en el ritmo anual de crecimiento del 540% respecto al período anterior. Entre 1914 y 1947, el ritmo de crecimiento anual si bien fue muy alto (7.633 hab) decayó en términos relativos al 81% al ciclo anterior que fue explosivo.

Para los períodos intercensales siguientes 1947-1960, 1960-1970 y 1970-1980, que se corresponden con los años anteriores y siguientes a la *Tercera Expansión*, en la misma columna adoptada antes se pueden ver los crecimientos anuales promedio de 7.633, 15.322 y 21.576 habitantes respectivamente. Presentada la información de manera relativa nos dice que en el primer período hubo un crecimiento del 81% respecto al anterior y, en el período siguiente, el aumento del ritmo de crecimiento llegó al 100%, para decaer en un 11% en el último período.

Si se retoma el gráfico N° 13 (página 284), se puede observar la evolución de la población de Córdoba medida en cantidad de habitantes de cada año, en base a una proyección basada en la hipótesis polinómica. Ahí se aprecia en los períodos intercensales de 1947-1960, 1960-1970 y 1970-1980, que la pendiente de la curva indica un incremento que se acelera en los dos primeros períodos intercensales (1947-1970); para declinar a mediados del siguiente período de 1970-1980.

Las tendencias en la evolución de la variación anual de la población en cantidad de habitantes se pueden observar también, con mayor nitidez, en el Gráfico N°14 (página 285). Allí se muestra que población se incrementó a un ritmo ascendente entre mediados de la década de 1940 hasta alcanzar un máximo en 1964, momento en que comenzó la declinación de las dos décadas siguientes. También se nota en el ángulo de las pendientes, que el incremento ascendente fue más acelerado que el ritmo más suave con el que fue decayendo. En el Gráfico N° 3 de la página 261 se pueden ver con mayor facilidad estas tendencias de la evolución de la población, expresado en número de habitantes.

### **3.4.- ¿AUMENTO DE LA POBLACIÓN Y CRECIMIENTO DE LA CIUDAD?**

A partir de los planos y las aerofotografías fue posible establecer con buena aproximación la expansión física y su ritmo de crecimiento. Con la información censal se

determinó la evolución anual de la población, así como los ritmos del crecimiento. Ahora, en este apartado, se buscará confrontar el supuesto teórico que estableció una relación causal entre el crecimiento de la población como un factor decisivo en la expansión física de la ciudad, con la información detallada en los apartados previos. Para ello, en un primer análisis, se cotejan las superficies y expansiones con los habitantes registrados y sus variaciones. Para luego, observando las dinámicas y contrastando las fechas, establecer posibles relaciones causales. Dicho de otro modo, se comprobará si primero creció la población y después la ciudad, como establece la hipótesis usada en los planes o si los hechos sucedieron de otro modo en la información de los registros.

Cuando se analizó la *Segunda Expansión* se vio que antes del comienzo de la misma, en 1860 el plano de Laberge mostró una ciudad con 1,26 km<sup>2</sup> y una población de 34.458 habitantes. El ritmo al que venía creciendo la población desde los 13.751 habitantes que tenía en 1840 (714 como promedio anual) se mantuvo en una cantidad levemente superior hasta 1895 (781 de promedio anual). Este ritmo de aumento no pudo haber provocado un incremento de la superficie de la ciudad de 10,75 km<sup>2</sup> para 1878 (Plano de Junot) hasta alcanzar un total de 12,01 km<sup>2</sup>. Más bien se observa lo contrario, la ciudad se expandió con nuevos terrenos loteados y después, poco a poco, a medida que se fueron vendiendo se poblaron con inmigrantes. El aumento de la población hasta 134.935 habitantes que se registró en 1914 fue de 80.172 personas, a una tasa de incremento promedio anual de 4.220, que representó una aceleración en el ritmo de crecimiento del 440%, ocurrió *después que se hicieron las obras* y se registraron las expansiones en el plano de Junot. Esto es lo que se puede saber sobre lo sucedido en la ciudad de Córdoba durante la Segunda Expansión con la información registrada y analizada hasta aquí; lo que será retomado más abajo.

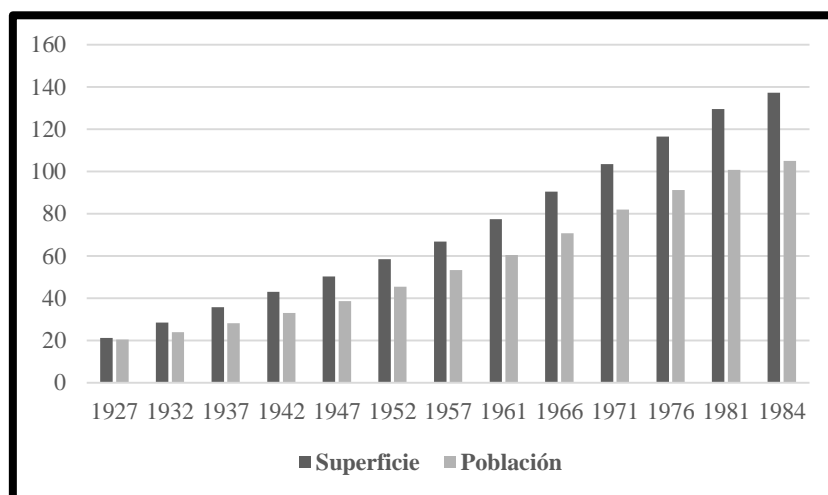
En cuanto a *Tercera Expansión*, que se estudió en las fotografías aéreas, con información más confiable que los mapas para medir la superficie urbana, y la población registrada en los censos nacionales -con la que se realizaron las estimaciones presentadas y justificadas-, se confeccionó el gráfico de abajo; allí se compara la evolución de 1927 a 1961 con la siguiente fase de 1962 a 1984, tomando rangos quinquenales.

El gráfico muestra para el año 1927 la superficie urbanizada y la magnitud de la población, representadas en barras correspondientes, que mantienen una altura casi idéntica para los valores absolutos: una superficie de 21,25 km<sup>2</sup> y 200.000 habitantes.

A partir de este año, la expansión de la superficie urbanizada fue creciendo a mayor ritmo que la población, hasta alcanzar en 1961 la extensión de 137,30 km<sup>2</sup> y una población de 607.590 habitantes.

Para 1984, cuando se realizó la última fotografía aérea considerada en este trabajo, la superficie llegó a 137,30 km<sup>2</sup> y la población estimada fue de 1.050.000 habitantes.

**Gráfico 33: Evolución comparada del crecimiento de la población y la expansión**



Escalas: Superficie en km<sup>2</sup>; población por diez mil habitantes.

Si se convierten estos datos en una relación entre la cantidad de habitantes de la ciudad por cada kilómetro cuadrado urbanizado, es decir en un indicador de densidad, resulta en los valores del cuadro siguiente.

**Cuadro 31: Densidad de la población**

Año	hab/km <sup>2</sup>	Variación %
1927	941	---
1961	7.855	734,6
1984	7.647	-2,6

La variación en la densidad poblacional indica que hubo un crecimiento de la población en relación a la superficie urbanizada entre 1927 y 1961, mientras que entre este último año y 1984 la expansión tuvo un ritmo de crecimiento mayor que el incremento de la población.

Observando más arriba el Gráfico 33, queda definitivamente claro que a partir de 1927 la expansión física del territorio urbano de la ciudad de Córdoba ha sido superior al crecimiento de su población, al punto que en la década de 1970 a 1980 ambos ritmos se disociaron y la ciudad se expandió mucho más que lo que creció su población, adquiriendo la densidad expresión negativa para estos años. Sin embargo, la tendencia

comprobada de usar el territorio urbano como medio de enriquecimiento privado, permite prever, que la ciudad crecerá con nuevos emprendimientos que ocuparán tierras baldías con urbanizaciones y construirán grandes edificios en altura en barrios más alejados del Centro<sup>718</sup>, con cierta autonomía respecto a la expansión de su población.

Si, además, se tiene en cuenta que las superficies medidas representan las manzanas dibujadas en los planos o que se ven en las aerofotografías, sin tener en cuenta la altura de las construcciones, la expansión de la superficie construida para el uso de la población en términos reales se incrementó más aún que lo considerado. Lo que explica el aumento de la densidad, ya que buena parte del incremento de la población se asentó en zonas urbanizadas sin ocupación plena. Durante la *segunda expansión*, como se vio en el Capítulo 2 de la Primera Parte, la construcción en altura comenzó a crecer en el centro, primero con edificios de cuatro a seis niveles, para aumentar a partir de la década de 1970 a construcciones de diez y más plantas, y a extenderse hacia los barrios aledaños, como se relevó en Capítulo 3 de la Primera Parte.

Como conclusión de este estudio, se puede afirmar que los resultados obtenidos para los dos períodos de gran crecimiento analizados, llevan a poner en dudas el presupuesto que la ciudad crece porque lo hace su población, al menos en la historia de la ciudad de Córdoba durante estos años.

### **3.5.- NO CRECIÓ POR SU POBLACIÓN Y LOS PLANES FRACASARON**

La hipótesis que dice “las ciudades crecen porque crece la población”, puesta en duda en este capítulo a la luz de los resultados de los dos ciclos de mayor expansión de

---

<sup>718</sup> Una categoría de estas nuevas urbanizaciones han sido los barrios privados o *countries*: “En la Capital, las Urbanizaciones Residenciales Especiales (URE) aprobadas son 29: se trata de los grandes *countries*, con lotes de más de mil metros cuadrados y prestaciones de alta categoría en materia de deportes e infraestructura común, y altas expensas que se suman a los también altos impuestos. Lomas de la Carolina, el *country* del Jockey Club, Cañuelas, Barrancas o Manantiales (más reciente) forman parte de ese selecto grupo. En 2010 el municipio decidió darles el mismo status a otros barrios, que no habían sido concebidos como urbanizaciones cerradas. Así se sumaron al grupo VIP los diversos sectores de la megaurbanización Valle Escondido, entre otros barrios. El listado de los habilitados subió así a más de 40.” (Guevara 2016)

Otra categoría está constituida por los “rascacielos” (edificios en gran altura): Torre Ángela (1983) 116 m; Coral State (2008) 100 m; Torre Elysée (2009) 80 m; Torres Roggio (2010) 90 m; Cardinales (2011) 80 m; Parque Milénica con siete torres (2011) 80 m; Complejo Capitalinas (2012) con dos edificios de 135 m; Sonoma Ribera (2014) 80 m; Torre Duomo (2015) 90 m; Torres Capitalinas I y II (2019) 128 m; Ciudad Gama (2019) 140 m; Alto Paz Tower (2020) 114 m; y siguen otros proyectos en construcción.

Una tercera categoría combina edificios con entre cinco o seis hasta diez o doce plantas de altura, con parque y zonas de comunes en condominios cerrados: Milénica (Universitaria, Rodríguez del Busto, General Paz); Casonas (Del Parque, Del Sur, De Manantiales, De Valparaíso, Del Cerro), entre otras.



toda su historia, se le puede oponer una contrahipótesis que diga “las ciudades cuando crecen atraen y aumentan su población”. Contrahipótesis que, en este caso, no se refiere de manera estricta al contraste de hipótesis de las inferencias estadísticas, sino a una propuesta general cuyo procedimiento es el que se ha seguido en los apartados anteriores. En el recorrido de la investigación, se respetó el procedimiento recomendado para realizar una contrastación de la hipótesis con la evidencia empíricas, a saber:

- Partiendo del enunciado abstracto de la hipótesis, se definió un modelo operacional en el que se dedujeron las consecuencias observables de la misma. Para el enunciado *la ciudad crece*, se contaron las manzanas en planos y aerofotografías, pudiendo medir el crecimiento en los años más significativos de la expansión de la ciudad. Para la *población crece*, se utilizaron los registros de los Censos Nacionales, con los que se realizó y verificó la proyección de la población para cada uno de los años intercensales.
- La proposición lógica de la hipótesis analizada define una relación causal: la ciudad crece porque crece la población. Esta relación se comprobó al contrastar la información en las fechas que fue documentada y que muestran una secuencia temporal inversa: la ciudad creció y la población aumentó.
- El contraste con las evidencias llevan a rechazar la hipótesis como explicación de la dinámica urbana para Córdoba en los años analizados, con lo cual se puede concluir que en este proceso histórico no se cumplió el precepto teórico.

La hipótesis usada en los años en que se realizaron los planes no fue desechada y se mantuvo vigente al menos hasta principios del siglo XXI. Cuando las ciudades de Latinoamérica mostraron una tendencia a la disminución en el ritmo de su crecimiento poblacional, se la utilizó para explicar el fenómeno inverso, por parte de un investigador de la CEPAL que en una publicación oficial de Naciones Unidas dice:

“En las ciudades metropolitanas en América Latina se observa una nueva realidad caracterizada por un escenario de mayor estabilidad debido a la disminución del crecimiento demográfico.” (Montes Lira 2001: 5)

Queda pendiente todavía, explicar qué se quiere decir con “la ciudad crece”. En esta investigación se interpretó la expresión en dos de sus dimensiones físicas observables en los documentos fuentes: la extensión de la superficie urbanizada, como la principal; y, las construcciones en altura, de importancia secundaria. Esta segunda dimensión, como bien señaló el arquitecto Lapadula en su propuesta de *Lineamientos*, permite incrementar la cantidad de personas que habitan una ciudad sin extender la superficie urbanizada. Pero las ciudades crecen también cuando se hacen más complejas, aunque no incrementen su población ni extiendan la superficie construida. La complejidad proviene por la incorporación de nuevas actividades que requieren su lugar específico, las que se pueden originar tanto en la creciente división social del trabajo como en la diversificación cultural, o en la organización política y la administración del uso de su territorio.

Aun así, la demostración de la invalidez del razonamiento teórico usado en los planes urbanos, no alcanza para explicar el fracaso de los mismos. Porque en los proyectos de regulación estudiados existen otros problemas que han sido mencionados, pero no reflexionados a la luz de la información compilada. En sí mismos los planes fueron un eje en torno al que se organizó parte de esta investigación, pero las teorías urbanas en las que se sustentaron no fueron revisadas en detalle. Tampoco la metodología de la planificación que usó cada uno, que tuvieron títulos similares y coincidieron en algunos de los pasos dados. Todos analizaron y definieron los problemas que fueron enunciados como los principales de la ciudad, con gran coincidencia entre sí de varios de ellos, a los que se buscó regular y condicionar para mitigar sus efectos y consecuencias. Los resultados vistos en la evolución posterior de la ciudad, permitieron comprobar que en general los cuatro han fracasado.

Podría suponerse, con razón, que se debió a la hipótesis primaria sobre el crecimiento de la ciudad, usado para prever el futuro y diseñar obras y regulaciones que ordenarían ese devenir que no se cumplió, sin embargo el fracaso de los planes es más complejo. Lo cual lleva a la necesidad de repensar los métodos y prácticas utilizados en las planificaciones que, sin ánimos de exponer sistemáticamente el tema, se pueden indicar algunas recomendaciones a partir de lo estudiado.

La primera, es aceptar que los planes de urbanización no pueden regular la dinámica de la población, por lo tanto el supuesto esgrimido como hipótesis que el crecimiento de la población es lo que hace crecer la ciudad, no debiera servir para enfocar los planes de regulación y el ordenamiento de las edificaciones a futuro. Desechada esta hipótesis que no afecta la eficacia de los planes que, como se vio, tiene muchos más factores en juego que concurren en la organización de la vida urbana y su dimensión físico-territorial, los planes urbanos deberían observar estos cinco puntos básicos en una metodología futura:

*1. Definir la capacidad política de implementarlo de quien propone el Plan.* Es decir, de las relaciones reales de poder en la disputa por la ciudad entre quienes proponen un plan, y los diferentes sujetos protagonistas de la ciudad con intereses y recursos propios suficientes para disputarlo o al menos impedirlo. Lo planeado debe respetar esta capacidad de poder hacerlo y, por lo tanto, abordar el estudio de aquellos problemas sobre los que tienen capacidad de incidir operativamente.

2. *Tener presente el interés político real* -también de acuerdo a los intereses y los recursos que dispone quien propone el Plan-, considerando *qué se quiere lograr efectivamente* y no solo *lo que enuncia*. La distinción entre lo que se quiere lograr y lo que se enuncia o anuncia se hace, debido a que los gobernantes no siempre dicen lo que quieren hacer, y publicitan proyectos a veces para sondear las respuestas que puedan tener de otras fuerzas sociales y políticas afectadas, o, en otras ocasiones, para negociar algunos aspectos del mismo con las partes interesadas. Por lo general se ocultan los objetivos reales que se pretenden alcanzar o, también sucede que se hace publicidad de los proyectos con argumentos atractivos para ocultar fines impresentables públicamente.

3. *La capacidad técnico administrativa de gestionar ese Plan*, es un recurso básico que no siempre se tiene en cuenta, por parte del organismo o institución que lo propone, teniendo en cuenta, además, que hay otros aspectos que hacen a la *factibilidad* y a la *viabilidad* deben ser favorables.

4. *Una visión general a largo plazo hacia donde llevará el Plan respecto a la ciudad que se desea construir y la vida social que se propone en ella*, que tenga legitimidad y consenso entre las fuerzas sociales con capacidad de impedir que se realice o de modificarlo al punto de tergiversarlo. El sentido general de la propuesta una vez consensuada permite, entre otras cuestiones, sortear escollos con decisiones inmediatas sin perder el rumbo general del plan definido.

5. *Soluciones eficaces y sustentables en el largo plazo*, para cada uno de los principales problemas que se identifiquen y que se vayan a abordar con el Plan, ya que las obras públicas permanecen por más tiempo del que es posible imaginar cuando se proponen, condicionando el desenvolvimiento posterior de la vida urbana con efectos imprevistos. Y, sobre todo, porque la duración de esas obras -por ejemplo una avenida, un parque, la traza del ferrocarril o una autopista- pueden condicionar la vida urbana por muchas décadas, mientras que los gobiernos y funcionarios que la decidieron están apenas unos años.

Llegado a este punto, en el que se alcanzaron algunas certezas y muchas dudas, el conocimiento alcanzado sobre el recorrido histórico de la urbanización de la ciudad de Córdoba, aun siendo incompleto, permite orientar una búsqueda futura más amplia y profunda. Búsqueda que debería retomar los componentes enunciados más arriba que se dejaron de lado en esta oportunidad, porque son indispensable para conocer mejor la vida de la ciudad, sobre todo si se busca hacer un *análisis* tendiente a proponer un plan

regulador que sea *factible, viable y atinado*. Otro tema central, es hacer una reflexión intensa y lo más amplia posible respecto a los conceptos y teorías con los que se buscará interpretar la información y comprender mejor qué fue, qué es hoy y qué modelo imaginado se propone para la ciudad de Córdoba.

Para iniciar un esbozo de la propuesta futura, a continuación se realiza un ejercicio de reflexión conceptual.

## TERCERA PARTE: FIGURAS Y REPRESENTACIONES

“Si las puertas de la percepción quedaran depuradas,  
todo aparecería a los humanos tal cual es: infinito”.

Williams Blake (2007)

### Introducción

Una vez completados los estudios de la sede física de la ciudad de Córdoba, o urdimbre y trama del tejido urbano, con su expansión a través del tiempo en la Primera Parte, y la dinámica demográfica en la Segunda Parte, los mismos fueron plasmados en la extensa y detallada descripción que se leyó. Esta información llevó al cuestionamiento del supuesto teórico usado en los planes de la ciudad y a la comprobación de una no correspondencia con la hipótesis teórica. Con lo cual se podría dar por terminada esta investigación y cumplido el objetivo de reconstruir la historia de la urbanización de Córdoba de 1927 a 1984, leída en las construcciones y la población reunidas en su ejido.

Sin embargo, la sensación que aún falta algo más brota por sí sola y parece que lo narrado hasta aquí está incompleto. Que falta una reelaboración para interpretar ese acaecer y proponer *sentidos históricos*<sup>719</sup> al mismo. Entonces, tal vez, se podría considerar

---

<sup>719</sup> Los *sentidos* que se proponen no son los que discute y presenta Skinner (2000) como opciones en su artículo; mucho menos a la perspectiva de quienes asumiendo la visión “postmoderna” y el fin de la historia de Fukuyama, afirman que es una fantasía inútil buscar sentidos en las historias. Tampoco se considera, como lo han propuesto las perspectivas religiosas -desde Bossuet a Hegel, o algunos fanáticos del marxismo vulgar o del liberalismo extremo- un sentido inmanente a los hechos, que determina de manera fatalista un final preestablecido. Menos aún se propone una perspectiva optimista como los críticos de Bossuet, que desde el Iluminismo pronosticaron un futuro de progreso y mejoras infinitos, en una utopía que la historia moderna sepultó hace décadas y hoy son obstáculos *epistemológicos* y *hermenéuticos* para comprender o explicar los acontecimientos históricos. El *sentido* al que se hace referencia corresponde -como ha señalado Carr-, a un proceso continuo de interacción entre historiadores y hechos, un diálogo sin fin entre el presente y el pasado (Carr 2001: 76). Es decir que no busca *un* posible sentido universal a las historias, como si existiese una única línea omnicompreensiva de interpretación, un curso unilineal, para las diferentes trayectorias de los pueblos. Esto no impide atribuir en territorios y momentos determinados *una valoración*

completa esta investigación. Para ampliarla habría que avanzar en una interpretación que, a partir del material producido, cuestione los *supuestos* explícitos y los que no, que ordenaron, guiaron y *limitaron* este trabajo.

Para dejar indicada una búsqueda se propone, a continuación, un recorrido por diferentes puntos de vistas, conceptos y categorías que distintos autores dejaron escritos en sus estudios y reflexiones sobre las ciudades. Tal vez, el ejercicio permita esbozar un marco conceptual más completo, complejo y flexible para una interpretación más fecunda, que supere la noción de Córdoba como un constante agregado de edificaciones y población en su permanencia.

---

a los esfuerzos productivos, políticos, sociales y culturales presentes en los acontecimientos históricos (Löwith 1997). Es la valoración de lo acontecido lo que se propone como *sentido*, que se puede encontrar al estudiar las diferentes historias y se justifica con las perspectivas que puedan derivar del mismo. La valoración que da sentido pretende orientar las voluntades sociales en la conformación de sociedades menos desiguales y más democráticas, en el significado más amplio de estas palabras. No propone aquí una definición que cierre la complejidad de la discusión en torno a los *sentidos* de las historias particulares; sino, por el contrario, esbozar algunos márgenes a la indagación sobre los mismos.

# CAPÍTULO 1: PERSPECTIVAS HERMENÉUTICAS Y CIUDAD

## 1.1.- DIMENSIONES DEL CONCEPTO

*Ciudad* es un concepto, una abstracción, una idea que está en el modelo de pensamiento creado en Occidente<sup>720</sup>. Sin embargo, cada ciudad real existe y se reproduce en su singularidad. Intentar conocer el proceso material por el cual llegó a existir y permanecer, transitando las formas de las cadenas de eventos por las que discurrió su devenir, implica caminar por una praxis donde predomina la reflexión mental sobre la experiencia sensorial o vital; lo contrario sería un paseo por el paisaje físico. Por eso, este ejercicio de revisión y búsqueda entre conceptos y categorías -instrumentos de comprensión- y de los modelos, patrones o matrices, que los articulan en un pensamiento completo, es un punto de partida para revisar aquellos que pudieron guiar equívocamente las reconstrucciones de los eventos y la información registrados. La intención no es hacer un listado de variables posibles, para luego medir sus manifestaciones, cargar los datos y construir los indicadores que describan una evolución en el tiempo. Es mucho más ambiciosa.

A través del ejercicio que se propone, se busca abrir deliberadamente el marco de referencias, explorar nuevos significados, revisar y discutir nociones obvias por naturalizadas. Se pretende avanzar creativamente sobre la tradición intelectual, probada ya como insuficiente, para intentar dar cuenta de la historia urbana definida para este

---

<sup>720</sup> Joseph Rykwert en *La idea de ciudad*, buscó fundamentos en la historia de la antigua Roma -y, al compararlas, extiende el concepto a otras ciudades no occidentales-, que le permitan criticar la pretensión de explicar lo urbano siguiendo la racionalidad moderna de la matemática y la sociología, propuesta por los arquitectos de los CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna). Mientras asume que las ciudades deben ser leídas “como un palimpsesto”, en el que se puede reconocer el escrito antiguo y las nuevas grafías que se van superponiendo, sin que desaparezca del todo el original; propone para leer esos originales, considerar los mitos sobre las fundaciones transmitidos en los rituales de las culturas que le dieron origen (Rykwert, 2002).

estudio. Se espera lograr como resultado, al finalizar el recorrido, un efecto sobre el *sentido* con que se piensan las historias de las ciudades.

Reflexionar sobre qué es o qué se entiende por ciudad, es una tarea ardua de búsqueda de historias, datos, teorías, imágenes visuales y literarias, libros de urbanismo, de demografía, de política, de economía, entre tantos otros posibles de ser considerados. También propone un registro de sonidos, ruidos y músicas, comidas, gestos y rituales; como un *Aleph* que contiene en cada punto un universo (Borges, 1984). El muro que dificulta el acceso a la comprensión plena de las realidades singulares está sólidamente construido en -al menos- tres dimensiones entrecruzadas: la complejidad y dinamismo, de la vida social urbana como de la ciudad física; los instrumentos mentales con los que pretendemos comprenderla; y, la percepción, condicionada durante años por los dos anteriores. Una cuarta dificultad se suma al querer comunicar lo aprehendido, como enseñó Gorgias (1980), mediante un relato necesario para compartir con otros la información obtenida y los conocimientos producidos, así como las elucubraciones realizadas para generar interpretaciones originales.

Este ejercicio reflexivo, comienza por considerar algunos conceptos (dispositivos abstractos) utilizados para pensar las sociedades urbanas, sin la pretensión de ser exhaustivos y con el fin de aproximar la mirada, ampliar la percepción y revisar nociones. Se propone como un precalentamiento intelectual para un trabajo más exigente que podrá venir más adelante.

Hoy, la noción de *ciudad* está presupuesta en la palabra que la representa y es aceptada en el hablar cotidiano, sin que la misma genere mayores dudas ni ambigüedades acerca de lo que se está hablando. Decimos *ciudad* y vienen a nuestras mentes imágenes de gente agrupada en una superficie reducida, de modo que las construcciones en las que viven y trabajan se elevan para albergar un mayor número de personas en cada parcela de terreno, y en las contiguas.

Esta noción tan elemental, es aplicada a ciudades tan disímiles como la antigua Babilonia, Atenas luego de las reformas de Clístenes, la Roma Imperial, la céltica Numancia, la Génova renacentista, París en el Centenario de la Revolución, Londres en la época Isabelina y, también, Nueva York, Tokio, Río de Janeiro, Madrid, Buenos Aires o México de hoy.

Sin embargo, cada una de estas ciudades de entonces y de ahora, distintas entre sí, son mucho más complejas y condensan más elementos que los atribuidos en la certeza



simple del hablar cotidiano con la palabra *ciudad*. Todas y cada una de ellas son únicas, y no puede ser apreciada al quedar igualadas, pues sus singularidades están ocultas tras la palabra que las designa, que es un obstáculo para su conocimiento particular. Este obstáculo no puede ser sorteado con el recurso de buscar una definición de diccionario más adecuada o más amplia, que permita contener realidades distintas; ni tampoco recorrer todos los significados posibles de ser contenidos en la polisemia infinita de la palabra *ciudad*.

La tarea emprendida en este ejercicio, confronta algunas de las diferentes *ideas* sobre la ciudad y las pone en tensa disputa, para desgarrar los patrones simples del análisis; intenta abrir la percepción, ampliar el marco intelectual de referencias y hacerlo más flexible, de modo que puedan emerger representaciones más complejas que las preexistentes.

### **1.1.1.- Ciudad y espacio**

Para indagar la categoría *ciudad* en contraste con la dimensión primaria de la existencia de todos los fenómeno materiales como es el espacio, se puede recurrir a la sociología histórica de Max Weber (1864-1920) cuando estudió la dominación no legítima, donde definió diferentes *tipos de ciudad* y tienen, todos ellos, algo en común: ser ciudades. Dice al respecto:

“Se puede intentar definir de diversos modos la ‘ciudad’. Pero a todas les es común representar un asentamiento cerrado (por lo menos relativamente), una ‘localidad’ y no un caserío más o menos disperso. En las ciudades (claro que no solo en ellas) las casas suelen estar muy juntas, en la actualidad, por lo general, pared por medio.” (Weber, 1974).

En esta definición, *localidad* puede entenderse como un *lugar* en el cual *situarse*, lo que no ocurre en un caserío disperso. La ciudad es, entonces, un *lugar* diferenciado de lo *no-ciudad*, el caserío disperso o los espacios naturales, que serían lugares con identidad más difusa. Esta es una característica común a los diferentes tipos en que pueden ser clasificadas las ciudades.

El historiador Fernand Braudel, a su vez, coincide en parte con lo expuesto por Weber, cuando sostiene que es una:

“Concentración inhabitual de hombres, de casas próximas, con frecuencia pegadas, yuxtapuestas, la ciudad es una anomalía de poblamiento” (Braudel, 1984).

La primera lectura de esta definición permite percibir la ciudad como una discontinuidad del medio natural, como una anomalía en un mundo en el que la población se reunía en pequeños grupos familiares o deambulaba por territorios restringidos. Estas dos respuestas iniciales que definieron la ciudad a partir de una *concentración* “inhabitual” de población y viviendas, comenzaron por valorar de manera dominante y casi excluyente la *cantidad* y la *densidad* de personas y construcciones; así como el tamaño y la extensión. Aspectos que han constituido el núcleo dominante en las definiciones utilizadas por geógrafos y sociólogos desde finales del XIX y principios del XX, como R. Maunier<sup>721</sup> y W. Sombart<sup>722</sup>. La ciudad fue vista como un grupo de viviendas amontonadas, yuxtapuestas, al igual que la población que habita en ellas.

El criterio de concentración, utilizado generalmente como inicial y provisorio por muchos autores, fue ampliado por Williams Sanders (1972), quien explicó -siguiendo un criterio demográfico formal- que se define una “comunidad urbana” a partir del *tamaño* de la población nucleada, la *densidad* de esa población, el *modo de vida* de los habitantes y su *composición*. Al incorporar en la definición del fenómeno urbano al *modo de vida* y la *composición* de la población, desplaza las consideraciones numéricas, cuantitativas y topológicas, por debajo de los aspectos cualitativos y relacionales de la población. La cantidad y concentración de población y edificios deben ser entendidas junto al *modo de vida* que los llevó a reunirse, permitió la concentración y habilitó su reproducción y permanencia. Lo cual permite una comprensión más compleja de la ciudad, respecto a las dos nociones anteriores.

### 1.1.2.- Ciudad y tiempo

El tiempo, otra dimensión primaria de toda existencia, permite encontrar comentarios en los que se define a la ciudad por su *permanencia invariable*. Braudel en una discusión, en la que responde a una observación realizada a esa idea, reafirmó en 1979 lo que había dicho 10 años antes respecto a las ciudades: “Una ciudad es siempre una ciudad, al margen de su situación en el tiempo o en el espacio” (Braudel, 1984). Con esta frase parece decir que el carácter de *ciudad* de un agrupamiento humano es *en sí*,

---

<sup>721</sup> René Maunier (1887-1951) propuso en 1910 definir la ciudad como “una sociedad compleja, cuya base geográfica es particularmente restringida con relación a su volumen y cuyo elemento territorial es relativamente débil en cantidad con relación al de sus elementos humanos”. (Maunier 1910)

<sup>722</sup> Werner Sombart (1863-1941) sostiene que las grandes ciudades son consumidoras, por lo cual acumulan población; mientras que las ciudades productoras no necesitan tener tanta. (Sombart 1988)

autónomo de las condiciones geográficas e históricas que ocurren y concurren en cada ciudad individual. Queda para más adelante averiguar cuáles son los elementos que establecen tal condición; pero, resulta sorprendente que la idea de la ciudad como un ente ahistórico y utópico -en el sentido de no lugar-, haya sido defendida por este historiador que hizo de los elementos geográficos verdaderos sujetos activos de la historia.

En otro lugar y momento diferente, la apariencia de permanencia característica de toda ciudad, le permitió a Borges jugar con ella y llevarla al absurdo, en el poema “La fundación Mítica de Buenos Aires”, donde dijo: “A mí se me hace cuento que empecé Buenos Aires/ La juzgo tan eterna como el agua y el aire”. (Borges 1984: 84)

En otro relato literario Rai, el personaje que narra las aventuras de sus amigos Ormus Cama y Vina Apsara en una novela escrita por Salman Rushdie, dice en una frase con la que rememora la ciudad en que nació y creció:

“Cuando te crías, como yo, en una gran ciudad, durante lo que resultó ser precisamente una era dorada crees que será eterna. Siempre estuvo allí y siempre estará. La grandeza de la metrópoli crea la ilusión de permanencia. Desde luego el Bombay peninsular en que nací me parecía perenne.” (Rushdie 1999: 101)

La bella, por absurda, proposición de Borges encuentra respuesta en los dichos que Rushdie pone en boca de Rai. En diferentes momentos de su historia, una ciudad, que permanece varios siglos, más allá de los profundos cambios y convulsiones sociales y físicas por las que haya pasado, parece seguir siendo la misma. ¿Será por eso que ‘Roma es eterna’? ¿Y será la Roma de hoy realmente la misma que fundaron Rómulo y Remo? Por el contrario, Heráclito de Éfeso (535-470 a.n.e.) nos recordaría que a una ciudad, como en el río, *no entramos a la misma dos veces*<sup>723</sup>. En la representación opuesta a una ciudad inmutable que está en constantes cambios, pareciera que se retoma la discusión planteada entre Parménides y Heráclito, cuando en realidad se están mostrando diferencias en las formas de pensar y de decir. Diferencias racionales, del orden de la lógica del discurso y no del fenómeno que describen; del modo en que el mismo es pensado y expresado como idea. Si lo que se dice no tiene en cuenta la distinción entre los dos diferentes niveles de realidad, puede inducir al error de confundir el comportamiento del pensar y del decir, con el comportamiento de la realidad pensada y expresada. Una ciudad cualquiera no es siempre la misma, ni cambia como el agua de un río o permanece como su cauce.

---

<sup>723</sup> “En los mismos ríos entramos y no entramos, somos y no somos los mismos. (Heráclito, 1983).

La necesidad de conocer los procesos históricos, motiva profundizar el estudio para acceder a la materialidad completa de los hechos acaecidos en el pasado, sabiendo la imposibilidad de hacerlo de manera plena, total, absoluta. Entonces, la contradicción lógica que gobierna el pensar y la falta de certeza al no tener toda la información sobre lo acontecido, serían quienes llevan a la ilusión de la permanencia atemporal e inmutable, o a su opuesta que nada es estable.

La distinción entre lo permanente y lo mutable en una misma ciudad, así como entre diferentes ciudades, lleva directamente a contraponer las nociones de *unicidad* y *diversidad*. Las dos categorías de la dicotomía se hacen presentes en la mente al momento de mencionar una de ellas. Así como Roma no es siempre la misma, tampoco es solamente *una*, como lo mostró Fellini muy bien en la película del mismo nombre (Fellini, 1972). Distinguir y contraponer *unicidad* y *diversidad* en cada ciudad, es un juego mental necesario para comprenderla; una actividad del pensamiento que conlleva el riesgo de pretender que las categorías por sí mismas definen la materialidad de la vida urbana, lo que podría generar una hipostación idealista, en la que la historia -como sucesión de hechos constatables- quedaría subordinada a los caprichos del pensamiento enunciado de cada historiador o de la comunidad ‘científica’ reconocida como pertinente.

### **1.1.3.- Estático y dinámico**

El mismo juego de conceptos, se podría hacer al contraponer entre lo *estático* y lo *dinámico* de la ciudad. Si se pone el acento en los cambios parciales, que en toda ciudad van ocurriendo -renovación, ampliación, demolición y reconstrucción- luego de cierto lapso de años, pareciera que casi toda la base física pudo haber cambiado, así como los hábitos de vida, los sistemas de transporte, los valores culturales y la población con la renovación generacional. Se podría presentar la imagen animada de la historia de una ciudad en una película que se mueve en cámara lenta, de manera constante, con sucesivas mutaciones. Por el contrario, si se enfocan aquellos edificios y espacios públicos que permanecieron idénticos por décadas -o las calles, caminos, puentes, avenidas, que aun modificados y renovados mantienen sus trazados-, la ciudad se vería estática, invariante. Ambas visiones tendrían fundamentos materiales para validarse y, a la vez, para excluirse mutuamente. La reflexión de cualquier ciudad en una lógica binaria, mediante el juego de pares de conceptos contrapuestos, podría llevar a recrear las objeciones y paradojas que se presentaron en el nacimiento de la filosofía, en las ciudades de la antigua Grecia,

cuando se pretendió encarnar con el concepto universal la esencia del fenómeno, sustituyéndolo<sup>724</sup>.

Por otro lado, salir a recopilar información sin saber qué se está buscando y cuáles son los límites de lo pertinente, puede llevar al investigador a ahogarse en un océano de datos. La reflexión lógica y teórica, previa y durante la búsqueda de información, ayuda a orientar el camino a seguir. Definir por medio de hipótesis *a priori* los problemas y ejes de la investigación, si bien ordena y guía la búsqueda, el análisis y la reflexión, presenta el riesgo de establecer límites estrechos, añadiendo el riesgo de convertir a buena parte de la riqueza de la historia en un estéril esquema, cuando no, en un simple cronograma de fechas y nombres. Otra opción es proponer, deliberadamente, *hipótesis* o *abducciones creativas* (Peirce, 1970), que permitan tener una visión totalizadora amplia y flexible, con conceptos y categorías previamente revisados y criticados, para abordar el objeto definido y su representación.

#### **1.1.4.- La ciudad y el narrador**

El modo en que se construye el relato de una ciudad puede presentar paradojas lo cual aumenta los riesgos en un trabajo histórico. Al tratar de reproducir en una narración, las vivencias socialmente constatadas y las impresiones emocionales que produce estar en una ciudad cualquiera, aún si fue posible recrearlas en parte con una investigación rigurosa, al intentar comunicarlas y, en ese camino, buscar las palabras y frases que mejor expresen y representen lo aprehendido, se incorpora el desafío de elegir entre los posibles usos y significados de cada una de ella y en su articulación con otras en oraciones. Lo cual se potencia al buscar la descripción precisa de emociones y percepciones sensoriales, de los tonos posibles o de los géneros que se adopten (alegorías del lenguaje poético, relato épico, discurso científico categórico hipotético o nomológico deductivo).

En un relato histórico la subjetividad del escritor intenta atrapar la totalidad de la ciudad con destellos de imaginación creativa, distinguiendo aquellos rasgos que permitan en pocos trazos representar la figura completa. Ejemplos de alta calidad de esta forma de escribir pueden ser las dos narraciones siguientes de una misma ciudad: Buenos Aires. Borges, identificado con la que transitó en su vida, construyó en diferentes escritos parte la mitología actual de la misma. Al recrear los barrios y su totalidad, escribió:

---

<sup>724</sup> Como las que presentó Gorgias a Parménides, según expuso Platón. (Platón, 1988 y 1992)

“¿Qué será Buenos Aires? (...) Buenos Aires es la otra calle, la que no pisé nunca, es el centro secreto de las manzanas, los patios últimos, es lo que las fachadas ocultan, es mi enemigo, si lo tengo, es la persona a quien desagradan mis versos (a mí me desagradan también), es la modesta librería en que acaso entramos y que hemos olvidado, es esa racha de milonga silbada que no reconocemos y que nos toca, lo ajeno, lo lateral, el barrio que no es tuyo ni mío, lo que ignoramos y queremos.” (Borges, 1984)

Bruce Chatwin (1940-1989), apenas de paso por Buenos Aires, en un largo viaje desde Inglaterra a la Patagonia, contó:

“La historia de Buenos Aires está escrita en su guía telefónica. Pompeyo Romano, Emilio Rommel, Crespina D. Z. de Rose, Ladislao Radziwil y Elizabeta Marta Callman de Rotschild -cinco nombres tomados al azar apenas de la letra R- cuentan una historia de exilios, desilusión y ansiedad por detrás de las cortinas de hilo.” (Chatwin, 1977)

Los dos párrafos atrapan un instante, un retazo de Buenos Aires; las imágenes que construyen son referencias constatables de esa ciudad en la subjetividad de quienes los escribieron, expresando lo que cada uno de ellos experimentó. Nosotros, lectores de estos textos, podemos aceptarlas como válidas o ciertas, si reconocemos en esas palabras nuestras experiencias personales, si compartimos algún girón de subjetividad con los autores. También puede suceder, si ese relato es nuestro primero o el único contacto con la ciudad referida y lo narrado la única representación que tenemos de esa ciudad, que accedamos a ella por medio de una experiencia de segundo orden, literario, y conocerla así por un testimonio escrito de quien la vivió.

Estas maneras de escribir sobre una ciudad pueden no ser ajenas al oficio de historiador, ni al de literato, aunque no les pertenezcan con exclusividad a ninguno. En muchos casos, muy buenas descripciones de las ciudades las han realizado viajeros cuyas crónicas contemporáneas, con el paso del tiempo, se convirtieron en fuentes para la investigación y relatos con valor histórico. Uno de los primeros casos es, sin dudas, la bella e impecable descripción de Babilonia que realizó Heródoto de Halicarnaso (484 - 425 a.n.e.) en *Los nueve libros de la Historia*, donde se puede leer:

“CLXXVIII. La Asiria tuvo muchas y grandes ciudades, pero de todas ellas la más famosa y fuerte era Babilonia, donde existía la corte y los palacios reales después que Nino<sup>725</sup> fue destruida. Situada en una gran llanura, viene a formar un cuadro cuyos lados tienen cada uno de frente ciento veinte estadios, de suerte que el ámbito de toda ella es de cuatrocientos ochenta. Sus obras de fortificación y ornato son las más perfectas de cuantas ciudades conocemos. (...)” (Herodoto, 1981)

---

<sup>725</sup> En la edición de Edaf, 1989, en vez de Nino dice Nínive.

Más cercanas en el tiempo son las descripciones que hizo Sarmiento (1811-1888), en sus crónicas de viajero, de diferentes ciudades de Europa y de los Estados Unidos de Norteamérica a finales del siglo XIX. El párrafo siguiente en el que habla de París (reproducido en el castellano con el que fue escrito), resalta el estado de ánimo que crea el deambular por la ciudad (*flâner*).

“El español no tiene una palabra para indicar aquel *farniente* de los italianos, el *flâner* de los franceses, porque son uno i otro su estado normal. En Paris esta existencia, esta beatitud del alma se llama *flâner*. *Flâner*, no es como *flairer* ocupacion del ujier que persigue a un deudor. El *flâneur* persigue tambien una cosa, que él mismo no sabe lo que es, busca, mira, examina, pasa adelante, va dulcemente, hace rodeos, marcha, i llega al fin... a veces a orillas del Sena al boulevard otras, al Palais con más frecuencia. *Flanear* es un arte que solo los parisienses poseen en todos sus detalles; i sin embargo, el extranjero principia el rudo aprendizaje de la encantada vida de Paris por ensayar sus dedos torpes en este instrumento de que solo aquellos insignes artistas arrancan inagotables armonías. El pobre recién venido, habituado a la quietud de las calles de sus ciudades americanas, ¡anda aquí los primeros días con el jesus! en la boca, corriendo a cada paso riesgo de ser aplastado por uno de los mil carruajes que pasan como exhalaciones, por delante, por detras, por los costados. Oye un ruido en pos de sí, i echa a correr, seguro de echarse sobre un ómnibus que te sale al encuentro; escapa de éste i se estrellara contra un fiacre si el cochero no lograra apénas detener sus apestados caballos por temor de pagar dos mil francos que vale cada individuo reventado en Paris. El parisiense marcha impasible en medio de este hervidero de carruajes que hacen el ruido de una cascada; mide las distancias con el oido, i tan certero es su tino, que se pára instantáneamente a una pulgada del vuelo de la rueda que va a pasar, i continúa su marcha sin mirar nunca de costado, sin perder un segundo de tiempo.” “Acaso no acierto a darle a Ud. una idea de Paris tal que pueda presentárselo al espíritu, tocarlo, sentirlo bullir, hormiguar. Haria si lo intentara mui huecas frases, llenaria pájinas de descripcion insípida, i Ud. no estaria más avanzado por eso. Paris es un pandemonium, un camaleon, un prisma. ¿Es Ud sabio? Entónces Paris tiene sus colecciones, sus archivos, su jénesis encerrado en el jardin de las plantas, desde el primer molusco que sin sentirlo él dejó ver el primer rudimento de vida, desde el primer lagarto de los que poblaron durante millares de siglos la tierra, llamándose con insolencia los señores de la creacion, hasta el último cuadrúpedo en que la vida se ensayaba ántes de la aparicion del hombre. Ahí están petrificados todos nuestros antecesores; ahí hai pedazos de todos los mundos pasados, rastros de los animales ante-diluvianos que de creacion en creacion pueden llamarnos a nosotros sus tataranietos. ¿Es Ud. astrónomo? Arago está montando un telescopio que acercará la luna a seis leguas de Paris; i un tal Leverrier, que era ayer empleado en los ferrocarriles, anda persiguiendo en los espacios celestes, i llamando a todos los astrónomos que se aposten en tales i cuales lugares que él señala, para cojerlo al paso a un planeta que él dice que hai en el cielo, porque debe haberlo por requerirlo así una demostracion de las matemáticas. Humboldt, acaba de escribir el credo de las ciencias naturales, dejando que cada cual levante su culto sobre aquella base de dogmas.” (Sarmiento, 1993)

Estos textos que fueron literarios, son hoy fuentes históricas. También pueden serlo ciertas obras de ficción que captan aspectos peculiares de una ciudad, con una intensidad y realismo que otra forma de aproximación no lograría, como en el caso de la

serie de novelas de Emile Zola (1840-1902)<sup>726</sup> en relación al París de 1882. Sería, sin embargo, más difícil o casi imposible que desempeñen ese papel otras obras de ficción como, en un ejemplo diferente, la *Trilogía de New York* donde Paul Auster (1947) plasma “la idea de la ciudad como estado de ánimo transitable y posible de investigar” (Rodrigo Fresan, 2003).

Nueva York era un espacio inagotable, un laberinto de interminables pasos, y por muy lejos que fuera, por muy bien que llegase a conocer sus barrios y calles, siempre le dejaba la sensación de estar perdido. Perdido no sólo en la ciudad, sino también dentro de sí mismo. Cada vez que daba un paseo se sentía como si se dejara a sí mismo atrás, y entregándose al movimiento de las calles, reduciéndose a un ojo que ve, lograba escapar a la obligación de pensar. Y eso, más que nada, le daba cierta de paz, un saludable vacío interior. El mundo estaba fuera de él, a su alrededor, delante de él, y la velocidad a la que cambiaba le hacía imposible fijar su atención en ninguna cosa por mucho tiempo. El movimiento era lo esencial, el acto de poner un pie delante del otro y permitirse seguir el rumbo de su propio cuerpo. Mientras vagaba sin propósito, todos los lugares se volvían iguales y daba igual dónde estuviese. En sus mejores paseos conseguía sentir que no estaba en ningún sitio. Y esto, en última instancia, era lo único que pedía a las cosas: no estar en ningún sitio. Nueva York era el ningún sitio que había construido a su alrededor y se daba cuenta de que no tenía la menor intención de dejarlo nunca más. (Auster 1996: 3)

Y más imposible aún, cuando Ítalo Calvino (1923-1985), en *Ciudades Invisibles*, evoca ciudades imaginarias a partir de sus vivencias en otras urbes reales:

“¿Qué es hoy la ciudad para nosotros? Creo haber escrito algo como un último poema de amor a las ciudades, cuando es cada vez más difícil vivirlas como ciudades. Tal vez estamos acercándonos a un momento de crisis de la vida urbana y *Las ciudades invisibles* son un sueño que nace del corazón de las ciudades invivibles. Se habla hoy con la misma insistencia tanto de la destrucción del entorno natural, como de la fragilidad de los grandes sistemas tecnológicos que pueden producir perjuicios en cadena, paralizando metrópolis enteras. La crisis de la ciudad demasiado grande es la otra cara de la crisis de la naturaleza. La imagen de la ‘megalópolis’, la ciudad continua, uniforme, que va cubriendo el mundo, domina también mi libro” (Calvino, 1983).

En estos últimos casos, la ficción puede provocar en el lector emociones tan genuinas como si estuviera en una ciudad real, aunque la experiencia sea literaria, con muy poco o nada en común con las sensaciones o la información provenientes del recorrido en alguna ciudad real.<sup>727</sup> Pero, aunque no todo texto literario llegue a

---

<sup>726</sup> Émile Zola, en los *Rougon-Macquart Historia natural y social de una familia bajo el segundo imperio*, agrupa veinte novelas escritas entre 1871 y 1893. En ellas describió de manera exhaustiva la sociedad durante el Segundo Imperio mostrando las grandes transformaciones que se produjeron en la ciudad de París, con los grandes almacenes, el ferrocarril, los sindicatos modernos, etc.; la estructura combina la vida e interacción de la familia Rougon-Macquart a lo largo de cinco generaciones con el ámbito público.

<sup>727</sup> Sobre la compleja relación entre literatura y ciudad remito a un artículo de Roberto Ferro, en el que juega con los relatos míticos de la historia y los de la literatura sobre la fundación de una ciudad. (Ferro, 1994)



ser fuente histórica para el estudio de una ciudad, a lo mejor como literatura pueda influir en la vida de la misma como pasó con Barcelona y los escritos de Vázquez Montalbán (1939-2003).<sup>728</sup>

### **1.1.5.- Redondeando ideas**

A modo de síntesis de lo realizado hasta aquí con este ejercicio, se destacan las siguientes ideas, que no llegan a ser terminales como las conclusiones. Para el recorrido se han adoptado dos criterios: el de la aproximación sucesiva al objeto a definir, es decir, de abordar una y otra vez, desde diferentes puntos de vista el mismo tema o aspecto; y, el de intentar hacer esas aproximaciones de manera difusa, despojado en lo posible de definiciones categóricas previas o finales. Una ciudad, en las diversas facetas con que se muestra, puede tener infinitas apariencias, millones de historias secretas y, a la vez, mantener cierta estabilidad en las formas que contiene y la definen, como las imágenes del tubo de un calidoscopio con los cristales que se mueven, que afirman su unidad y su diversidad, su permanencia y sus cambios constantes.

Reconocer la imposibilidad de narrar todas esas historias, de reproducir sus apariencias y matices de manera exhaustiva, es un sensato punto de partida que quedó asumido desde un inicio, sabiendo la parcialidad de cualquier intento de representarla. También se asumió que pretender describir el más simple de los actos acaecidos y observar la más sencilla de sus aristas desde todos los ángulos, es tan imposible como ‘querer atrapar una quimera’. Por ello, aprehender la historia de una ciudad conlleva el esfuerzo intelectual de imaginar las diversas realidades que la complejidad única de cada una de ellas contiene. A lo cual se suman otras bifurcaciones debido a que pretender entender el movimiento ocurrido a cada momento en una ciudad, encierra el desafío de buscar otras opciones disponibles que estaban en juego en ese momento y que, luego, al realizarse solo una de ellas, quedaron sin registros por tratarse de eventos que no llegaron a ocurrir, pero estaban presentes como posibilidad de los sucesos y las decisiones.<sup>729</sup>

La mente humana puede razonar, sostiene Huxley (1894-1963) en *Las puertas de la percepción* (1984) siguiendo a Bergson, porque ha desarrollado la capacidad de

---

<sup>728</sup> “No me refiero al papel o la influencia de la literatura en la construcción de una ciudad material con sus calles, sus semáforos, sus plazas, su urbanismo, sino de una ciudad moral, de una ciudad como punto de referencia, que se convierte en símbolo de un sistema de convivencia y de una determinada organización de la convivencia.” (Vázquez Montalbán, 1999).

<sup>729</sup> Eric Hobsbawm (1998), sostiene esta idea para pensar los hechos históricos y así poder entender la trascendencia de los mismos, integrando lo ocurrido con lo que no sucedió pero parecía posible entonces.

olvidar de manera inteligente. Al hacer cualquier historia de las ciudades es más la información dejada de lado que la que se incluye. La habilidad reside, en no mostrar “cuanto está sucediendo en todas partes” sino algo, “cuidadosamente seleccionado, que nuestras estrechas inteligencias personales consideran un cuadro completo, o por lo menos suficiente, de la realidad”. En síntesis, la idea básica es que una ciudad además de ser la unidad invariante, estática, absoluta, como podría pensarla Parménides, y como puede ser concebida en una primera e ingenua representación, tiene diversos matices y determinaciones, cambios y mutaciones, en todos los órdenes de su existencia, pues la ciudad es una manera de ser de la vida de una sociedad situada. Es, también, una concreción parcial de la sociedad nacional e internacional que la contiene, pero a la que da forma local, sostiene y recrea, en una dinámica compleja entre lo singular y lo general.

Cada ciudad es un *lugar único* en el que la sociedad que allí existe despliega, en su reproducción, la singularidad y universalidad que le son propias y, a la vez, contiene elementos más generales de la totalidad a la que pertenece. Como tal, su historia puede ser conocida y recorrida singularmente; para ello se necesita aprehender aquellos hechos trascendentes y procesos particulares que configuran su identidad sin par y, también, los que recrea y reproduce como más generales y comunes, más estables. Su unicidad es siempre parte de una totalidad más amplia y duradera, con las historias de otros lugares, en un tiempo más prolongado. La historia de cada ciudad aun cuando sea singular, única, contiene elementos que pueden ser identificados como comunes con otras ciudades. Las ciudades modernas pertenecen a un país, por lo que ciertos procesos y dinámicas son comunes a lo que está ocurriendo en toda esa unidad nacional. Lo que no necesariamente significa que los hechos nacionales se manifiesten de manera idéntica en cada localidad, o que no provoquen distintas consecuencias. Las relaciones materiales entre las historias singulares, las particulares y las generales, o ‘historia universal’, como se ha llamado a sí misma la historia eurocentrada, no son como las que Hegel (1770-1831) describió en un intento de atrapar los complejos encadenamientos de los hechos y sus representaciones.<sup>730</sup>

---

<sup>730</sup> “Lo Universal es lo indeterminado que no es ni esto ni aquello, sino todas las cosas indiferentemente. (...) Lo Universal es sin duda lo indeterminado, pero lo indeterminado del concepto; no se trata ya de una simple posibilidad, sino de un poder de determinación. Puede y tiene que determinarse, y no es en verdad lo universal sino determinándose. Pone en sí mismo su determinación o su negación, es decir, lo particular (*das Besondere*), y, al ponerlo o al separarse de sí mismo, sigue siendo idéntico consigo, mejor dicho, penetra más profundamente en sí mismo. En un primer momento este particular no es sino como determinación interna de lo universal, permanece, por decirlo así, encerrado en él; es su negación inmanente y no es más que eso. Por otra parte, lo universal es la negación excluyente de lo particular, todo su ser consiste en no ser ese contrario. De donde resulta que lo particular y lo universal son ambos lo contrario de

Lo vínculos sociales son materiales y no solo lógicos, es decir que contienen fuertes determinaciones y sutiles derivaciones, que el rigor formal de la lógica y los conceptos solo pueden aspirar a ordenar, mutilándolos; incluso cuando se propone una compleja estructura dialéctica.

Es lo que ocurre con la historia de las ciudades hispanoamericanas, que albergan la posibilidad de tener semejanzas provenientes de su origen común, sin que por ello dejen de ser diferentes. También son parte de la historia internacional, a la que entraron en algún momento, por conquista territorial y sometimiento político de una misma potencia colonial. Esos procesos dieron lugar a una integración, cada vez más fuerte, con la historia europea y occidental, que se fue imponiendo como hegemónica en el ascenso y expansión de las sociedades capitalistas y sus modos de vida.

En este plano más general, las ciudades participan también en tendencias de la sociedad mundial, por cuanto integran la organización predominante de las sociedades urbanas contemporáneas. Las ciudades de todo el mundo son y siempre han sido, un lugar artificial en el que reside la vida social. El hábitat natural fue desplazado y subordinado por un hábitat construido, las formas de la vida urbana se fueron independizando cada vez más de las determinaciones del ambiente natural originario. En las ciudades, la naturaleza es recreada intensamente por medio de la sociedad -para bien y para mal-, en parques, jardines, museos y zoológicos. La sociedad urbana nació con la separación de la vida humana de su medio natural.<sup>731</sup>

Por otra parte, como cada una es distinta a las otras, las diferencias entre ellas posibilitan que se potencien en la interacción y complementariedad, dando lugar a lo que se ha llamado “*sistema de ciudades*” de una organización nacional, descrito en los textos

---

sí mismos; lo universal es por igual un particular y lo particular un universal. Esta oposición se resuelve en lo singular (*das Einzelne*). Lo singular es la totalidad o la unidad negativa de los dos momentos precedentes. Es un todo, por consiguiente un universal, pero un todo definido o particular. En él se unen sin confundirse la universalidad pura y la particularidad pura, y con ello encuentran su realización. Lo singular que tenemos aquí no es todavía el individuo, sino la singularidad en general. Lo que se acaba de demostrar es que debe haber singulares, y que el concepto no puede lograr su totalidad sino en ellos. Si lo Universal corresponde a la identidad y lo particular a la diferencia, lo singular es la razón de ser (*Grund*) o el fundamento de uno y otro. Sin embargo, de manera inversa a los momentos correspondientes de la esencia, los tres momentos del concepto son dados inmediatamente uno en otro. El género, la especie y el individuo constituyen sin lugar a dudas tres términos o tres determinaciones distintas; se puede, sin embargo, decir que no son más que un mismo pensamiento, en el sentido de que es imposible pensar uno de ellos sin pensar a la vez los otros dos.” (Hegel 1948:108-109)

<sup>731</sup> La explicación de esta separación permanece en los mitos de Eva, Pandora, Prometeo, etc., según sostiene Jaime Labastida (1939-), en *Producción, Ciencia y Sociedad. De Descartes a Marx* (1983) responden a una incipiente y no completa separación de esas sociedades que generaron los mitos, respecto al medio natural del que emergieron.

desarrollistas, como integración de “*distritos industriales*” (Becattini 1992: 62-63). Concepto retomado a finales del siglo xx para intentar encontrar un orden mundial, en el que se adecuó el viejo concepto de Marshall (2006) a las nuevas condiciones de internacionalización de la producción, la distribución y el consumo. Así, se comenzó a hablar de ciudades globales en un sistema mundial económicamente unificado (Sassen, 1999). De modo que, al incremento de la división del trabajo dentro de la ciudad, se le ha superpuesto una creciente y más amplia división y complementación de la explotación del trabajo entre las ciudades.

## 1.2.- INTEGRAR DISCIPLINAS

Esta investigación no pretendió encuadrarse en los estudios de historia urbana contemporánea<sup>732</sup>, aunque en su realización se valió de conocimientos -datos, informes, metodologías, teorías y técnicas- elaborados por diferentes disciplinas de las llamadas ciencias sociales. Y también, por ser el período abordado bastante reciente, muchas de las fuentes que se usaron, fueron trabajos periodísticos o documentos realizados con la finalidad de ser leídos de manera contemporánea a su redacción. Algunos de ellos, que analizan aspectos de la economía, no aspiraban ser más que estudios de coyuntura y la información demográfica no tenía la característica especulativa de la demografía histórica, sino que proviene de registros de un censo o una encuesta. Los artículos tomados de los diarios, no pretendían quedar en la memoria, sino que fueron escritos como noticias de actualidad. También se apeló a recursos propios de otras disciplinas como arqueología, antropología, sociología, politología, estudios de comunicación y culturales, en un intento de superar la fragmentación del conocimiento de la realidad social que impone la división académica de las mismas.

Kingsley Davis (1908-1977) dio pautas sobre cómo se pueden integrar la investigación teórica y empírica, trabajando de manera conjunta demografía y sociología:

---

<sup>732</sup> Harold James Dyos (1921-1978) propuso un campo propio de estudio, conectado con la historia general, pero que conserve un área específica expresada en dos niveles: el proceso de urbanización y sus concatenaciones históricas desplegadas en el lugar específico de la ciudad que, a diferencia de los historiadores locales se pregunte por los cómo y los por qué de los procesos urbanizadores, los dónde y sus consecuencias; con la dimensión territorial como factor determinante consustanciado en la historia urbana, que respondiera a las cuestiones: cómo era la morfología de la ciudad, cómo se modificó y por qué, quién la modificó y qué consecuencias tuvo para el conjunto de la población que la habitaba. (Dyos 1968)

“...siguiendo intereses científicos particulares propios de ambos”. Para ello propone cuatro áreas de interés: “1) natalidad en relación con las actitudes y las instituciones sociales; 2) cambios en la población relacionado con el cambio económico social; 3) fuerza de trabajo en relación con la estructura de la población y la organización social; 4) la familia en relación con la conducta demográfica” (Davis 1977).

Señala otros temas “que prometen futuros desarrollos en una medida menor” como, por ejemplo, la migración, tanto interna como internacional. Las predicciones sobre el comportamiento futuro de los indicadores demográficos y la mortalidad; considera que también son áreas propicias para integrar la sociología y la demografía al estudio de la población. Por su parte Gideon Sjoberg, hace un recorrido por los estudios urbanos de diferentes épocas y sitúa el inicio de la disciplina en el siglo XVI (Sjoberg 1977), “cuando se publicó por primera vez la obra con las impresiones de Giovanni Botero, *La grandeza de las ciudades*” (1598)<sup>733</sup>.

En 1899 Adna F. Weber escribió un tratado sociológico más específico *The Growth of Cities in the Nineteenth Century* (Macmillan 1899), y algunas décadas después Max Weber escribió *Die Stadt* (1974). En este último, señala que aún son insuficientes los estudios de sociología urbana comparada, y refiere algunos textos pioneros en este sentido que, desde una perspectiva demográfica, cita a Kingsley Davis y a Hilda Hertz Golden.<sup>734</sup> Reconoció en ese escrito la existencia de un campo de estudio en la sociología urbana comparada y recomendó prestar atención a tres problemas: utilizar bibliografía existente; formular teorías adecuadas; y, verificar hipótesis en una situación comparativa.

Sjoberg por su parte, exigió un nuevo ingrediente para que un agrupamiento humano sea una ciudad: el trabajo intelectual de una clase dedicada a ello.

¿Qué es una ciudad? Una ciudad es una comunidad de considerable magnitud y elevada densidad de población, que alberga en su seno una gran variedad de trabajadores especializados, no agrícolas, amén de una élite cultural, intelectual. Por

---

<sup>733</sup> “La principal razón por lo que las ciudades se destacan por su *grandeza e magnificenza* está en la capacidad de *incrementarse*, de aumentar primordialmente su población de modo permanente, anticipando así el optimismo de los clásicos optimistas de la economía política en el siglo XIX. Esta visión contrasta con las visiones de otros grandes pensadores de su tiempo que escribieron sobre el tema, que colocaban más énfasis en una característica británica de la grandeza de la ciudad: el poderío del monarca, la agresividad militar temperada por reglas y construcciones institucionales, muy probablemente aquellas que caracterizan las doctrinas mercantilistas, donde el espíritu director es bien visible” (Gómez Olivares, 2003)

<sup>734</sup> En este artículo estableció una noción para definir una ciudad en relación a la población nacional que fue formalizada como:  $U = Pc / Pt$  [donde: U = urbanización; Pc = población de las ciudades; y Pt = población total del país]. La clave era que la urbanización podía fluctuar de manera independiente al número de personas que vivieran en cada ciudad, y que dependía de la proporción concentrada en la localidad respecto al total de la población del país. Sobre esa base, y en relación al período posterior a la primera revolución industrial, Davis desarrolló una definición primaria de ciudad, como aquellos lugares que albergan 100.000 o más habitantes, y otra definición secundaria que toma como base un número de 20.000 habitantes, para las ciudades de la modernidad industrial. (Davis et al 1954: 6-26)

razones que considero muy válidas, quiero poner de relieve el papel de la intelectualidad en tanto que ingrediente de la vida moderna. Aun cuando los sistemas de escritura tardaron siglos en desarrollarse, su presencia o ausencia sirve de piedra de toque para distinguir una comunidad genuinamente urbana de otras que, a pesar de su tamaño y de su elevada densidad de población deben ser consideradas como casi urbanas o no urbanas. (Sjoberg 1988: 13)

Pero la escritura no es suficiente para que un agrupamiento humano sea una ciudad. Necesita del pensamiento intelectual, de la cultura de una elite que se haya emancipado del trabajo manual y de gestionar la producción de excedente; es decir, que haya alcanzado el pensamiento abstracto. Aquellas sociedades ubicadas por encima del “segundo nivel orgánico” de la ciudad preindustrial o feudal, que habían alcanzado la escritura y abundante excedente, son del tercer nivel de la evolución y las que hicieron posible la ciudad industrial. Esa elite intelectual que pasó a poseer “los conocimientos adquiridos mediante la aplicación del método científico” fue el factor principal en la génesis de la ciudad industrial moderna (Sjoberg 1988: 24)<sup>735</sup>.

### **1.2.1.- Cultura y sociedad urbana**

Un texto no sociológico que ha influido en Durkheim para la formulación de sus teorías, es *La Ciudad Antigua* (1864) de Fustel de Coulanges (1830-1889). La exposición histórica con la que Fustel explicó el origen de la ciudad en la antigua Grecia fue criticada en 1928 por Gustav Glotz (1862-1935), debido a que la misma es demasiado lógica, “geométrica” y simple:

“Ya se ve la manera lógica por la que, desde Aristóteles a Fustel de Coulanges, se ha concebido el origen de la ciudad. Desgraciadamente, el problema no es tan sencillo. La historia no sigue un camino rectilíneo. Lo verdadero es siempre complejo, cuando se trata de hombres que viven, que penan, que luchan, que obedecen a necesidades diversas. Y si el hecho que uno quiere explicar ha tenido lugar en tiempos que no han dejado documentos directos, en medio de

---

<sup>735</sup> La teoría simplista de los tres niveles en la trayectoria temporal de la humanidad de Sjoberg, recuerda al inicio del pensamiento sociológico con Auguste Comte, aunque en este caso el autor sigue a Gordon Childe, quien usó ese esquema para la historia europea. Sjoberg, a esas definiciones les da entidad universal y con ellas niega la posibilidad de que sean ciudades algunos de los asentamientos urbanos de América prehispánica como México Tenochtitlán o Chichén Itzá, o las ciudades incaicas de Caral o Cuzco. La obra de Sjoberg ha recibido una sólida crítica de Schávelzon, en particular por el argumento de la escritura. En su argumentación cita a Hardoy (1964) quien en su trabajo clásico sobre las ciudades precolombinas dijo: “La carencia de una forma de escritura no fue un obstáculo que impidiese a algunas de las culturas indígenas de América alcanzar la etapa urbanística, considerando a ésta como una forma de concentración humana de una escala y niveles de densidad previamente desconocidos en las regiones donde se produjo.” “El concepto de ciudad es esencialmente dinámico y evoluciona con el tiempo y lugar, estando condicionado por el medio ambiente, la estructura socio-económica y el nivel tecnológico de la sociedad a la cual pertenece el observador.” (Schávelzon 1979)

migraciones que han mezclado las razas y las civilizaciones en todas las partes del mundo egeo, uno debe estar prevenido para perpetuas contaminaciones de ideas y costumbres, frente a una irregularidad sorprendente en la curva de la evolución histórica, cara a progresos por sobresaltos seguidos de formidables regresiones.” (Glotz, 1982)

El párrafo citado afirma dos cosas remarcables. Una, cuando enfatiza la evolución de una sociedad en el tiempo como un proceso complejo, no rectilíneo, con idas y vueltas, de avances y retrocesos, con *sobresaltos* y *formidables regresiones*. La descripción genérica del párrafo se puede aplicar perfectamente al período histórico 1927- 1984 que abarca este estudio dado que, en ese tiempo, ocurrieron cambios bruscos e inesperados y grandes desarrollos; así como también notables regresiones, que provocaron quiebres importantes en el devenir de la ciudad, que no podrían ser entendidos como una continuidad de la dinámica inmediata anterior. Otra, es la acertada observación de Glotz al texto de Coulanges, aplicable a otras visiones reduccionistas de la vida urbana, cuando hacen predominar el esquema lógico sobre el curso real de los acontecimientos, que expresa en el siguiente comentario:

“Pero así como se habían unido muchas fratrías en una tribu, pudieron asociarse entre sí muchas tribus, a condición de que se respetase el culto de cada una. El día en que se hizo esta alianza, nació la ciudad” (Glotz, 1982).

El simple agregado de familias y tribus no es suficiente para hacer una ciudad, como lo demuestra la organización social de la Confederación Iroquesa<sup>736</sup>, aunque puede que eso haya ocurrido también en otros casos. Sin embargo, a pesar de las limitaciones señaladas, el mérito de la obra de Coulanges se puede apreciar cuando indicó el elemento clave para explicar la vida en la *polis*, formada a partir de familias, fratrías y tribus, todas ellas con dioses y cultos diferentes:

“Es preciso tener presente la gran dificultad que tenían las sociedades regulares, por no ser fácil establecer algún vínculo social entre aquellos seres humanos tan

---

<sup>736</sup> “Los iroqueses fueron una confederación de tribus indígenas que habitaron básicamente la zona conocida como ‘área cultural de los Bosques del Este’, en Estados Unidos. Dicha confederación fue fundada en el siglo XVI en el centro de lo que actualmente es el estado de Nueva York. La confederación original estaba formada por cinco tribus: los indios mohawk, onondaga, cayuga, oneida y seneca. Después se admitió a los tuscarora, un pueblo oriundo de Carolina del Norte que había emigrado a Nueva York, con lo cual se adoptó el nombre de Liga de las Seis Naciones. (...) sus poblados estaban formados por tiendas cubiertas de corteza que medían alrededor de veinte metros por seis y alojaban entre cinco y veinte familias. La estructura organizacional de esos hogares se repetía sucesivamente en agrupaciones mayores a nivel de clan, pueblo, nación y liga (el antropólogo Henry Morgan, los refiere como gens, fratria, tribu y confederación). (...) El sistema de clanes de los iroqueses se basaba en la consanguinidad y el territorio. Era matriarcal, hecho que se reflejaba en la costumbre que el niño recibiera un nombre del clan de la madre.” (Masana 2009)

diversos, tan libres y tan inconstantes. Para darles las reglas comunes, para establecer el mando y someterlas a la obediencia, para hacer a la pasión ceder ante la razón y la razón individual ante la razón pública, se necesitó, indudablemente, algo más fuerte que la fuerza material, más respetable que el interés, más positiva que una teoría filosófica y más inmutable que un pacto: algo que estuviese en el fondo de todos los corazones y que mandase en ellos imperiosamente; y este algo fue una creencia, que es lo que ejerce más poder sobre el alma. La creencia es obra de nuestra imaginación, pero no somos libres de modificarla a nuestro gusto; es una creación nuestra, pero no lo sabemos; es humana y la creemos divina; es efecto de nuestro poder y, sin embargo, es más fuerte que nosotros. La llevamos dentro sin poder abandonarla y siempre nos está hablando; si nos manda, la obedecemos; si nos prescribe deberes, nos sometemos a ellos; y finalmente, el ser humano puede dominar la naturaleza, pero está sujeto a las fuerzas de sus creencias”. (Fustel de Coulanges 1864: 125)

La argamasa que permitió formar las ciudades porque logró que las diferentes tribus no sean solamente agregadas sino unidas, aun teniendo dioses diferentes, e hizo que compartieran sus vidas, fueron las *creencias* comunes. El curso que propuso Fustel, para explicar cómo ocurrieron los hechos de este proceso, fue nuevamente criticado por Glotz con más precisión aún. La idea de Fustel sobre que las creencias originadas en el individuo al honrar a los antepasados dio lugar a la familia en torno al altar común, de donde surgieron todas las normas morales, los deberes, la propiedad y el derecho sucesorio, las leyes y el derecho privado, que después, con la ampliación de las creencias se extendió la asociación hasta dar existencia a la polis, es cuestionada de este modo:

“A medida que pasa de la familia a la fratría, a la tribu y la ciudad, el historiador, aunque intente evitarlo, no hace más que transferir a grupos cada vez más numerosos las creencias y las costumbres que había observado en el grupo primitivo: éstas permanecen idénticas en un dominio más extenso. Con una lógica imperturbable, va de lo mismo a lo mismo y coloca a la familia en una serie de círculos concéntricos” (Glotz 1928: 125).

Aún con los errores señalados sobre el curso de la historia, la observación que hizo Fustel de Coulanges sobre el modo en que las creencias gobiernan y regulan las vidas en las sociedades, mantuvo una fuerte vigencia en teorías sociológicas y antropológicas hasta la actualidad. Las ciudades, para este autor, no son gente y edificios amontonados, sino que tienen un orden, una estructura que regula su dinámica y evolución, impuesto por creencias comunes; situadas por encima de las creencias particulares de cada tribu, fratría y familia. Esta línea de explicación de la sociedad esbozada por Fustel, ha sido retomada por Durkheim en toda su obra sociológica, en particular en *Las formas elementales de la vida religiosa* (1982). El escrito, fundacional de la antropología, intentó reconstruir el modo en que surgieron las primeras formas de representación colectiva y cómo dieron lugar al pensamiento abstracto, cuyas ideas comunes generaron valores y



categorías universales, referenciadas y utilizadas por los agrupamientos humanos para crear sus respectivas identidades culturales diferentes. También -explica Durkheim-, las formas más elementales del pensamiento abstracto, aquellas *nociones esenciales* que dominan la vida intelectual, que los filósofos desde Aristóteles llaman categorías del entendimiento, tales como género, cantidad, las nociones de tiempo y espacio, causa, sustancia, etc., surgieron de la vida en sociedad. La siguiente cita ilustra cómo la vida en común pudo dar lugar a esas formas elementales del pensar:

Y como todos los hombres de una misma civilización se representan el espacio de una misma manera, es necesario evidentemente que esos valores afectivos y las distinciones que de ellos dimanen les sean igualmente comunes; lo que implica casi necesariamente que sean de origen social\*. Hay casos por otro lado en que esta característica social se hace manifiesta. Hay sociedades, en Australia y en América del Norte, en las que el espacio es concebido bajo la forma de un círculo inmenso porque su mismo asentamiento tiene una forma circular\*\*, y el círculo espacial es dividido exactamente como el círculo tribal, a imagen de este último.

---

\* De otro modo, para explicar este acuerdo, habría que admitir que todos los individuos, en virtud de su constitución orgánico-psíquica, son afectados del mismo modo por las diferentes partes del espacio: lo que es tanto más improbable cuanto que, por sí mismas, las diferentes zonas son efectivamente diferentes. Por otro lado las divisiones del espacio cambian con las sociedades: lo que prueba que no se fundamentan exclusivamente en la naturaleza congénita del hombre. \*\*Ver Durkheim y Mauss (1903), “De quelques formes primitives de classification”, en *Année Sociologique*, VI, p. 47 y ss. (Durkheim 1982:10)

Por su parte el antropólogo Eric Wolf, en *Figurar el poder*, ensaya una explicación sobre cómo las ideas que hacen a las culturas conforman, junto con el lenguaje y los modos de comunicación social, una trama por la cual el poder toma forma. En este modelo, la cultura funciona como un reaseguro que posibilita restablecer, en situaciones de crisis agudas y profundas, una nueva forma de poder y de organización social manteniendo, en una especie de “inercia cultural”, algunos valores e intereses anteriores al estallido de la crisis, dando así posibilidades para que los mismos sectores privilegiados retengan su dominio en la nueva figura con que se reorganiza la sociabilidad.

“Los tres casos que se presentaron en este libro mostraron sociedades en circunstancias de tensión cada vez mayor, que se enfrentaron a una multiplicidad de conflictos generados por crisis ecológicas, sociales, políticas o psicológicas. En cada caso, la respuesta implicó el desarrollo de una ideología que Kroeber habría caracterizado como una ‘expresión extrema’. Estas ideologías apoyadas por las elites, se formaron a partir de materiales culturales preexistentes, pero no deben entenderse como esquemas culturales abstractos. Abordaron el carácter mismo del poder social, sobre todo del poder que estructuraba la diferenciación, la movilización y el despliegue de la mano de obra, y fundamentaron ese poder en la naturaleza del cosmos. La sociedad *kwakiutl* se enfrentó a la invasión de un nuevo orden político y económico que ejerció una gran presión sobre las relaciones de jerarquía social y de precedencia. Los *tenochcas* lidiaron con los grandes cambios provocados por su rápido ascenso y transformación, cuando pasaron de ser una

banda de guerreros mercenarios a controlar todo un imperio. La *Alemania nacionalsocialista* surgió de los escombros de una guerra perdida y de la nueva evaluación de las relaciones sociales provocada por el cambio político y la crisis económica. En los tres casos, estos retos impulsaron a los grupos a actuar. También proporcionaron los contextos y las oportunidades que colocaron a algunos grupos y sectores sociales al frente de los demás, mientras que debilitaron a otros. Cada uno de estos casos mostró cómo se hacía y deshacía una cultura (en el sentido que propone Richard Fox) conforme la gente se enfrentaba en distintos ruedos sociales, económicos y políticos. Las viejas ideas se transformaron para adaptarse a circunstancias diferentes y se presentaron nuevas ideas como si se tratara de antiguas verdades. La cultura se crea en estos encuentros, pero éstos se preparan, se llevan a cabo y se resuelven por medio del ejercicio del poder.” (Wolf, 2001).

Así, las creencias y las ideas predominantes, la cultura toda, no son simples datos a registrar, sino tramas que posibilitan la existencia misma de una ciudad, porque enhebra unidades discontinuas en forma social y geográfica común, enlazando diferentes grupos con intereses contrapuestos, en una relación de contigüidad imposible de sostener sin referencias comunes.

“¿Qué es una cultura?” Se pregunta Salman Rushdie, a través de Rai, quien ensayó la inquietante respuesta que se reproduce aquí:

“¿Qué es una ‘cultura’, es decir, un cultivo? Miradlo en el diccionario. ‘Un grupo de microorganismos que crecen en una sustancia nutriente en condiciones controladas.’ Nada más que un retorcimiento de gérmenes sobre un portaobjetos, un experimento de laboratorio que se llama a sí mismo sociedad. La mayoría de los que nos retorremos nos la arreglamos con nuestra vida sobre ese portaobjetos; incluso nos avenimos a sentirnos orgullosos de esa ‘cultura’, como esclavos que votaran por la esclavitud, o cerebros por la lobotomía; nos arrodillamos ante el dios de todos los microorganismos imbéciles y rogamos ser homogeneizados o destruidos o mecanizados; prometemos obedecer.” (Rushdie 1999: 121).

Historia, sociología, antropología y literatura coinciden al encontrar en las creencias, también llamada cultura, un hilo con el que se teje la vida urbana; dando identidad a los grupos e individuos, forma al poder, sentido a los comportamientos, trascendencia a la producción y al consumo. Aunque estas disciplinas por sí solas no completan la comprensión de los procesos históricos, muestran hebras de una trama multidimensional de la ciudad en su devenir.

### **1.2.2.- Relaciones de producción y propiedad de la tierra**

Una perspectiva diferente, que no parte de la cultura como creencias sino de la organización de la producción material de la riqueza, busca fundamentos para la comprensión de la sociedad en las relaciones que establecen los grupos humanos para reproducir sus vidas en sociedad; y, por tanto, de los modos en que están organizados en

las diferentes culturas y épocas. Para este enfoque, característico del método de Marx, las ciudades europeas y del Mediterráneo Oriental no responden a un modelo único. Este pensador afirmaba que el linaje predominaba en las formas más antiguas de organización social, cuando daba lugar a las tribus, cuya base de organización era el lugar. Propuso entonces a la ciudad como una manera de reconocimiento y representación propia a la comunidad que allí vivía:

“(…) la mera concentración -la ciudad como centro de la vida rural, domicilio de los trabajadores de la tierra e igualmente centro de la conducción de la guerra- otorga a la comunidad como tal una existencia externa diferente de la del individuo” (Marx 1971).

Analizando el modo en que se relacionaban los individuos por medio de las diferentes clases entre sí, con la comunidad -y, a través de ella con el medio natural-, en las economías agrícolas anteriores al advenimiento del capitalismo, distinguió tres tipos de sociedades: las del modo asiático -donde incluía a las culturas americanas originarias-, la ciudad Estado de la Antigüedad y surgidas a partir de la marca germana. En las sociedades asiáticas y americanas, había aldeas en las que vivía la población de las comunidades de base (como los *calpulli* de Mesoamérica y los *ayllu* en los Andes suramericanos), donde podía haber ciudades en las que vivía la población de las comunidades superiores, que eran quienes cobraban tributos a las comunidades de base.<sup>737</sup> La comunidad aldeana tenía al medio rural como sede y desde allí se sostenía a la comunidad superior y a sus ciudades:

“En estos casos, las ciudades propiamente dichas surgen junto a estas aldeas sólo en aquel punto que es particularmente favorable para el comercio con el exterior o allí donde los gobernantes y sus sátrapas intercambian sus ingresos (plus producto) por trabajo, gastan esos ingresos como *labour found*”. “(…) la historia asiática es una especie indiferente de ciudad y campo (en este caso las ciudades verdaderamente grandes deben ser consideradas meramente como campamento señorial, como excrecencia súper impuesta a la estructura propiamente económica)” (Marx, 1971).

Otra forma de ciudad es la que corresponde a las sociedades de las antiguas regiones que hoy son Grecia, Roma y Palestina, donde los individuos eran propietarios privados de las parcelas, y la ciudad sede central de una comunidad de campesinos-guerreros:

---

<sup>737</sup> El análisis de Marx de los agrupamientos sociales en Asia y América es limitado, y ha sido superado por investigaciones arqueológicas que muestran la existencia de verdaderos centros urbanos en América y el Asia. También porque el concepto de ciudad ha cambiado, perdiendo vigencia la visión eurocéntrica desde la que Marx escribió estos trabajos en los que trató de comprender “las formas que preceden a la producción capitalista”.

“La concentración de las viviendas en la ciudad es base de esta organización guerrera” “(...) La historia antigua clásica es historia urbana, pero de ciudades basadas sobre la propiedad de la tierra y la agricultura” (Marx, 1971).

La marca germana, fue otra forma de comunidad, donde la propiedad de la tierra era comunal pero la posesión era privada, y estuvo en el origen a la ciudad medieval:

“La comunidad germana no se concentra en una ciudad;” “(...) la Edad Media (época germana) surge de la tierra como sede de la historia cuyo desarrollo posterior se convierte luego en una contraposición entre ciudad y campo” “(...) como resultado de la concentración en la ciudad, la comunidad como tal posee una existencia económica; la mera existencia de la ciudad como tal es diferente de la mera pluralidad de casas independientes. En este caso el todo no consiste en sus partes. Es una especie de organismo autónomo. Entre los germanos, entre quienes las cabezas de familia se establecen en los bosques, separados por grandes distancias, la comunidad existe considerada solo *externamente*, en virtud de cada acto de reunión de sus miembros, aun cuando su unidad *existente en sí [misma]* está puesta en la ascendencia, la lengua, el pasado y la historia, comunes, etc. En consecuencia la *comunidad* aparece como *reunión*, no como una *unión*, como acuerdo entre los sujetos autónomos que son los propietarios de la tierra, no como unidad. Por ello la comunidad no existe *in fact* como *Estado*, como *entidad estatal*, tal como entre los antiguos, porque no existe como *ciudad*. Para que la comunidad adquiera una existencia real, los hombres libres propietarios de la tierra deben reunirse en *asamblea*, mientras que en Roma por ejemplo, la comunidad *existe*, fuera de las asambleas, en la presencia de la ciudad misma y de los funcionarios que están al frente, etc.” (Marx, 1971).

Para Marx, las ciudades precapitalistas eran modos de organización de la comunidad, que se encontraba definida por la forma de apropiación de la tierra. En su forma occidental, aún desde la antigüedad, implicó la organización de una comunidad de propietarios privados en Estado; eran propietarios privados de las tierras en tanto miembros originarios de la comunidad que se asentó en ese lugar, y, por ello, también ciudadanos de la *polis*. Señala que, por el contrario, “la (historia) moderna es urbanización del campo, no como entre los antiguos ruralización de la ciudad”<sup>738</sup>.

### 1.2.3.- Ciudad moderna, industria y población

Manuel González Portilla, cuando estudió la evolución de la economía vasca, indicó que el concepto “modernización” es equivalente a “industrialización”, junto a “las transformaciones estructurales que conlleva”. En ese proceso que culminó con la industrialización o modernización, distingue dos momentos: uno, que se originó en el siglo XVIII y continuó durante el XIX, cuando los talleres artesanales evolucionaron hacia

---

<sup>738</sup> Esta frase, válida para algunas ciudades de Europa, no lo es para las ciudades argentinas y otros países con territorios poco poblados colonizados con fuertes inmigraciones europeas, en las que una porción importante de población llegó ultramar a las ciudades y, desde allí, fue poblando el campo con colonos.

pequeñas industrias manufactureras capitalistas; el otro, cuando a mediados del siglo XIX surgieron las grandes industrias con formas avanzadas de capitales asociados (sociedades anónimas y “en comanditas” o “comandatarías”). Una característica destacada en la ciudad de Bilbao, fue que se convirtió en la zona neurálgica de la industrialización del País Vasco y, a su vez, en una región que, junto a la catalana, han sido por décadas sedes de los principales complejos industriales de España.

“El indicador que mejor refleja el papel motor que desempeñó la ría del Bilbao en el desarrollo histórico contemporáneo vasco, es el demográfico.” (González Portilla, 1995).

En los censos de 1787 (Floridablanca) y de 1860, la población de la ría era aproximadamente el 22-26 % de la provincia de Vizcaya y alrededor del 10 % de la población de las tres provincias vascas. Para 1900 había ascendido al 52,5 % de la provincia y al 27,1 % del País Vasco. En 1930 era el 61,8 % y el 33,6 % respectivamente; y, para 1970, el 74 % y el 41 %, en cada caso; así, la concentración de la población fue considerada expresión de industrialización. Sin embargo, en otros procesos históricos, la concentración de la población pudo estar indicando un fenómeno diferente al de crecimiento de las industrias. Existen ciudades comerciales o de sedes administrativas de gobiernos, que también han concentrado población de una región, sin tener industrias. Con lo cual, la dinámica de la población que sucedió en Bilbao por la industrialización, no es una relación que se puede establecer como necesaria en cada ciudad numerosa. Otros factores que el autor señala que concurren para que Bilbao se industrializara, fueron los siguientes:

*Prosperidad*, que se asentaba en: a) Relación con la monarquía: factor político, que se completó con el régimen foral y la libertad de comercio; b) El puerto de Bilbao y la ría: factor geográfico y de transporte, que vinculó la ciudad al comercio internacional; c) Actividad productiva vinculada al comercio exterior: pesca, producción de hierro y la construcción naval.

*Organización social y económica* centrada en la vida campesina, que aportaba: a) Mano de obra (mineros, carboneros, carreteros, ferrones y otros oficios artesanales); b) Conocimientos, como el cuidado y cultivo del monte; c) Materias primas (carbón vegetal y mineral) y medios de transporte (carretas y bueyes). A su vez esa sociedad campesina obtenía ingresos significativos de actividades productivas vinculadas a la vida no rural. Esta vinculación en parte fue posibilitada por la localización de las minas y la actividad metalúrgica, así como otras protoindustrias, que estaban en el medio rural.

El puerto, que focalizó y localizó la actividad comercial medianamente desarrollada, condicionó la expansión posterior a seguir transitando por la zona, con el impacto promotor que trae el tránsito comercial.

La concentración demográfica de Bilbao, en tanto indicador del crecimiento de la industria, cuyo desarrollo se dio gracias a otros factores que estuvieron

presentes y favorecieron el proceso, ayudó a comprender el pico del crecimiento de la población en Córdoba desde mediados de 1960 a 1975 cuando se radicó la primera fábrica integral de automotores.

#### **1.2.4.- Caminos, comercio y Estado**

Diferentes autores hacen mención especial a la importancia de las rutas comerciales en el nacimiento y posterior expansión de la vida urbana, así como a la decadencia de las mismas cuando, por diferentes motivos, estas vías comerciales se desplazaron hacia otros lugares. Fernand Braudel en su clásica obra, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, presenta las ciudades con relación a las rutas del Renacimiento europeo de la siguiente manera:

“Las ciudades, puntos inmóviles en el mapa se nutren de movimientos, pues su comercio no es sino movimiento. La razón de ser que distingue a las ciudades de las aldeas es su mercado, que la aldea carece. Ésta es una verdad en el Occidente, en el Oriente y en todas partes. (...) Cuando se ve entorpecida en sus comunicaciones, la ciudad perece o sufre.” “Las rutas alimentan a las ciudades y las explican, o, por lo menos, explican sus funciones, su cometido y sus mecanismos básicos. Las ciudades viven siempre de una apropiación del espacio. Son verdaderas colmenas, que enjambran y construyen hasta muy lejos.” “Siendo los movimientos de las rutas y del tráfico la base de la vida urbana, es natural que ésta sea, ante todo, una actividad comercial. Una ciudad es una empresa mercantil, y sus colonias dispersas por los cuatro puntos cardinales, colonias de mercaderes. Ante todo, los negocios: esta ley se impone muy especialmente en el ámbito mediterráneo. Impera en Venecia y en Sevilla, como en Génova, en Milán y en Marsella. Todas son por encima de todo, ciudades mercantes. La afirmación es innegable en cuanto a Marsella, donde sólo existen unas cuantas industrias textiles y jaboneras. Pero también con respecto a Venecia, que distribuía en el Oriente sus propias telas y sederías, y las lanas y terciopelos de Florencia, los tejidos de Flandes y las cariseas de Inglaterra, las felpas milanesas y alemanas, y, también de Alemania la quincallería y el cobre (...). Verdad es que todas las grandes ciudades del Mediterráneo en el siglo XVI eran también, en mayor o menor grado, centros industriales (dando a estas palabras un sentido a tono con las modestas realidades del tiempo). Pero esta vida industrial se acomodaba y marchaba a remolque de la actividad de los mercaderes”. (Braudel, 1953)

Luego de definir la ciudad renacentista europea como un gran centro comercial y en menor grado también manufacturero, señala:

“En general, las funciones comerciales e industriales se suceden en el tiempo.” “Si la industria es la segunda fase de la evolución de la ciudad, ¿debemos ver la banca como la tercera? Desde su misma infancia, la ciudad reclama y fomenta todas las actividades económicas, entre ellas el comercio del oro. Pero este comercio no se destaca sino tardíamente; es el último en adquirir todo su vigor. Las grandes ciudades bancarias en el siglo XVI eran Amberes, Lyon, Medina del Campo, el Augsburgo de los Fugger. Y, sobre todo, Génova, metrópoli innegable del

capitalismo europeo desde 1560 (...) No es cierto, sin embargo, que Génova fuera ‘una banca antes de ser una ciudad’ como dice Michelet.”<sup>739</sup>

Describe luego, el proceso de decadencia de algunas ciudades, que recorren el mismo camino, pero en sentido inverso:

“No es ninguna casualidad el que, en Génova, el primer signo negativo (la presencia en su puerto de los cargos ragusinos<sup>740</sup>) afecte a los transportes, que son la primera riqueza de las grandes ciudades: mientras, al otro extremo de la cadena, lo que más tiempo resiste, son precisamente las actividades bancarias, las últimas en desarrollarse.” (Braudel, 1953).

Para concluir:

“No; indudablemente, las rutas, el medio magnífico para llegar al corazón de las ciudades, no explican todos los aspectos de la compleja vida de estos organismos. La esquematiza excesivamente. Las ciudades dependen, en efecto, de muchos otros factores, de las vicisitudes de la economía, de las civilizaciones que las iluminan, de las circunstancias a que las ciudades están expuestas, a todos los azares de la historia. Pues si bien es cierto que la ruta crea la ciudad, no lo es menos que la ciudad la organiza. (...) Ciudades y rutas, repitámoslo, son dos aspectos de una sola realidad, de la dotación humana del ámbito del mediterráneo.” (Braudel, 1953)

En su obra posterior y más ambiciosa, *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos xv-xviii*, considera ciudades del mundo entero, y dice:

“Las ciudades son como transformadores eléctricos: aumentan las tensiones, activan los intercambios, unen y mezclan a los hombres. Han nacido de la más antigua división del trabajo: las tierras de labor por un lado, las actividades llamadas urbanas, por otro. ‘La oposición entre la ciudad y el campo comienza con el paso de la barbarie a la civilización, del régimen tribal al Estado, de la localidad a la nación, y se encuentra en toda la historia de la civilización, y hasta nuestros días.’ Karl Marx escribió estas líneas en su juventud” (Braudel, 1984: p 418 y ss).

A continuación asocia la ciudad al crecimiento en la que, de manera recíproca, “la ciudad crea la expansión y es creada por ella.” Por su parte Alvater y Mahnkopf, siguiendo a Braudel en el capítulo “Ciudades, mercados, puntos nodales”, afirman:

“En un principio, una cultura se desarrolla allí donde surge la agricultura. Sólo una vez que se puede producir un excedente económico -y éste es el gran logro de la revolución neolítica, es decir, de la transición a una agricultura sedentaria-, las ciudades florecen como lugares de cultura y comercio. Siempre se comercia, en todas las estaciones del año, dentro de las ciudades y entre el campo y la ciudad. Se desarrolla la división social del trabajo, que también produce los ya mencionados sistemas de expertos. Pero entonces se dan también las relaciones comerciales más allá del entorno inmediato. Las ciudades crecen en los puntos nodales de las rutas de comercio. Nacen mercados y ferias especializadas (véase Braudel, 1986a), que determinan los ritmos...” (Alvater y Mahnkopf 2002: 61).

---

<sup>739</sup> La polémica hace referencia a un libro póstumo de Jules Michelet (1798-1874) *Le banquet (El banquete)* (1878), reeditado como *Un hiver en Italie (Un invierno en Italia)*, centrado en sus recuerdos acerca de una estancia en la costa de Liguria.

<sup>740</sup> Se refiere a la República de Ragusa, ubicada en la costa adriática de Dalmacia, que en sus años de apogeo (siglos xv a xvi), llegó a rivalizar con Venecia y Génova.

Para Braudel la ciudad debe tener, necesariamente, mercado y una desarrollada división del trabajo social. Se podría pensar, en principio, que esa designación está limitada a las ciudades europeas de los siglos XIV a XVI, sin embargo, también hace una serie de afirmaciones en las que pareciera extender esta noción a todas las ciudades de la historia mundial. Las ciudades en su modelo occidental, están conformadas por casas y población aglomerada, más manufacturas, división compleja del trabajo en su interior, comercio y rutas con las que vincula el tráfico comercial con otras ciudades, presuponiendo una división más amplia del trabajo por fuera de ella. También, tienen la condición de poseer una organización estatal, lo cual hace que una gran proporción de sus habitantes sean ciudadanos llanos y, otra menor, gobernantes y administradores del poder y el excedente; incluso quienes no tengan la condición de miembros plenos de la sociedad política de esa ciudad.

#### **1.2.5.- Londres y el sufrimiento de las masas según Engels:**

Friedrich Engels (1820-1895) escribió un relato sobre Londres entre 1842 y 1845, donde decía:

“No cabe duda de que una ciudad como Londres, donde puede uno pasearse horas y horas sin llegar siquiera al comienzo del fin, sin encontrarse con la menor señal de que se está llegando al campo, es algo muy especial. Esta grandiosa centralización, esta aglomeración de tres millones y medio de personas en *un* solo punto, viene a centuplicar la fuerza de esa masa humana; ha convertido a Londres en la capital comercial del mundo, ha hecho surgir los gigantescos *docks* y atrae a los miles de barcos que constantemente se alinean a lo largo del Támesis. No conozco nada más imponente que el espectáculo que ofrece esta ría cuando se navega desde el mar hacia el *London Bridge*. Las masas de edificios, los astilleros que se alzan a uno y otro lado, sobre todo a partir de Woolwich, los innumerables barcos atracados a ambas orillas, en filas cada vez más apretadas y más anchas, hasta que, por último, no dejan más que un angosto paso por el centro de la ría, en el que se deslizan, casi tocándose, cientos de vapores: es todo ello un espectáculo tan grandioso, tan apretado y tan denso, que se queda uno mudo de asombro ante la grandeza de Inglaterra, ya antes de haber pisado suelo inglés.” (Engels 1981: 280 y ss.)

Hasta aquí, los elementos en juego en la descripción que hace Engels no difieren de los que han sido señalados por Braudel. La diferencia está en las magnitudes de las ciudades de las que hablan; Londres era entonces la capital económica del mundo y las características que describe son las mismas: concentración de la población; el puerto, como centro del transporte -en este caso barcos-; la presencia de comercio a gran escala. Aunque, después agrega características distintas a todas las vistas hasta aquí:



“Sólo más tarde descubre uno los sacrificios que todo esto ha costado. Dos o tres días más tarde, después de haber recorrido la ciudad, desplazándose sobre el pavimento de las calles principales, abriéndose paso a duras penas entre el gentío, cruzando por entre las interminables hileras de coches y de carros y después de haber visitado los ‘barrios malos’ de la ciudad cosmopolita, empieza uno a darse cuenta de que los londinenses tuvieron que sacrificar la parte más hermosa de su patrimonio humano para alcanzar todas esas maravillas de la civilización que su ciudad alberga; de que fue necesario que permanecieran ahogadas e inertes cientos de fuerzas que en ellos dormitaban para que se desarrollasen en su plenitud solamente unas cuantas, multiplicándose al unirse con las de los demás. Ya el solo tráfigo callejero es algo repelente, contra lo que se subleva toda naturaleza humana. Estos cientos de miles de personas de todas clases y condiciones sociales se aglomeran y circulan, pegados unos a los otros ¿no son acaso *todos* seres humanos, dotados de las mismas cualidades y capacidades, interesados todos por igual en ser felices? Y, sin embargo, todos corren azacanados, sin mirarse siquiera, cada uno a lo suyo, como si el único acuerdo que entre ellos existe fuese el pacto tácito que lleva a cada uno a caminar por el lado de acera que queda a su derecha, para que las dos columnas de peatones que marchan en ambas direcciones no se estorben ni se estrellen; pero a nadie se le ocurre ni siquiera posar su mirada sobre el que pasa a su lado. Cuando de un modo más triste y más irritante aprecia uno la brutal indiferencia, el insensible aislamiento con que cada cual piensa sólo en lo suyo es cuando estos individuos se aglomeran en un espacio relativamente pequeño; y aunque sepamos que este aislamiento del individuo y este mezquino egoísmo son siempre y donde quiera el principio fundamental por el que se rige nuestra actual sociedad, en ninguna parte se acusan tan descaradamente y con tanta conciencia de sí mismos como aquí, en el tráfigo de la gran ciudad. La desintegración de la humanidad en mónadas, cada una de las cuales se rige por un principio de vida aparte y persigue sus fines propios, el mundo de los átomos, llega aquí a su punto culminante.” (Engels 1981: 280 y ss.)

El párrafo citado presenta una población masificada, así como una visión crítica a la misma. Masificación y aislamiento individual, junto al egoísmo personal, son mostrados como diferentes aspectos de una misma condición: la urbanización a la que lleva la sociedad capitalista. La comunidad, que era el modo de existencia de las personas en las ciudades primitivas, no se puede reconocer en esta descripción con “barrios malos” y otros mejores. Y sigue:

“De ahí que, en estas grandes ciudades, se haya declarado de manera abierta la guerra social, la guerra de todos contra todos. Comulgando con el amigo Stirner<sup>741</sup>, estas gentes se miran unas a otras solamente como sujetos útiles para sus propios fines; cada cual explota al otro, y ello trae como consecuencia que el más fuerte pisotee al más débil y que los pocos que se sienten y son fuertes, es decir, los capitalistas, arrambren con *todo*, mientras que los muchos débiles, los pobres, apenas tienen lo estrictamente necesario para subsistir.” (Engels 1981: 280 y ss.)

---

<sup>741</sup> Max Stirner es el seudónimo de Johann Kaspar Schmidt (1806-1856), filósofo alemán, procedente de la izquierda hegeliana. En su obra más famosa, *El único y su propiedad* (1845) ofrece un sistema de individualismo radical, en el que el individuo moralmente autónomo no se subsume en ninguna instancia superior a él, la cual solo existe como creación de una voluntad (un egoísmo) más poderoso. Considerado generalmente como precursor teórico del anarquismo, su ambigüedad ha permitido que sea reivindicado por otras corrientes, incluso fascistas. Tomado de *Diccionario Enciclopédico* (1986: 1739).

La descripción que hace Engels de Londres, discrepa con aquella sentencia fundamental de Adam Smith, en la que sostiene la idea de una sociedad capitalista donde el egoísmo individual lleva al bien común. Por el contrario, ese aislamiento individual no lleva solo a una guerra de todos contra todos, sino que impide aprovechar la potencialidad que tendría esa masa concentrada en un punto, si trabajaran coordinadamente por medio de lazos de solidaridad. Advierte además que, en medio de esa disputa generalizada, los más poderosos -una minoría capitalista- son quienes terminan imponiéndose a los otros, apropiándose de la riqueza excedente y dejando apenas el mínimo de subsistencia a los más débiles. La ciudad capitalista es presentada aquí como manifestación de riqueza exuberante concentrada y creadora de miserias humanas masivas, en la que los individuos aislados padecen encerrados en sí mismos.

#### **1.2.6.- Sentimientos y cultura**

Raymond Williams (1921-1988), en *El campo y la ciudad* analiza a través de diferentes textos literarios de distintas épocas, el modo en que se manifestó de manera cambiante la percepción y los sentimientos frente al campo y la ciudad. Recopila párrafos donde los sentimientos de una generación que resultaban encontrados con la vida urbana, ya que evocaban una imagen idealizada -sublimada- del campo, para concluir proponiendo la búsqueda de un modo de vida que supere esa división, a partir de practicar la vida urbana en territorios intermedios. En el capítulo “Ciudades y campos”, dice:

“El campo y la ciudad son realidades históricas variables, tanto en sí mismas como en las relaciones que mantienen entre sí. Además, en nuestro propio mundo, representan solo dos tipos de asentamientos humanos. Nuestra experiencia social real no se limita únicamente al campo y la ciudad, en sus formas más singulares, sino que existen muchos tipos de organizaciones intermedias y nuevos tipos de formaciones sociales y físicas.” (Williams 1973: 173)

El reconocimiento de diferentes alternativas que eluden la dicotomía campo/ciudad abre la posibilidad de buscar otras instancias para vidas diferentes, que escapen de la maniquea opción binaria, a la vez que destaca lo limitados de esa representación:

“He estado sosteniendo que el capitalismo, como modo de producción, es el proceso básico de la mayor parte de lo que conocemos como la historia del campo y la ciudad. Sus impulsos económicos abstractos, sus prioridades fundamentales en lo que respecta las relaciones sociales, sus criterios de crecimiento, de ganancia y pérdida han modificado durante varios siglos nuestro campo y han creado los tipos de ciudades que tenemos hoy. En sus formas finales, como imperialismo, ha terminado por alterar todo nuestro mundo.” (Williams 1973: 173)

Introduce el fenómeno del imperialismo -al que no son ajenos muchas de las dinámicas y condiciones de existencia de las ciudades actuales-, entendido éste como una característica propia de las sociedades capitalistas ricas, que subordinan a sociedades más débiles y pobres con sus grandes empresas y poderosos Estados. Establecen con ellas vínculos que no son solamente de subordinación económica y política, sino que afectan directamente la evolución de las tradiciones, la gestación de nuevas culturas urbanas, de creencias innovadoras y diferentes, que responden más a las necesidades de las potencias imperiales que a las sociedades locales a las que se imponen. Esta faceta ha sido llamada, por otros autores *imperialismo cultural*.

### **1.2.7.- El cuerpo y la ciudad en occidente**

Richard Sennett (1943-), en *Carne y piedra*, estudia los diferentes modos en que los cuerpos y las ciudades se conformaron mutuamente, articulados por las creencias (Sennett, 1997). Comienza con una frase de Aristóteles: “Una ciudad está compuesta por diferentes clases de hombres; personas similares no pueden crear una ciudad” (Aristóteles 1988: VII). Sennett, relata la manera en que se fue dando esta relación en algunas ciudades históricas: Atenas en tiempos de Pericles (siglo VI a.n.e.); Roma durante el reinado de Adriano (117-138); París cuando Jehan de Chelles hizo sus obras (1195-1258) y Humbert de Romans refirió que “cada hombre es un demonio para sí mismo” en el mercado (1250); Venecia durante el Renacimiento, cuando los cristianos crearon el gueto judío (1516); los cambios en la ciudad y los cuerpos con la revolución científica del siglo XVII, a partir de Williams Harvey (1578-1657) y el circuito sanguíneo; a París en el siglo siguiente con la idea de una ciudad donde la población se mueve y se planifican edificios monumentales, como los de Étienne-Louis Boullée (1728-1799); sigue el recorrido con Londres de fines del siglo XIX y principios del XX, descrita por el novelista Edward Morgan Forster (1879-1970), con contrastantes de clase y la hipocresía de la burguesía británica; para terminar en Nueva York, donde los cuerpos se mueven libremente pero carecen de conciencia de la existencia física de los demás seres humanos.

Nuestra civilización ha combatido este lenguaje de dominación mediante una imagen más sagrada del cuerpo, una imagen sagrada en la que el cuerpo aparece en guerra consigo mismo, como una fuente de sufrimiento e infelicidad. Quienes pueden reconocer esta disonancia e incoherencia en sí mismos comprenden, más que dominan, el mundo en que viven. Ésta es la promesa sagrada en nuestra cultura. *Carne y piedra* intenta comprender cómo esa promesa se ha hecho y se ha roto en un lugar concreto: la ciudad. Ésta ha sido un enclave de poder, sus espacios han adquirido coherencia y plenitud a imagen del hombre mismo. La ciudad también ha

sido el espacio en que estas imágenes prototípicas se han resquebrajado. La ciudad reúne a personas distintas, intensifica la complejidad de la vida social, presenta a las personas como extrañas. Todos estos aspectos de la experiencia urbana -diferencia, complejidad, extrañeza- permiten la resistencia a la dominación. Esta geografía urbana escarpada y difícil hace una promesa moral particular. Puede ser un hogar para aquellos que se han aceptado como exiliados del Jardín del Edén. (Sennett 1997: 29)

Para concluir señalando que la civilización occidental con sus ciudades, ha creado un lugar de sufrimiento físico y psíquico, cuando casi al final del libro habla de Nueva York y resume el legado de la ciudad occidental a la humanidad actual:

Sin embargo, como he intentado mostrar, este legado contiene profundas contradicciones y tendencias internas. En la ciudad ateniense, el prototipo de la desnudez masculina no podía controlar plenamente o definir los cuerpos vestidos de las mujeres. El centro romano constituyó el foco mítico de la ficción de la continuidad y la coherencia de Roma; las imágenes visuales que expresaban esta coherencia se convirtieron en instrumentos de poder. Sin embargo, si en el centro democrático, el ciudadano ateniense se convirtió en esclavo de la voz, en el centro imperial el ciudadano romano se convirtió en esclavo de la mirada. Cuando el cristianismo primitivo se arraigó en la ciudad, se adaptó a esta tiranía visual y geográfica tan antitética de la condición espiritual del pueblo errante de la Palabra y la Luz judeo-Cristianas. El cristianismo se reconcilió con los poderes del centro urbano dividiendo su imaginación visual en dos, interior y exterior, espíritu y poder. El ámbito de la ciudad exterior no pudo vencer plenamente la necesidad de fe de la ciudad interior del alma. Las ciudades cristianas de la Edad Media continuaron experimentando este centro dividido ahora construido en piedra, con las diferencias entre el santuario y la calle. Sin embargo, ni siquiera podía dominar la calle el cuerpo de Cristo, que por la imitación debía gobernar la ciudad cristiana. Tampoco pudo mantenerse el centro mediante actos de purificación. El impulso de expiar y limpiar el contaminado cuerpo cristiano que impulsó la segregación de los judíos y de otros cuerpos impuros en la Venecia cristiana no pudo restaurar su centro espiritual. Ni pudieron las ceremonias de la Revolución dar congruencia a ese centro. El Impulso de eliminar obstáculos, de crear un espacio transparente de libertad en el centro urbano del París revolucionario, se convirtió en mera vaciedad y en apatía inducida, lo que contribuyó a frustrar las ceremonias que tenían la finalidad de llevar a cabo una transformación cívica duradera. No puede decirse que el prototipo moderno del cuerpo individual e independiente haya terminado en un triunfo. Ha terminado en la pasividad. En las fisuras y contradicciones de los prototipos del cuerpo en el espacio, han surgido momentos y ocasiones para la resistencia -la resistencia dignificante de las Tesmoforias y de las fiestas de Adonis, los rituales del comedor y del baño en la casa cristiana, y de la noche en el gueto-, rituales que, si bien no destruyeron el orden dominante, crearon una forma más compleja de vida para los cuerpos que el orden dominante buscaba formar a su propia imagen. En nuestra historia, las relaciones complejas entre el cuerpo y la ciudad han llevado a los individuos más allá del principio del placer, como lo describió Freud. Han sido cuerpos turbados, cuerpos inquietos, cuerpos agitados. ¿Cuánta disonancia y desazón pueden soportar las personas? Durante dos mil años soportaron mucha en lugares a los que estaban profundamente ligados. Podríamos considerar esta activa vida física mantenida en un centro inefectivo como un indicio de nuestra condición actual. Al final, esta tensión histórica entre dominio y civilización nos plantea cuestiones acerca de nosotros mismos. ¿Cómo saldremos de nuestra pasividad corporal? ¿Dónde está la

fisura de nuestro sistema? ¿De dónde vendrá nuestra liberación?”. (Sennett 1997: 397-398)

Las preguntas de Sennett quedan sin respuestas en su libro, otros autores - como se verá en este trabajo- buscaron responderlas.

### **1.2.8.- Cultura industrializada**

Una dimensión de la ciudad contemporánea del siglo xx se despliega con las actividades caracterizadas como culturales. Theodor Adorno (1903-1969) y Max Horkheimer (1895-1973), en la obra inconclusa *Dialéctica del Iluminismo*, buscaron entender la barbarie nazi, a partir de una serie de elementos culturales tradicionales que retomó y potenció la producción capitalista en la Alemania de entre guerras. Uno de ellos, denominado *industrias culturales*, es la producción estandarizada de objetos de arte a escala masiva, fusionada con distracción y entretenimiento. En este estudio, realizado a finales de los años de 1940, consideran la situación de la sociedad norteamericana en la que la producción monopolizada controlaba con la publicidad mediatizada a gran escala al consumo masivo, y anticipan que eso mismo sucedería en Europa. Lo advertido se hizo efectivo en la Europa de postguerra y se extendió a casi todo el mundo, con diferencias en las formas y los ritmos.

“Cuanto más sólidas se tornan las posiciones de la industria cultural tanto más brutalmente puede obrar con las necesidades del consumidor, producirlas, guiarlas disciplinarlas, suprimir incluso la diversión: para el progreso cultural no existe aquí ningún tipo de límite.” (Horkheimer y Adorno 1944).

En el período estudiado nacieron y se desarrollaron, en la ciudad de Córdoba, las industrias culturales extranjeras, nacionales y locales, como empresas que producían y recreaban estéticas, entretenimiento y negocios. En todos los casos, productos y valores ideales respondían a una escala social más amplia, cuando no extraños a la sociedad local; esto fue así al menos en el inicio, hasta que cambiaron las percepciones y las creencias para adecuarse al modo de vida industrial. Los hábitos cotidianos de vida fueron influenciados y movilizados, por la acción de estos medios y sus productos. El cine, que ha sido la industria cultural por excelencia de esos años, tuvo fuerte actividad en la ciudad, junto a otros medios masivos de difusión, como la radio y la prensa gráfica; de conjunto, han sido fundamentales en modelar imaginarios, modos de vida y de consumo, así como en generar nuevos modos de representación social y política. Las creencias, que Fustel ubicaba como el factor que amalgamó a diferentes comunidades en el origen de las ciudades griegas, reaparecieron producidas por industrias de la nueva modernidad surgida

en los EEUU, después de la Primera Guerra y expandidas *urbi et orbi* después de la Segunda.

Noam Chomsky (1938-), por su parte, señaló que en ese proceso se generaron los dispositivos y procedimientos del modelo de propaganda para el control de las mentes bajo apariencias democráticas, mediante la creación de *ilusiones necesarias* y la exclusión de aquellos hechos y palabras que refieran situaciones e imaginarios inconvenientes. Con ellos, se orientaron las valoraciones de los hechos y discursos, a la vez que limitaron los pensamientos hacia representaciones favorables a los gobiernos y poderes dominantes. De este modo se llevó adelante en la sociedad contemporánea avanzada, lo que John Locke (1632-1704) propuso en 1689 para los trabajadores manuales, los pobres, los menores y “el otro sexo”, cuando sostenía que las religiones se tenían que ocupar de adoctrinar las creencias y opiniones, porque esa parte de la sociedad -el vulgo- no estaba en condiciones de producir conocimientos reflexivos.<sup>742</sup> En la cultura industrializada moderna los *mass media*, emergieron como los nuevos proveedores de información parcial a las mentes, es decir, de experiencias seleccionadas, que reforzaron las convicciones que alimentan opiniones y creencias: “la firmeza de la convicción se presenta como causa de la creencia y la confianza de estar en lo correcto es tenida por argumento de la verdad” (Locke 1759: IV, 19, §12 b).

### 1.3.- TEORÍAS DE LA URBANIZACIÓN CAPITALISTA

Este recorrido estaría incompleto si no se incluyesen algunos autores que han realizado investigaciones y problematizado la ciudad contemporánea, retomando la crítica práctica y teórica que recorrió Europa como un fantasma en la segunda mitad del siglo xx. Destacan, entre todos ellos, los que han constituido la sociología urbana francesa que marcó un antes y un después en los estudios académicos sobre las ciudades; estos

---

<sup>742</sup> “...una religión adecuada a las capacidades del vulgo y de la humanidad en este mundo, destinada a trabajar y a traficar... La mayor parte del género humano no tiene tiempo para el aprendizaje y la lógica, ni tampoco para las sutiles distinciones de las escuelas. Cuando la mano se emplea para manejar el arado y la azada, la cabeza raramente se eleva a ideas sublimes o se ejercita en razonamientos misteriosos. Basta que los hombres de ese rango (por no decir nada del otro sexo) puedan comprender proposiciones claras, y un breve razonamiento sobre cosas cercanas a sus mentes, cosas todas ellas que vayan muy unidas a su experiencia diaria. Si se va más allá de esto, se confundirá a la mayor parte de la humanidad...” (Locke 1759: II, 585-586).

autores tienen en común no sólo la época y ambiente político cultural, sino que reconocen las obras de Karl Marx como inspiración. Por el valor y actualidad de estos estudios, a pesar de haber perdido parte del reconocimiento que tuvieron en su momento, se realiza un examen somero de ellos, comenzando por tres de los más representativos de la escuela francesa de sociología urbana (Lefebvre, Lojkin y Topalov). Luego se consideran dos autores que, sin ser franceses, continuaron esta tradición desde sus propias perspectivas: David Harvey, geógrafo inglés, quien estudió las ciudades desde la geografía urbana; y, Gustavo Garza, investigador de las ciudades de Latinoamérica, en particular de México, desde una economía política urbana.

### 1.3.1.- Henri Lefebvre: producción capitalista del espacio urbano

Henri Lefebvre (1901-1991), retomó la tradición del pensamiento social francés que, al menos desde Montesquieu, dio a la geografía un valor explicativo y causal de los fenómenos sociales y se abocó, entre fines de los años sesenta y comienzos de los setenta, a discutir y analizar las relaciones entre las sociedades y sus espacios en el mundo contemporáneo. En particular buscó identificar, analizar y explicar la interacción entre las relaciones sociales de producción y la producción social del espacio, con énfasis en el impacto que las industrias han tenido en la estructura del espacio urbano.<sup>743</sup>

Partiendo del concepto básico que “toda sociedad produce ‘su’ espacio o, si se quiere, toda sociedad produce ‘un’ espacio”<sup>744</sup>, Lefebvre considera que en las sociedades capitalistas avanzadas e industriales, el ‘espacio’ se produce políticamente de manera instrumental, para ayudar a la reproducción de la sociedad y a las relaciones sociales de producción existentes. A partir de esta consideración, avanza y dice que el ‘espacio social’ además de ser un *producto* que se utiliza y se consume, también es *un medio de producción*.

---

<sup>743</sup> Las obras donde publicó estos estudios y que se consideraron aquí fueron: (1969) *El derecho a la ciudad*, (1972a) *La revolución urbana*, (1972b) *Espacio y política: el derecho a la ciudad*, (1974) “La producción del espacio”.

<sup>744</sup> “Se habla de producción del espacio. Esta expresión marca un paso hacia adelante en la reflexión arquitectónica y urbanística, rebasando esos sectores y haciendo recaer su peso sobre el conjunto de la sociedad. Significa que no se considera el espacio como un dato *a priori*, bien sea del pensamiento (Kant), bien sea del mundo (positivismo). Se ve en el espacio el despliegue de una actividad social. Se establece, pues, un distingo entre el espacio social y el espacio geométrico, es decir, mental. A pesar de todo, la expresión no deja de ser ambigua. En efecto, toda sociedad produce ‘su’ espacio o, si se prefiere, toda sociedad produce ‘un’ espacio.” (Lefebvre 1972b, p. 40) Desde mi punto de vista, como ya se ha señalado, cuando se hace referencia a la extensión material de una ciudad concreta, singular, es preferible decir *territorio* dejando la palabra *espacio*, para designar figuras geométricas ideales, y *espacio social* a las abstracciones de los modelos usados en teorías sociológicas y económicas.

“...este medio de producción, producido como tal, no puede ser separado ni de las fuerzas productivas, de las técnicas y del saber, ni de la división del trabajo social, que lo modela, ni de la naturaleza, ni del Estado y de las superestructuras” (Lefebvre 1974: 102).

En el mismo texto había dicho “...*el modo de producción proyecta sobre el terreno [territorio] sus relaciones, el cual reacciona sobre ellas*” (Lefebvre 1974, p. xxv). Es evidente la diferencia entre ambas frases, que en la búsqueda de la mejor manera de expresar la compleja relación entre la sociedad urbana contemporánea y el territorio, llevó a esta imprecisión. En la primera cita, el territorio está producido por la sociedad en su totalidad y, por tanto, al ser parte constitutiva de la misma no se puede separar. En la segunda, es apenas el lugar en el que la sociedad se proyecta, expresa su estructura y, a la vez, envía reacciones a la sociedad. Para agregar, en la interacción sociedad- territorio, “el espacio ha sido moldeado, modelado, a partir de elementos históricos o naturales, pero políticamente”, por lo cual:

“...el espacio es político e ideológico. Es una representación literalmente poblada de ideología. Hay una ideología del espacio. ¿Por qué?, porque ese espacio que parece homogéneo, que parece dado como un bloque en su objetividad, en su forma pura, tal como lo constatamos, es un producto social” (Lefebvre 1972b: 53).

En estas definiciones, a mi modo de ver, hay proposiciones muy acertadas y otras no tanto. El territorio urbano está plenamente construido sobre una base natural por una sociedad particular, con los medios de trabajo accesibles al momento de su realización, de acuerdo con las formas de dominación imperante (de castas o clases, políticas, ideológicas -mágicas, religiosas o científicas-) y el modo de explotación del trabajo existente. En un país industrial capitalista, la ciudad que se construye es claramente diferente a una realizada por una sociedad feudal. La organización del territorio urbano y su *hinterland* rural, así como las construcciones que se hagan y las superficies que se organicen guardarán correspondencias con las necesidades sociales existentes, tanto funcionales como simbólicas, así como con los recursos disponibles y los modos de hacer. Los espacios destinados a las expresiones públicas, y los nexos entre los diferentes fragmentos del territorio, junto a la constitución misma de esos fragmentos, están adecuados a organizar física e ideológicamente la vida de la población. Si la ciudad nació en una organización social que ha cambiado con el paso de los años, la estructura y el orden territorial se irán adecuando, más o menos rápido, a las nuevas necesidades de una



vida urbana diferente, modificando y resignificando las construcciones y superficies preexistentes.<sup>745</sup>

En el territorio urbano se concretan también las contradicciones internas y externas propias de cada formación social, continúa Lefebvre. Así, el capitalismo industrial, cuyo imperativo es no dejar de crecer y expandirse,

“...se ha podido mantener extendiéndose al espacio entero, esto es, desbordando los lugares de su nacimiento, de su crecimiento, de su poder: las unidades de producción, las empresas, las firmas nacionales y supranacionales.” (Lefebvre 1972 b: 110).

La ciudad capitalista transformó el modo social de existencia del suelo, junto a la generalización de la propiedad privada, las parcelas pasaron a ser mercancías que se compran, venden y valorizan de acuerdo a las reglas de la renta capitalista del suelo y las de la acumulación de los capitales. Así:

“... la naturaleza como espacio, con el espacio, es a la vez despedazada, fragmentada, vendida por partes y ocupada globalmente. Ella es destruida como tal y reorganizada según las exigencias de la sociedad neocapitalista” (Lefebvre 1972b: 45).

De modo que la producción de nuevo espacio urbano y las características del mismo, quedaron sujetos al proceso de la acumulación de los capitales.<sup>746</sup> Por lo cual el tejido *urbano* se:

“...entiende no de manera estrecha, como la parte construida de las ciudades, sino el conjunto de manifestaciones del predominio de la ciudad sobre el campo. Desde esa perspectiva, una residencia secundaria, una autopista, un supermercado en pleno campo forman parte del tejido urbano.” “La ciudad pequeña y mediana se transforma en dependencia, en una semicolonía de la metrópoli.” (Lefebvre 1972a: 9)

Definió así las relaciones entre las grandes urbes y las ciudades menores que se encuentren estrechamente vinculadas, ya sea por proximidad, por flujos económicos regulares o dominación político cultural.

### **1.3.2.- Jean Lojkine: medio de consumo colectivo**

*Jean Lojkine* (1939-), a partir de sus investigaciones centradas en los procesos de producción de la segregación urbana y el papel de las políticas urbanas en Francia desde 1969 hasta principios de los

---

<sup>745</sup> “...el nuevo modo de producción (la nueva sociedad) se apropia, es decir, acondiciona a sus fines, el espacio preexistente, modelado anteriormente”, lo que no es instantáneo, “sino a través de modificaciones lentas, que van penetrando una espacialidad ya consolidada, pero cambiándola a veces con brutalidad” (Lefebvre 1985: xxv-xxvi)

<sup>746</sup> “... la ciudad, o lo que queda de ella, o en lo que ella se convierte, sirve mejor que nunca a la formación de capital, es decir, a la formación, la realización y la repartición de la plusvalía” (Lefebvre 1970: 51).

80, escribió el libro *El marxismo, el estado y la cuestión urbana*. El texto comienza por el análisis del Estado donde retoma, a su manera, la tradición marxista y desarrolla discusiones con otros autores, para luego analizar “la política estatal”, “la política urbana”, y “el papel del Estado en la urbanización capitalista”. Más adelante, considera el concepto de “condiciones generales de la reproducción capitalista”, relevante para explicar la urbanización, por lo que propone detenerse en éstas y, para ello, cita a Marx:

“La revolución en el modo de producción de la industria y la agricultura hizo necesaria también, sobre todo, una revolución *en las condiciones generales* del proceso social de producción, esto es, de los medios de transporte y comunicación.” (*Le Capital*, Éditions Sociales, libro I, sección 4, capítulo 15: “Maquinaria y gran industria”, t.2, p. 69)<sup>747</sup>

Sin embargo, lejos de realizar un análisis detenido de esta categoría, sostiene que la misma tiene un alcance limitado para analizar las ciudades, ya que hay nuevos factores que se deben incorporar a aquellas *condiciones generales*. Esos factores son: “*los medios de consumos colectivo* que se añaden a los *medios de circulación material* y por otra parte de la concentración espacial de los medios de producción y reproducción de las formaciones sociales capitalistas.” Para concluir:

“La que en cambio caracterizará, según nosotros, doblemente a la ciudad capitalista es, por una parte, la creciente concentración de ‘medios de consumo colectivo’ que poco a poco irán creando un modo de vida, necesidades sociales nuevas -se ha podido así hablar de una ‘civilización urbana’-, y por otra, el modo específico de aglomeración del conjunto de los medios de reproducción (del capital y de la fuerza de trabajo) que se irá haciendo cada vez más determinante del desarrollo económico.” (*Lojkine* 1979: 115-116)

De ahí en más, el autor explica las categorías “medio de consumo colectivo” y “el modo específico de aglomeración del conjunto de los medios de reproducción”; pero, sin precisar estos conceptos de modo que puedan ser integrados al conjunto de la elaboración teórica de Marx, como actualización o desarrollo de la misma. Por el contrario, basa las explicaciones en categorías de análisis ubicadas en niveles diferentes a los que fueron explicitados en la exposición de *El Capital*. Así resulta imposible incluirlas, sin más, en el cuerpo teórico que propone completar.<sup>748</sup>

---

<sup>747</sup> La cita está tomada del libro de Lojkine arriba referido, y remite a la edición francesa de *El Capital*, cuya traducción la realizó Joseph Roy, bajo supervisión del autor, editado en 1875 por Maurice Lachâtre, y está considerada una obra singular, ya que Marx realizó modificaciones respecto a la edición alemana.

<sup>748</sup> No viene al caso exponer aquí una crítica completa a este trabajo de Lojkine, sin embargo se indican algunas de las limitaciones que validan lo dicho. En la obra de Marx, la categoría *condiciones generales de la producción* tiene un antecedente en el Capítulo V del Tomo I cuando expone “El proceso de trabajo”, y menciona las *condiciones objetivas* del mismo: “En un sentido amplio, el proceso laboral cuenta entre sus *medios* -además de las cosas que median la acción del trabajo sobre su objeto, y que sirven por ende de una u otra manera como vehículos de la actividad- con las *condiciones objetivas* requeridas en general para que

La categoría ‘medios de consumo colectivos’, referida a los procesos de consumo personal que se satisfacen mediante servicios masivos (transporte de pasajeros, atención en hospitales, educación escolarizada, provisión domiciliaria de energía, recolección de residuos, agua, etc.), y que en las ciudades modernas son provistos por medios gubernamentales, aunque pueden estar concesionados a empresa privadas, requiere otra discusión particular. Los consumos personales cuya satisfacción han sido organizados de manera *masiva* (nombrarlo medio de consumo ‘colectivo’ se presta a confusión), son parte de las condiciones *generales de la acumulación*, y el poder político interviene en su organización, regulación y subsidio, como parte del abaratamiento de valor de la fuerza de trabajo y, por tanto, de la disminución de la magnitud del capital variable que los capitalistas deben desembolsar para realizar la reproducción de su capital. Estos elementos integran, efectivamente, la ciudad capitalista, y su teorización -si se pretende seguir los razonamientos de Marx- requiere de conceptos afines con el resto del cuerpo teórico, y ubicados en los niveles que tienen como categorías de esa teoría. La manera en que Lojkin razona, sigue una interpretación propia y bastante alejada del modelo teórico que cita como fundamento de esos razonamientos.

---

el proceso acontezca. No se incorporan directamente al proceso, pero sin ellas éste no puede efectuarse o sólo realizarse de manera imperfecta. El medio de trabajo general de esta categoría es, una vez más, la *tierra misma*, pues brinda al trabajador el *locus standi* [*sede*] y a su proceso el *campo de acción* (*field of employment*). Medios de trabajo de este tipo, ya mediados por el trabajo, son por ejemplo los locales en que se labora, los canales, caminos, etcétera.” (Marx 1975: 219) “El paso del proceso de trabajo, la forma simple y general de representar la reproducción social en todas las sociedades, a la acumulación capitalista como forma desarrollada del valor que se autovaloriza, y el desarrollo de la productividad del trabajo, llevó a una creciente expansión de la *sede* de los procesos de trabajo. En la forma capitalista de producción esa *sede* quedó subsumida al mando del capital junto al proceso de trabajo, de modo que el trabajo objetivado en la misma se transformó en parte del *capital constante fijo* y, en parte, en *las condiciones generales de la producción del capital*. La responsabilidad de garantizar esta *sede general o nacional de la acumulación* suele quedar en manos del Estado como obra pública, aunque la realicen empresas privadas. La *sede* definida en las *condiciones generales*, comprende a la totalidad de la infraestructura y equipamiento urbanos, los caminos, rutas, vías férreas, puentes, puertos, producción y transporte de energía, de riego; es decir, todos los servicios básicos necesarios para la producción y, directa o indirectamente, para la subsistencia de la población. A su vez el *campo de acción* o *field of employment* del proceso de trabajo es la superficie sobre la cual proyecta su alcance la actividad laboral. El territorio natural que ha sido apropiado como *sede*, sobre la cual el proceso de trabajo fue extendiendo su acción, se ha ido expandiendo junto a la capacidad laboral de la sociedad de articular sedes más amplias, o más distantes, porque también se ha ampliado el *campo de acción*. La forma por la cual se establece este *campo de acción* se ha ido complejizando a medida que la propiedad capitalista, las relaciones técnicas, la división y la cooperación del trabajo fueron evolucionando, de modo que la creciente ampliación del mismo fue posible debido a una mayor flexibilidad en la articulación de las sedes de los procesos laborales particulares. La evolución de los recursos técnicos en transporte y en comunicación ha potenciado la posibilidad de ampliar el *campo de acción*. En el marco de la acumulación de capitales, el *campo de acción del proceso de trabajo*, pasó a ser un atributo del capital que se lo apropió junto al territorio como si fuese un componente natural del mismo. Al quedar el *campo de acción del proceso del trabajo* bajo el dominio del capital o la empresa, con la concentración y centralización creciente de los capitales, la expansión de los procesos de trabajos quedó integrada bajo su mando.” (Haiquel 2009: 264 y ss.)

Aun así, el trabajo de Lojkine, que discute los límites de la socialización realizada por el Estado en una sociedad de capitales monopólicos y señala la poca capacidad de concretar una planificación que tienda a disminuir las contradicciones y desigualdades sociales de ese capitalismo, en relación a la planificación urbana en Francia que es el objeto de su crítica, señala de manera certera sus problemas. Sin embargo, a efectos de pensar la ciudad capitalista o moderna, desde la teoría enunciada por Marx, la obra es limitada e imprecisa; al ordenar el estudio a partir de la categoría ‘consumo colectivo’, deja de lado -entre otras cuestiones- la distinción básica que caracteriza al consumo en la sociedad capitalista: la del consumo productivo realizado por las grandes empresas de capitales y los consumos personales que en su inmensa mayoría son de los asalariados; participando cada uno de estos consumos de manera antitética en la reproducción social de la ciudad y la acumulación capitalista, con las formas y capacidades determinadas por la distribución que para cada clase establece de acuerdo a las relaciones sociales de propiedad. Dicho de manera más simple, son las relaciones de producción las que establecen el modo de consumo que les corresponde y las que rigen la formalización de las ciudades.

### **1.3.3.- Christian Topalov: valor de uso complejo y capital socializado**

Christian Topalov (1944-), identificado con la investigación urbana de inspiración marxista, tiene una producción vinculada a sus experiencias académicas en México. Describe de la siguiente manera los estudios académicos sobre la ciudad en Francia posteriores a 1968, siguiendo diferentes definiciones de acuerdo a las condiciones políticas que se vivieron:

“En resumen, la ciudad ya no es definida como algo naturalmente dado, como un conjunto de mecanismos de mercado, como un objeto de planificación o como una cultura: es el producto de la estructura social en su totalidad, a la vez el resultado y lo que está en juego en las contradicciones entre clases. En el seno de esta estructura, ningún elemento puede por lo tanto ser considerado como dado. Ya sea que se trate del marco construido, de las políticas públicas o de las prácticas sociales, ya no hay variables independientes y todo debe ser analizado simultáneamente como parte de un mismo proceso, la urbanización capitalista. No se pueden estudiar los usos de la ciudad sin estudiar también su producción. No se pueden considerar separadamente los agentes económicos privados y la acción pública. No se puede aislar la técnica de la política, ni esta última de los movimientos sociales. Se trata de la abolición de las fronteras entre disciplinas académicas y la nueva investigación urbana movilizará efectivamente sociólogos y economistas, juristas y arquitectos.” (Topalov 1990)

En particular, esta ciudad se caracterizaba, por la “interacción entre el Estado planificador y una generación de investigadores en una coyuntura de ascenso de las

tensiones sociales. El contenido, los límites y la fragilidad de las formulaciones teóricas de la época estaban inscritos en esta situación”. Se consideró que la ciudad estaba definida por el Estado francés, como “un campo de investigación privilegiado” en un momento de “crisis social de envergadura”; por eso, la “cuestión urbana” fue el objeto esencial de una teoría de la ciudad capitalista en crisis, y las formas estatales de regulación fueron el centro de su discurso, dejando de lado otros objetos.

En aquel contexto, dice el autor, algunos investigadores -como Castells (1942-) y Lojkine- entendían la ciudad a partir del concepto de “consumo colectivo” y el análisis de las formas de conflictos sociales, que no surgían de la contradicción capital-trabajo en las empresas, como había considerado la tradición. A partir de este concepto crearon una sociología de la ciudad como “espacio del consumo colectivo”, que dio entidad específica a los “movimientos sociales urbanos”.

Topalov desarrolló en aquellos años de investigación en Francia, un punto de vista crítico hacia quienes adoptaron el concepto de “espacio de consumo productivo”, y propuso concebir la ciudad como un producto que se constituyó como *valor de uso complejo* y, a la vez, *un medio de producción* que participa del proceso general de la acumulación de los capitales; con ese marco conceptual, estudió en detalle la *renta urbana de suelo* y los diferentes tipos de renta que se formaron e intervinieron en la configuración de la ciudad y los negocios inmobiliarios.

En 1978, en la “Advertencia” a su libro sobre la urbanización capitalista decía:

A fines de los años 60, al iniciarse la nueva sociología urbana francesa, se planteó un doble interrogante, un doble ‘cuestionamiento’. Ante todo, la preocupación de considerar la ciudad como un producto, como el resultado de un proceso de producción, y no solamente como objeto de consumo material y simbólico. (Topalov 1979: 7)

Con ello marcó una diferencia respecto a aquellos que, como Lojkine o Castells, entendieron la ciudad como un objeto y ámbito de consumo. Al incorporar la producción como dimensión de análisis, fue posible ver el conjunto del proceso de la reproducción de la ciudad, y distinguir los dos consumos presentes: el consumo productor de capital y el consumo productor de fuerza de trabajo. Esto, a su vez, llevó a entender las dos lógicas o movimientos de estos circuitos diferenciados del consumo, con sus correspondientes recorridos físicos y los modos en que la ciudad capitalista permite y necesita realizarlos.

Unas páginas más adelante sostiene:

“La ciudad constituye una forma de la socialización capitalista de las fuerzas productivas. Ella misma es el resultado de la división social del trabajo y es una forma desarrollada de la cooperación entre unidades de producción. En otros términos, para el capital el valor de uso de la ciudad reside en el hecho de que es una fuerza productiva, porque concentra las condiciones generales de la producción capitalista.<sup>749</sup> Estas condiciones generales a su vez son condiciones de la producción y de la circulación del capital, y de la producción de la fuerza de trabajo. Son además, el resultado del sistema espacial de los procesos de producción, de circulación, de consumo; procesos que cuentan con soportes físicos, es decir, objetos materiales incorporados al suelo (los inmobiliarios). Este sistema espacial constituye un valor de uso específico, diferenciado del valor de uso de cada una de sus partes consideradas separadamente; es un valor de uso complejo que nace del sistema espacial, de la articulación en el espacio de valores de uso elementales. Llamaré a esos valores de uso complejo, efectos útiles de aglomeración. En resumen, como sistema espacializado de elementos, la ciudad es una forma de socialización capitalista de las fuerzas productivas. Es el primer elemento de la tesis, el primer término de la contradicción.” (Topalov 1979: 9)

A mi modo de ver la noción que la ciudad, “...constituye una forma de la socialización capitalista de las fuerzas productivas”, es decir que está disponible para el conjunto de capitales individuales que producen en ese lugar, es una aproximación fértil y consistente. Esta idea, permite interpretar -de manera precisa- la compleja articulación de los capitales individuales en la doble lógica de, por una parte, integrar los procesos de trabajos separados por la propiedad pero continuos para la creación de valores de usos; y, a la vez, comprender la acumulación de los capitales privados integrados y potenciados recíprocamente dentro del territorio de la ciudad.

Sin embargo, la frase siguiente “...para el capital el valor de uso de la ciudad reside en el hecho de que es una fuerza productiva, porque concentra las condiciones generales de la producción capitalista”, necesita ser precisada para mantener la correspondencia teórica con la estructura categorial de la obra marxista. *Valor de uso para el capital* es, en principio, contradictorio con el razonamiento que Marx expuso en *El Capital*, donde el *valor de uso* es una característica de las mercancías y se define a partir de su utilidad en la reproducción de la fuerza de trabajo, por lo se lo llama *necesario*;

---

<sup>749</sup> Es discutible considerar como *valor de uso* algo que es útil solamente para la reproducción del capital. En la obra de Marx, la categoría *valor de uso*, en tanto *forma natural* de los productos del trabajo humano, se entiende como el sustrato que soporta a las relaciones de *valor* dominantes en las sociedades mercantiles o capitalistas; para ello deben ser objetos útiles en general, es decir para toda la sociedad, o expresado de manera más directa, deben ser parte de *los medios de consumo necesarios para la reproducción de la fuerza de trabajo*. No entrarían en esta categoría los medios de consumo personal que satisfacen lo que Hanna Arendt llamó *necesidades alienadas*. Y, menos aún, los medios de producción en tanto capital; distinto sería si lo que se quiere señalar es que la ciudad presenta una doble determinación: en tanto hay dimensiones que son parte de las fuerzas productivas en general, es decir, necesarias y útiles para toda la sociedad; y otras, o las mismas, que siendo apropiadas por la producción capitalista se presentan como capital constante y forman parte de los que Marx llamó *condiciones generales*.

por el contrario se define como mercancía o *valor de uso* suntuario, cuando es superflua desde ese punto de vista. Las *fuerzas productivas* (fuerza de trabajo, medios de producción, relaciones sociales y condiciones generales de la producción) apropiadas por el capital, son parte del mismo forman el capital total; si se deja de lado la parte que el capitalista dedica a pagar la fuerza de trabajo, el capital variable, las otras constituyen el capital constante.

Que un producto sea útil para la acumulación de los capitales, no lo hace un *valor de uso*, si no es necesario para la producción de otros valores de uso *necesarios*. Una relación social o actividad que existe solamente por la necesidad de la acumulación de plusvalor, y no por la necesidad del proceso de trabajo, y sea parte necesaria para la apropiación de ganancia, se encuentra en la esfera de la circulación, en el intercambio, los elementos consumidos para realizar la competencia y para la distribución del plusvalor, no son un valores de uso socialmente necesarios. Por ejemplo, las tareas administrativas de una empresa (gestión de sueldos y salarios, que supone control de la asistencia y los ritmos de trabajo de los operarios; o la gestión de compra y pagos, que controla que se reciban los productos en las cantidades y calidades que se contrataron y se pagan; o la gestión en ventas que verifica que se entreguen los productos que se han cobrado; las actividades de mercadotecnia, etc.) que se derivan de la necesidad de garantizar de manera efectiva los derechos de la propiedad del capital y, por lo tanto, que las transacciones mercantiles se hagan respetando las relaciones de valor, son actividades necesarias para el capital, pero no por ello se pueden definir como valores de uso. Estas actividades derivan directamente de la relación social de propiedad que el capital establece con sus trabajadores, proveedores, clientes y las diferentes administraciones del Estado, y la sociedad en su conjunto cuando la enfrenta como consumidores. Originariamente las realizaba el empresario en persona, luego, a medida que la sociedad se fue haciendo más compleja y el capital desarrolló una magnitud mayor, extendió su alcance territorial y la diversidad productiva, la gestión fue creciendo e incorporando empleados que tomaron esas funciones delegadas. Es conveniente distinguir en este ejemplo, que no todas las funciones de dirección de la producción o control de esa gestión, emanan de la forma de la propiedad, sino las que son indispensables para el proceso de trabajo es decir, la creación de los valores de uso que reponen la fuerza de trabajo, son consideradas necesarias o *técnicas*.

En otro trabajo, en el que expone los resultados de su investigación sobre las ganancias y las rentas urbanas, siguiendo en la obra de Marx los diferentes tipos y la manera en que se vinculan con la producción y distribución del plusvalor, Topalov concluye “la renta no determina la ganancia (...) sino que se halla regulada por ésta”<sup>750</sup>, para agregar:

“Este es el efecto de la estructura misma de las relaciones de producción: el capital es quien controla efectivamente el proceso de producción y tiende a eliminar a la propiedad autónoma del suelo de cualquier función de organización de ese proceso. Para conseguirlo, deberá apoderarse de una u otra forma, por lo menos en el momento en que produce, del atributo esencial de la propiedad territorial: el derecho a disponer del suelo. En consecuencia, la renta del suelo no es la que modela a la ciudad capitalista: devuelve al capital la imagen de su propio movimiento de valorización y de su desarrollo desigual, imponiendo a cada capital particular las leyes del capital en su conjunto. Al mismo tiempo, bajo la forma de mercado del suelo e inmobiliario aparecerán para los usuarios y para las colectividades públicas las ‘leyes de bronce’ de la competencia de los capitales para tener acceso al suelo urbano; de ahí la tradición, que se remonta a las corrientes reformistas y socialdemócratas de finales del siglo xx, de los discursos que denuncian el parasitismo de la ‘especulación’ del suelo, pero ignoran por completo la relación esencial entre el capital y la renta.” (Topalov 1984: 13)

Con lo cual deja establecida la relación básica entre renta de suelo, ganancias, dinámica de la acumulación de capitales y dinámica económica de los suelos urbanos.

Más adelante, expone qué entiende por *valor de uso complejo*:

“Esos valores de uso complejos son resultado de la articulación espacial de valores de uso elementales, que son producidos y circulan en forma autónoma. Los soportes materiales de estos últimos son objetos inmobiliarios, productos del trabajo ligados al suelo y, por tanto, a una localización determinada: edificios industriales y comerciales, viviendas, carreteras, vías férreas, redes de aprovisionamiento de energía, de agua, etc. Unos son producidos y circulan como mercancías, a veces como capital; otros, como equipamientos públicos. Por esas dos razones, el valor de uso complejo resultante no puede ser reproducido: un capital particular requiere la acción del Estado, tanto como de la de otros capitales privados, y no controla a ninguno de ellos; por su parte, el Estado proporciona valores de uso a una multitud de capitales privados, que tampoco controla.” (Topalov 1984: 31-32)

---

<sup>750</sup> “Se inicia con un estudio de lo que constituye, en mi opinión, los logros actuales de una teoría general de la renta del suelo tomando como punto de partida el indicado por Marx: producción y capital (capítulo 1). He introducido los tres tipos de renta que han sido señalados clásicamente en esta tradición teórica: renta absoluta, renta diferencial y renta de monopolio. Los capítulos que siguen se ocupan de cada una de ellas con intención diferente, según el caso. En torno a la renta absoluta, el concepto más controvertido, para el que propongo una generalización que deberá ser objeto de discusión, desarrollo tan sólo una lectura atenta de Marx, que permite -me parece-, identificar con más precisión las relaciones sociales en que se funda esta categoría teórica en su formulación original (capítulo 2). En cuanto a la renta diferencial -la tarea teórica me pareció más sencilla- presento un desarrollo operativo en el contexto urbano (capítulo 3). A propósito de la renta de monopolio, otra manzana de la discordia, abordé el análisis de la división social del espacio por medio de un examen crítico de las teorías dominantes y por medio de un intento de reformulación a partir de resultados empíricos recientes (capítulo 4). Así es posible reanudar la exposición sistemática de una teoría de las rentas urbanas, abordada en el primer capítulo, y articularla a un análisis de la dinámica de la formación de los precios en el mercado del suelo (capítulo 5).” (Topalov 1984: 4)



En el párrafo señala que parte de la complejidad del valor de uso de la ciudad se debe a que objetos útiles independientes (que en su exposición pueden ser mercancías, capitales individuales o servicios públicos) se unifican o articulan espacialmente a través de “trabajos ligados al suelo”, los que se pueden realizar solo por la mediación del Estado, junto a las acciones de los capitales privados. A su vez, el Estado provee de recursos a los capitales privados que disponen de ellos a su propio albedrío. Por ejemplo:

“La propiedad territorial pública puede ser administrada con vistas a una ayuda directa a la acumulación del capital inmobiliario: en ese caso, los terrenos públicos son vendidos al ‘precio de costo’ -o incluso por debajo de él- a constructores privados que obtienen la máxima plusganancia localizada y conservan, por tanto, la mayor parte de ella. Es esta una tradición muy francesa, varias veces observable en los períodos de reestructuración del centro de París: desde las expropiaciones de Haussmann en beneficio de las grandes sociedades inmobiliarias concesionarias hasta las operaciones mixtas de renovación masiva de los años sesenta y setenta, los grandes períodos de expansión inmobiliaria y de penetración del capital financiero en el sector han sido acompañados de ese tipo de gestión de la propiedad pública.” (Topalov 1984: 53)

En cuanto a los factores diferenciales que introduce la localización (situación) de una parcela de terreno, explica:

“Así, la ‘situación’ produce una triple diferenciación: de las posibilidades de uso del suelo; de los costos de producción de un valor de uso homogéneo; y, de los precios de mercado de un valor de uso no homogéneo no reproducible. Estos diferentes procesos de formación de las rentas son fundamentalmente diferentes, incluso si el resultado global conduce a una jerarquización unívoca del espacio en un instante dado, que tiende a expresarse en los precios de transacción de los terrenos y de los inmuebles.” (Topalov 1984: 223, 224)

Analiza, además, a lo largo del capítulo cinco, de manera minuciosa, los diferentes casos de renta, los factores y las condiciones que intervienen en la determinación de los precios de las parcelas y, en consecuencia, de la regulación del mercado de las tierras urbanas. Para terminar diciendo:

“La teoría de la renta no es, pues, solamente un instrumento de análisis del mercado de los terrenos, sino también de las políticas del suelo del Estado.” (Topalov 1984: 257)

No se observa, en los libros considerados, que haya hecho un análisis teórico de la relación existente entre la dinámica de la renta de suelo y la financiera, ni de ambas en interacción con los ciclos de acumulación, las tasas de ganancia y los precios de las materias primas. Tampoco menciona dos categorías importantes para el análisis de la tierra urbana en el proceso de acumulación, que sí aparecen en la obra de Marx en los primeros capítulos de *El Capital*, y mantienen su presencia a lo largo de su obra

fundamental, como son la “sede” o “lugar donde estar” (*locus standi*) y “campo de acción” (*field of employment*). Estas categorías definidas en el Capítulo V del Libro I de *El Capital*, donde Marx expone el *proceso de trabajo* y las considera atributos de la fuerza de trabajo, que con el desarrollo del capital pasan a ser características del capital productivo y del proceso global de la acumulación de los capitales.

La obra de Topalov, con limitaciones y puntos discutibles, da un avance significativo para orientar las investigaciones de las ciudades modernas desde la teoría marxista de la reproducción capitalista de la sociedad, y constituye en el ambiente intelectual de estos estudios una referencia que supera a las otras referencias consideradas en este apartado.

#### **1.3.4.- Harvey: el espacio como obstáculo a la acumulación**

David Harvey (1935-) explica, en la introducción a la obra teórica más densa, compleja y ambiciosa de su extensa producción, que intenta hacer una *teoría general a partir de completar los vacíos que había en la obra de Marx*:

“Espero que la teoría general aquí formulada sea de utilidad para el estudio de la historia y la formulación de las costumbres políticas. Yo la he encontrado útil, y me ha ayudado a entender por qué se dedica periódicamente el capitalismo a hacer ostentaciones de especulación loca con la tierra, por qué cayó Haussman en 1868 víctima de la misma clase de dificultades financieras que acosaron a Nueva York en los setenta, por qué las fases de la crisis siempre se manifiestan como una reorganización conjunta de tecnologías y de configuraciones regionales de la producción y así sucesivamente.” (Harvey 1982: 8)

En libros posteriores regresa con referencias a esta obra para fundamentar sus argumentos, de ahí la importancia que tiene para comprender el encuadre teórico que elaboró y poner en perspectiva la producción posterior. Los comentarios que siguen consideran esas definiciones tempranas en las que manifiesta el propósito de analizar las ciudades capitalistas desde una teoría general que propone completar la obra de Marx. A los efectos del ejercicio de apertura intelectual propuesto en este capítulo, se expondrán algunos temas y puntos nodales de sus escritos, ya que el tratamiento completo excede ampliamente lo que se busca en este trabajo. Para comenzar, es preciso tener en cuenta que Harvey no siempre se refiere a las ciudades, sino que indaga sobre la geografía del capitalismo y su extensión en el territorio<sup>751</sup>, e intenta explicar los procesos de

---

<sup>751</sup> “La geografía histórica del capitalismo ha sido simplemente notable. Pueblos con la mayor diversidad de experiencia histórica, que vivían en una serie de circunstancias físicas increíbles, han quedado unidos, a veces con halagos pero la mayoría de las veces por el ejercicio cruel de la fuerza bruta, en una unidad compleja bajo la división internacional del trabajo. Las relaciones monetarias han penetrado hasta el último

recomposición luego de las crisis enfocando las formas de subordinación y explotación del capital sobre el trabajo y el espacio. Al respecto sostiene:

“El capítulo que trata sobre la renta completa nominalmente la teoría de la distribución, pero también nos permite considerar la dinámica espacial así como temporal desde una perspectiva teórica. Un análisis ulterior de las movilidades geográficas del capital y del trabajo muestra cómo las contradicciones del capitalismo son, en principio por lo menos, susceptibles a una ‘fijación espacial’; la expansión y el desarrollo geográfico poco uniforme impiden la posibilidad de que un capitalismo propenso a la contradicción se corrija a sí mismo. Esto lleva directamente al ‘tercer corte’ de la teoría de la crisis, que trata sobre su formación en sus aspectos espaciales. Bajo este encabezado podemos enfocar los problemas de las guerras del imperialismo y del interimperialismo desde una perspectiva nueva. Vemos una vez más que la búsqueda de una ‘fijación espacial’ a las contradicciones internas del capitalismo termina simplemente proyectándolas, aunque en nuevas formas, al escenario del mundo. Esto, en mi opinión, nos permite construir una estructura para hacer teorías sobre la geografía histórica del modo de producción capitalista.” (Harvey 1982: 10)<sup>752</sup>

En su teoría de geografía histórica, define una concepción del espacio, que no es simple extensión, pero tampoco territorio:

“Frente a tal diversidad, sería demasiado fácil sucumbir a ese ‘fetichismo espacial’ que iguala todos los fenómenos *sub specie spatii* y trata las propiedades geométricas de las pautas espaciales como algo fundamental. El peligro opuesto está en ver la organización espacial como un mero reflejo de los procesos de acumulación y reproducción de clase. A continuación trataré de seguir un camino intermedio. Yo veo la situación como un atributo material fundamental de la actividad humana, pero reconozco que es un producto social. La producción de las configuraciones espaciales se puede tratar entonces como un ‘momento activo’ dentro de la dinámica temporal global de la acumulación y de la reproducción social. La base teórica para esto fue expuesta en parte en el capítulo XI. El espacio, como mostramos allí, es un atributo material de todos los valores de uso, pero la producción de mercancías convierte los valores de uso en valores de uso sociales. Luego tenemos que considerar cómo se convierten los atributos espaciales materiales de los valores de uso -la situación en particular- en espacios sociales por medio de la producción de mercancías. Puesto que la producción de mercancías trae consigo relaciones entre el valor de uso, el valor de cambio y el valor, podemos deducir que nuestra

---

rincón del mundo, en casi cada aspecto de la vida social e incluso en la vida privada. Esta subordinación *formal* de la actividad humana al capital, ejercida a través del mercado, ha sido complementada cada vez más por aquella subordinación *real* que requiere que se convierta al trabajador en la mercancía-fuerza de trabajo por medio de la acumulación originaria. Esta transformación radical de las relaciones sociales no ha ido avanzando uniformemente. Ha avanzado más rápidamente en unos lugares que en otros. Se le ha resistido fuertemente aquí y se le ha dado la bienvenida allá. Ha penetrado en forma relativamente pacífica en un lugar y con violencia genocida en otro.” (Harvey 1982: 376)

<sup>752</sup> Se refiere a un ‘tercer corte’ en la teoría de las crisis, porque en capítulos anteriores hizo mención a los otros dos. El ‘primer corte’ (capítulo VII), consiste en la fuente fundamental de las contradicciones internas del capitalismo: el exceso de acumulación y la necesidad de devaluar el capital en funciones. El ‘segundo corte’ (capítulo IX), se produce por la contradicción entre la producción, el dinero y las finanzas. El ‘tercer corte’ (capítulo XIII), es donde intervienen las condiciones materiales del espacio social definido por las relaciones capitalistas de producción e intercambio. Las contradicciones propias de la producción, y entre ésta con la distribución y la circulación, llevan a una crisis que, para su resolución, obligan a una reestructuración de las organizaciones espaciales y, con ello, a una revolución en las relaciones de valor por medio de devaluaciones de las distintas formas de capital y la búsqueda de rentas extraordinarias.

comprensión de las configuraciones espaciales en su aspecto social debe basarse igualmente en la comprensión de cómo se integran entre sí el valor de uso, el valor de cambio y el valor en la producción y uso de configuraciones espaciales. La investigación del mercado de tierras que aparece en el capítulo XI nos da un ejemplo del camino a seguir. Debemos ahora construir un argumento de tipo más general. El trabajo útil y concreto produce valores de uso en un lugar determinado. Los diferentes trabajos emprendidos en diferentes lugares se relacionan entre sí a través de actos de intercambio.” (Harvey 1982: 377-378)

La frase con que termina el párrafo, establece que diferentes lugares de trabajo se relacionan a través de actos de intercambios y no considera otros vínculos posibles, con lo cual limita el análisis. Por ejemplo, dos o más lugares donde se realizan trabajos pueden estar físicamente separados, pero pertenecer a un mismo proceso de producción y estar integrados: a) por ser parte de un mismo proceso de trabajo, como la fabricación de vino, con una sede en el viñedo para la producción de las uvas y otra para el procesamiento del mosto y los vinos; o, también, de procesos de trabajos independientes pero unidos en la producción de un mismo objeto útil, como en la fabricación de automóviles, cuyas partes y conjuntos mecánicos se fabrican en diferentes lugares y se integran en una terminal. Lo que define que haya actos de intercambio y por tanto circulación de capitales, no es la simple separación en territorio sino que haya distintos propietarios, es decir capitales independientes, y procesos de compra y venta entre ellos. En los dos ejemplos (producción de vino o de autos), si las actividades físicamente separadas pertenecen a un mismo capital, no hay circulación aunque haya transporte. En las llamadas operaciones globales que realizan las empresas transnacionales, se mantienen unidos bajo la misma propiedad empresarial diferentes valores de usos concretos producidos en países diferentes, que se transportan a grandes distancias, sin que por ello haya circulación.

Continúa diciendo el autor, reforzando la noción que la integración espacial es posible solamente por medio del intercambio:

“Es necesaria la integración espacial -el enlace de la producción de mercancías en diferentes situaciones por medio del intercambio- para que el valor llegue a ser la forma social del trabajo abstracto. Esto es, supuestamente, lo que Marx tenía en mente cuando escribió lo siguiente: ‘La riqueza abstracta, valor, dinero, y en consecuencia el *trabajo* abstracto se desarrolla en la medida en que el trabajo concreto se desarrolla para convertirse en una totalidad de diferentes tipos de trabajo que abarca el mercado mundial. La producción capitalista se basa en el *valor* o en el desarrollo del trabajo contenido en el producto como [trabajo] social. Pero esto sólo [es posible] a base del comercio exterior y del mercado mundial. Esto es, por consiguiente, tanto premisa como resultado de la producción capitalista.’ (*Teorías sobre la plusvalía*, III, p. 226.)” (Harvey 1982: 377-378)

Es cierto que, para Marx, la acumulación de capitales requiere que haya un proceso de circulación, es decir de intercambios, que con la interrupción generalizada del

mismo, estalla una crisis. También es cierto que la extensión en el territorio de los diferentes momentos y actividades que participan de ese proceso de acumulación, genera dificultades para la continuidad del mismo. Pero, la ‘integración espacial’ que pretende Harvey, se realiza en el capitalismo de varias maneras y no solo por medio de la circulación (compra-venta), sino también por medio de las relaciones de cooperación y división del trabajo, o dicho de otra manera por la organización de la cooperación y división de los capitales. Además, en la cita de Marx con la que busca avalar lo dicho, Harvey hace una interpretación forzada de la frase: Marx, en la obra citada, está diciendo que los diversos trabajos singulares, concretos, para llegar a ser *directamente trabajo social* y poder expresarse como relación de valor, para poder ser *trabajo humano en general* (‘abstracto’ lo llaman en algunas traducciones) los actos de cambio, tienen que ser trabajos objetivados en productos que se intercambian en el mercado mundial, es decir, ser mercancías reconocidas como tales de manera universal. Es el mercado mundial, con mercancías que se sancionan su validan en el mismo, este mercado mundial fue condición de existencia de la producción capitalista, un requisito necesario. A partir del siglo xv se fue constituyendo un mercado mundial y, a mediados del siglo xvii, en la zona de Glasgow, surgió la producción capitalista de manera permanente.

La contradicción real entre territorio y la acumulación de capitales que existe a partir de una producción que está fija al suelo, con la formación de las masas de valores y plusvalores que necesitan de su validación en el mercado mundial, para lo cual se requiere de una circulación estable y continua<sup>753</sup>, en la teoría de Harvey, se diluye cuando la categoría ‘circulación’ deviene ambigua, y la asimila a ‘integración espacial’. En el siguiente párrafo, extenso, se puede leer con claridad esta imprecisión:

“De aquí se deduce entonces que cuando no se logra la integración espacial, esto altera la universalidad de la forma valor. En algunos casos esto puede llevar a un intercambio entre los diferentes ‘sistemas de valor’ o a un intercambio desigual entre diferentes sistemas de comercio: ‘La ley del valor sufre aquí modificaciones esenciales. O las jornadas de trabajo de diferentes países pueden comportarse las unas con respecto a las otras tal como se comportan dentro de un país el *trabajo complejo, calificado*, y el *no calificado, simple*. En este caso, el país rico explotará

---

<sup>753</sup> “La circulación mercantil, de la que surge el dinero, es un ciclo continuo de *las dos metamorfosis mercantiles contrapuestas* -mercancía que se cambia por dinero o *venta, M/D* y dinero que se cambia por mercancía o *compra, D/M*-, requiere de una fluidez continua para permitir que el dinero siga su curso y se reafirme como tal en las subsiguientes metamorfosis del valor al intercambiarse por las formas relativas particulares. Caso contrario el riesgo de una crisis está presente... ‘No bien la serie de metamorfosis se *interrumpe*, no bien una venta no se complementa con la compra subsiguiente, el dinero se inmoviliza o, como dice Boisguillibert, se transforma de *mueble en inmueble*, de *moneda en dinero*.’ K. Marx, *El Capital*, op. cit. Tomo I, Capítulo III, p. 115 y ss.” (Haiquel 1990: 291)

al pobre.’ (*Teorías sobre la plusvalía*, III, p. 91.) Entonces, ¿cómo se logra una integración espacial? El intercambio de mercancías es una condición necesaria, como lo es la disponibilidad de un ‘equivalente universal’ (como el oro) como la base monetaria del intercambio mundial. Las barreras físicas al movimiento de mercancías y de dinero a través del espacio tienen que reducirse al mínimo. Sin embargo, las condiciones suficientes para la integración espacial las dan las movibilidades geográficas del capital y de la fuerza de trabajo. ‘En el capital’, después de todo, ‘la sustancia del valor se manifiesta en una potencia mucho más elevada que en el dinero’ (*Teorías sobre la plusvalía*, III, p. 116), mientras que ‘la tendencia a crear un *mercado mundial* se halla, por tanto, directamente implícita en el concepto mismo del capital’ (*Grundrisse*, I, p. 276). El movimiento geográfico del dinero y de las mercancías *como capital* no es el mismo que el movimiento de los productos y de los metales preciosos. Después de todo, el capital es dinero usado en cierta forma, y no es de ninguna manera idéntico a todos los usos del dinero. Si la integración espacial se logra por medio de la circulación de capital a través del espacio, entonces nuestra atención debe enfocarse en la forma en que se mueven el capital y la fuerza de trabajo. No podemos apelar aquí a las ideas comunes entre la burguesía sobre la movilidad de ‘factores de producción’ separados, a ‘cosas’ que se pueden desviar de un punto del espacio a otro. El concepto marxista es necesariamente algo más complicado. El capital se mueve como *mercancías*, como *dinero*, o como un *proceso de trabajo* que emplea capital constante y variable con diferentes tiempos de rotación.” (Harvey 1982: 379)

Resulta muy acertado particularizar que el plusvalor, para ser acumulado como capital debe ser intercambiado como mercancías, como dinero o bien como capital productivo. Las magnitudes y proporciones de los distintos capitales pueden circular a través de esas diferentes concreciones físicas junto a las relaciones sociales que les dan forma. También, es relevante que señale acertadamente que los intercambios son necesarios para la *rotación de cada capital individual* y las *metamorfosis de cada tipo de capital*<sup>754</sup>, los que básicamente demoran de acuerdo a los tiempos de cada uno de los procesos de producción y circulación. Con esta particularización, se pueden considerar las ocasiones en que las transacciones requieren desplazamientos físicos de los objetos materiales portadores de valor y plusvalor y, así, poder observar el recorrido territorial con su tiempo material. De este modo la acumulación de los capitales no transcurre *solamente en el tiempo*, sino *también en el territorio*. Aunque no debe entenderse que toda circulación implica un desplazamiento, ya que hay ocasiones en que el capital circula, cambia de manos y de formas, sin que haya el menor desplazamiento, y el ciclo o la rotación de los capitales pueden ser realizados sin que intervenga el transporte.

---

<sup>754</sup> El proceso continuo de circulación del capital, está descrito y analizado en *El Capital, Libro II*, a través de dos procesos diferentes: “Las metamorfosis del capital y el ciclo de las mismas”, tratadas en Sección primera, y, “La rotación del capital”, analizada en la Sección Segunda.

La circulación del capital permite que se complete la reproducción ampliada de la sociedad capitalista y, para ello, también es necesario que se realicen los consumos productivos y los personales; todas estas transacciones, entre capitales autónomos geográficamente separados y entre centros de producción distantes con los centros de consumo personal, requieren de transportes. Sin embargo, es poco precisa esta descripción que hace aquí el autor.<sup>755</sup> Harvey cita a Marx, para reforzar su propia idea que circulación es transporte, y pone al pie una referencia que no corresponde:

“Al desarrollarse la circulación de mercancías, empero, se desenvuelven circunstancias que determinan una separación cronológica entre la venta de la mercancía y la realización de su precio. (...) Una mercancía es producida en el emplazamiento mismo de su mercado, otra tiene que realizar un largo viaje hasta dar con el suyo.”<sup>374</sup> [374 K. Marx, *El Capital*, op. cit. Tomo I, vol. 1, p. 164.]

La cita, en realidad, corresponde al tercer capítulo del Primer Tomo de *El Capital*, en el que Marx analiza “El dinero, o la circulación de mercancías”, en el apartado “3. El dinero”, donde dedica una parte a las funciones como “b) Medio de pago”. Lo que Marx puso de relieve aquí es que se modifica la *metamorfosis de la mercancía* y se desarrolla su forma de valor, con las compras a crédito, por ello el dinero asume la *función de medio de pago*. La frase que alude al transporte es un ejemplo de cómo en la *circulación mercantil simple*, la separación en el tiempo y el espacio, se resuelve con el transporte y la función del dinero como medio de pago. De ninguna manera esta cita justifica el problema que Harvey analizaba, de la “integración espacial” que se logra por medio de *la circulación de capital* a través del espacio. Y, para entrever el análisis de Marx sobre este tema, hay que estudiar el Tomo II de *El Capital*.

Hasta aquí, se han revisado algunos puntos de las obras que Harvey explicó algunos elementos de su teoría de la geografía histórica del capitalismo. A continuación, se exponen algunas ideas de otro libro destacado de su producción, *París capital de la modernidad*, para ver cómo analiza un proceso histórico en una ciudad paradigmática. En

---

<sup>755</sup> “Que un producto se convierta o no en mercancía, depende que se realice el intercambio entre los propietarios privados, el vendedor y el comprador, es decir que depende de que se entable esa relación y en principio la distancia geográfica es un obstáculo a la misma. En el intercambio mercantil simple los productos se realizan primero como valores de cambio para luego realizarse como valores de uso. Pero, para que se realicen como valores las mercancías deben acreditarse previamente como valores de uso. Esta dificultad del intercambio, se ve particularmente agravada por la distancia física; superar ese inconveniente es una de las razones que llevó a promover continuamente el desarrollo de la capacidad productiva del transporte y de la comunicación, en las sociedades con capitales mercantiles. En las sociedades capitalistas el ferrocarril y la navegación marítima, en su momento, o el transporte automotor y la aeronavegación, después, han jalonado dos ciclos históricos, cada uno con predominio del país en los que estas formas alcanzaron mayor desarrollo, Inglaterra y los EE.UU.” (Haiquel 2009:312)

este escrito hace una reconstrucción apasionante y minuciosa de la modernización de París entre 1852 y 1870, promovida por Napoleón III (1808-1852) y realizada por Georges-Eugene Haussmann (1809-1891). En una interpretación excelsa de esos años en Francia, pone como una pieza central de la acumulación de los capitales privados el conjunto de las obras de construcción impulsadas por el Estado, junto a la especulación de tierras urbanas, las crisis financieras y la reorganización técnica de la reconfiguración de las regiones productivas. La acumulación productiva fue reforzada con tres procesos de apropiación de renta: de suelo, financiera y estatal, en los que el poder político les aseguró la viabilidad a los capitales privados que intervinieron en la ejecución de los proyectos e hicieron los grandes negocios.

En la sección “Materializaciones”, Harvey explica su perspectiva, al integrar los distintos elementos que dieron forma y figura a la época, así como a las reformas realizadas en París. Analiza las industrias, las finanzas, las rentas, el Estado, la reproducción de la fuerza de trabajo, el consumo doméstico, la configuración e integración espacial, la planificación de la ciudad con sus intrínquilos administrativos y disputas de poder, en una reconstrucción apasionada y detallada de lo ocurrido en esos años. Describe la alianza de Haussmann con un sector de los banqueros, los hermanos Pereire, que financiaron el sistema de transporte público y el alumbrado a gas, endeudando al Estado; y, el enfrentamiento de esta alianza con el sector bancario de Rothschild, más tradicional.

Además, muestra el proceso de subsunción real del trabajo al capital, en la transición de las manufacturas artesanales a la producción mecanizada de la gran industria. La unificación física del territorio y del mercado nacional, con la extensión de los ferrocarriles, más las conexiones con los mercados internacionales mediante puertos y caminos, para aumentar el comercio. Todas estas obras, fueron reformas que acrecentaron la importancia de París, sus industrias y comercio, respecto al resto del país.

Este libro de Harvey es mucho más rico e interesante que el primero, en cuanto a conceptualizar las relaciones entre la acumulación de los capitales y la configuración del territorio en Francia, donde el Estado nacional aparece como organizador de la acumulación de los capitales privados y los territorios, favoreciendo a unos en desmedro de otros.



### 1.3.5.- Garza: monumental fuerza productiva del capital

Gustavo Garza (1945-), con más de cincuenta años de estudios urbanos y regionales sobre el territorio de México y el Distrito Federal<sup>756</sup>, ha producido una amplia y compleja obra escrita en la que indaga cuestiones teóricas, presenta resultados de estudios históricos y de indagaciones estadísticas, así como debates sobre la planificación del territorio urbano y el regional. De esta extensa obra publicada se seleccionaron para comentar aquí, algunos temas que ayuden al ejercicio mental que se busca realizar y mantengan correspondencia con los autores ya vistos<sup>757</sup>.

En el libro *El proceso de industrialización de la ciudad de México, 1821-1970*, según relata el autor “la obra constituye uno de los trabajos de mayor envergadura teórica, conceptual y estadística que he realizado”. Y, pasa a señalar los méritos de la misma:

“Se logró identificar el principio determinante de la concentración industrial en el espacio mediante la categoría histórica denominada condiciones generales de la producción (CGP) -infraestructura y equipamiento-, cuyo valor dividido entre el capital fijo privado constituye lo que bauticé como *coeficiente de la composición interna del capital constante fijo*. Su mayor valor en la Ciudad de México permite que sus empresas tengan tasa de ganancias más elevadas. El planteamiento teórico fue validado con un andamiaje estadístico desarrollado mediante una compleja metodología que hizo posible cuantificar las tasas de ganancias y el coeficiente señalado. Ello permitió evidenciar que las ciencias sociales, al igual que las nomológicas naturales, pueden ser de carácter nomotético, esto es, son capaces de formular leyes del comportamiento de los fenómenos del mundo real.” (Garza 1982b)

La categoría *condiciones generales de la producción* quedó definida y cuantificada, como infraestructura y equipamiento; además, construyó un indicador que midió la proporción entre las magnitudes de valor del capital constante fijo privado y de las condiciones generales provista por el Estado, al que llamó ‘composición interna’. Al poner en relación este coeficiente con las tasas de ganancias, hizo posible comprobar una relación directa entre ambas.

Relata Garza que, luego de veinte años (1985-2005) dedicados trabajar en “obras convencionales”, recuperó la línea de trabajo de la economía política urbana

---

<sup>756</sup> Según relata en la presentación del libro *Cincuenta años de investigación urbana y regional en México, 1940-1991*, se inició en las cuestiones urbanas en 1970. “En 1970, recién egresado de la maestría en economía de El Colegio de México, me introduje al tema del desarrollo urbano gracias a la oportunidad brindada por Luis Unikel, que entonces coordinaba el proyecto de investigación llamado ‘El proceso de urbanización en México’.” (Garza 1996)

<sup>757</sup> Garza (2014); (2013); (1987).

y en los diez años siguientes reorientó los temas de estudio “hacia la organización espacial del sector comercio y servicios en México”.

“El impulso a la investigación sobre la organización espacial del sector terciario se logró ampliamente al publicarse, entre 2006 y 2011, una pentalogía sobre la estructura, la participación, la dinámica y la organización espacial del sector comercio y servicios en México, el cual contribuye con más del 70% del PIB nacional. Los cinco libros cubren las 32 entidades federativas y analizan 100 de sus principales ciudades para el período de 1980 a 2003. En todos los casos se realizó el mismo ejercicio estadístico de comparabilidad de los censos económicos, así como el ajuste del PIB terciario censal para hacerlo equiparable con las cuentas nacionales y, con ello, permitir su estudio diacrónico.”<sup>758</sup>

Sobre la última obra mencionada el autor comenta:

“El capítulo XII del último libro presenta una visión totalizadora del proceso de servicialización según ocho regiones, 32 entidades federativas y cien ciudades para el período 1980 a 2003. Con la información del PIB terciario en los tres niveles espaciales anteriores se diseñó un ejercicio estadístico para validar empíricamente una *teoría unificada espacio-sectorial del desarrollo económico*, propuesta en el capítulo. Se concluyó que las *condiciones generales de la producción* (CGP), como categoría histórica, constituye un capital socializado indispensable para acumulación ampliada del capital de las empresas privadas y, por ende, el vínculo entre el desarrollo económico y su organización territorial. Se establece que ‘es preciso continuar estudiando la naturaleza de la función de las CGP el desarrollo económico de las ciudades y las regiones, cuestión de cardinal importancia para la economía política urbana’. Se intenta trascender el análisis empírico e impulsar propuestas teórico-metodológicas de corte nomotético, como en la física, la química y la biología.” (Garza 2011:838)

En esta perspectiva se dispuso a trabajar, con el propósito general de convalidar estadísticamente su “teoría unificada espacio-sectorial del desarrollo económico” expuesta en 2011, cuyo resultado fueron tres libros que describe de la siguiente manera:

“En el libro primero<sup>759</sup> se plantea la existencia del *binomio condiciones y servicios generales de la producción*, que se conceptualiza como parte integral de la teoría del capital, a la que se le imprime un carácter tridimensional; se agrega el desarrollo histórico de las CGP en el mundo; y se incorpora un capítulo que presenta la definición, tipología y características de dicho binomio. El libro segundo<sup>760</sup> valida parcialmente dicha teoría cuantificando el valor del capital constante de los medios de producción socializados de la urbe: sistema hidráulico, servicio eléctrico, dotación de hidrocarburos, red vial, metro-metrobús y telecomunicaciones. La cantidad alcanzada para 2008 es de 1,2 millones de millones de pesos, mientras el

---

<sup>758</sup> Los libros realizados con la participación de un grupo de colegas y algunos estudiantes de postgrado son: Garza, Gustavo (coord.) (2006), *La organización espacial del sector servicios en México*, México: El Colegio de México; Garza, Gustavo (2008), *Macroeconomía del sector servicios en la Ciudad de México, 1960-2003*, México: El Colegio de México; Garza, Gustavo y Sobrino, Jaime (coord.) (2009), *Evolución del sector servicios*, México: El Colegio de México; Garza, Gustavo (coord.) (2010), *Geografía del sector servicios en el norte de México*, México: El Colegio de México/ Universidad Autónoma de Coahuila; Garza, Gustavo (coord.) (2011), *Visión comprensiva de la distribución territorial del sector servicios en México*, México: El Colegio de México.

<sup>759</sup> Garza 2013.

<sup>760</sup> Garza 2014

capital fijo privado representa 1,3 resultando un coeficiente de 0,9. De esta suerte por cada peso invertido en las empresas se requieren 90 centavos de capital socializado. Finalmente, en el libro tercero<sup>761</sup> se cuantifica el valor de los siguientes medios de consumo colectivos de la metrópolis: inventario habitacional, sistema educativo, equipamiento de salud, mobiliario cultural, edificios gubernamentales y áreas verdes. El valor alcanzado por estos renglones, exceptuando a las viviendas, junto con el correspondiente a los medios de producción socializados de libro segundo, es de 2,5 millones de millones de pesos, mientras el capital fijo privado se mantiene en 1,3 resultando un coeficiente de 1,9. Ello implica que por cada peso de capital privado se requieren 1,9 pesos de capital socializado de infraestructura y equipamiento, esto es, condiciones generales de la producción. La validación estadística de la teoría establecida representa un avance en la investigación de la naturaleza de la ciudad como fuerza productiva monumental, el cual contribuirá indudablemente a impulsar el progreso conceptual de la economía política urbana.

Los resultados presentados muestran que, para Gustavo Garza, la ciudad es un dispositivo social con una enorme fuerza productiva, cuya proporción en la inversión es de dos tercios para las *condiciones y servicios generales* más *los medios de consumo colectivo*; y de un tercio para el capital privado.

Una revisión más detallada de las obras permitirá hilar más fino en las categorías teóricas adoptadas y revisar la mayor o menor correspondencia de las mismas con el cuerpo teórico de la obra de Marx. Así como la consistencia de las técnicas y metodologías de para el cálculo estadístico de las magnitudes de los capitales, tasas de ganancias, etc. Sin embargo, es posible leer que su rigurosa perspectiva analítica se orienta hacia la búsqueda de fundamentos de políticas públicas que promuevan una mejor combinación de las inversiones estatales y privadas en el desarrollo económico del capitalismo mexicano.

### **1.3.6.- Historias de ciudades: diversas totalidades urbanas**

Este ejercicio intelectual quedaría trunco de no incluir los estudios específicos de historias de las ciudades; una especialización reciente dentro de la vasta historiografía que se ocupa del tema. Como no podía ser de otro modo, se han escrito explicaciones diferentes sobre el origen y despliegue de este campo de estudios. Una de ellas, sostiene que se fue desarrollando a principios del siglo xx, “desde fuera de la disciplina histórica” como “una corriente de pensamiento sobre las historias de cada ciudad”. Desde el derecho, el urbanismo, la geografía y la historia del arte -continúa diciendo-, cada una dentro de líneas diversas de investigación interesadas por las ciudades como fenómeno

---

<sup>761</sup> Garza 2015.

específico. (Capell 2009) Reconoce como antecedentes las obras *The City in History. Its origins, its transformation, and its prospects* (Mumford 1961)<sup>762</sup> en EEUU, seguida en Inglaterra por *Victorian Cities* (Briggs 1968).

La historia urbana tomó forma y se consolidó como disciplina académica con grupos de investigadores universitarios en distintos países, que articularon sus trabajos a través de congresos. Se dice que obtuvo reconocimiento formal a partir de dos encuentros destacados dentro del recorrido de su constitución: uno, convocado en 1961 por el *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) y la *Harvard University* en Estados Unidos, del que resultó el libro *The Historian and the City* (Burchard y Handlin 1966)<sup>763</sup>; y, el otro, realizado en 1966 como “Conferencia de Historiadores Urbanos”, organizada por el *Urban History Group de la University of Leicester* en Gran Bretaña, cuyos trabajos se editaron en *The Study of Urban History* (Dyos 1968)<sup>764</sup>.

En otros escritos, la preocupación enfoca la delimitación entre la historia urbana y la historia del urbanismo, así como en las especializaciones internas de cada una. En las últimas décadas del siglo xx, el campo de conocimiento se amplió a nuevos temas, integrando de manera pertinente diversos aspectos de la existencia social urbana; a la vez

---

<sup>762</sup> Hay en esta obra un gran número de definiciones claves para entender la ciudad moderna, citaré aquí solamente dos: “La atracción hipnótica que ejerce la gran ciudad parte de *su posición inicial como instrumento del Estado nacional y como símbolo de su poder soberano*. Se trata de una de las primeras entre todas las funciones urbanas. (...) Pero los poderes político y militar deben sostenerse por una organización económica. *Los medios para la creciente aglomeración urbana fueron las rutas mundiales de comercio que se abrieron a partir del siglo xvi*, atravesando los territorios por medio de canales y ríos; después, en el siglo xix, por sistemas ferroviarios continentales y, por último, en el siglo xx, líneas aéreas cuya misma velocidad en los vuelos sin escalas hicieron que se desdeñasen los conglomerados urbanos más pequeños, favoreciendo una mayor concentración en las escasas terminales.” (Mumford 1961: 379) [Itálica M.H.]

<sup>763</sup> “Un crecimiento sin precedentes de veinte veces de las ciudades más grandes del mundo desde 1800, sugiere que la ciudad se ha convertido en el sitio tanto como en el símbolo de la civilización moderna. Aunque las ciudades han sido examinadas desde muchos puntos de vista especiales, nunca han recibido el estudio interdisciplinario que merece su importancia. ¿Por qué algunas ciudades han florecido mientras que otras han decaído? ¿Las leyes económicas universales gobiernan el desarrollo urbano? ¿Qué significó ‘vivir en la ciudad’ para los millones que ahora están muertos? ¿Por qué se ha acelerado y ralentizado el ritmo de la creatividad cultural en las historias de vida de tantas ciudades? Estas preguntas requieren una consideración cooperativa de la ciudad, por parte de sociólogos, historiadores, economistas, filósofos, urbanistas y politólogos. En 1961, veinte distinguidos especialistas en estas disciplinas se reunieron en Cambridge para exponer y discutir sus hallazgos y conjeturas sobre *La ciudad en la historia*. Los documentos discutidos en esas reuniones ofrecen una estimulante promesa de una nueva comprensión y apreciación de la ciudad, en concepto y en la práctica”. Resumen de la editorial. (Burchard y Handlin 1961)

<sup>764</sup> El libro publica las actas de las conferencias ofrecidas en la mesa redonda internacional del Grupo de Historia Urbana en el *Gilbert Murray Hall*, de la Universidad de Leicester, durante los días 23 a 26 de septiembre de 1966. Uno de sus impulsores, fue Harold J. Dyos, quien tomó nota que la expansión de la economía había determinado la constitución de las metrópolis y, por tanto, la necesidad de la historia económica para abordar los estudios urbanos.

que comenzó a diferenciar nuevas especializaciones en su interior.<sup>765</sup> Otro autor, ha señalado que “falta una definición clara de lo que sería la Historia Urbana entre el empirismo de las biografías urbanas producidas por polígrafos, el formalismo de la Historia del Urbanismo hecha por planificadores urbanos y la Historia de las Ciudades escrita por historiadores”. Concluyendo que son diversas y múltiples “las puertas que se abren para reflexionar sobre la ciudad”.<sup>766</sup> (Monteiro 2012: 101-112) En un artículo más reciente se propuso ampliar más aún el campo de estudios e integrar a otras disciplinas sociales, que permitan al historiador tener mejores herramientas metodológicas para profundizar sus estudios.<sup>767</sup>

---

<sup>765</sup> “(...) por historia urbana generalmente se entiende aquella que se centra en la ciudad y el proceso de urbanización; por extensión, también se suele designar así a la historia de las disciplinas que se han ocupado del diseño y administración de la ciudad, especialmente del urbanismo técnico que surgió a raíz de los problemas de la ciudad industrial. La distinción entre historia urbana y urbanística resulta útil (...)”. (Almandoz 2003)

<sup>766</sup> Sostiene este autor preocupado identificar los límites del campo de estudios: “Las biografías urbanas o historias locales son un género narrativo muy antiguo, que se remonta al menos al siglo XVI (recordemos la Historia de Florencia encargada a Nicolás Maquiavelo) que hasta principios del siglo XX fue producido por no especialistas en Historia: juristas, literatos, periodistas, sacerdotes, militares, etc. Eran narraciones cronológicas, no sistemáticas, en tono laudatorio, sobre acontecimientos y personajes relevantes para la sociedad local, que no se preocupaban por insertar esos acontecimientos en procesos más amplios y buscar apoyo teórico para explicarlos. Por otro lado, la historia del urbanismo buscó inventariar las formas y modelos urbanos, creando tipologías de ciudades según elementos formales como el diseño urbano, las funciones, la calidad de los especímenes arquitectónicos, etc. El trabajo de los arquitectos y urbanistas, surgió vinculado a los campos de la historia del arte y la arquitectura, con énfasis en la calidad estética y formal de los espacios construidos, con poca o ninguna preocupación por los aspectos económicos, sociales y políticos. (...) Los historiadores dirigieron su atención a lo urbano como un elemento de explicación histórica general. La investigación se ha centrado en el papel de las ciudades en procesos más amplios, como el desarrollo del capitalismo (aquí podemos recordar los trabajos de Henri Pirenne y de Fernand Braudel). Sin embargo, esos estudios eran todavía muy heterogéneos y no presentaban perspectivas metodológicas y teóricas comunes. (...) En el estudio de la Historia Urbana se oponían dos grandes tendencias: la Historia Urbana que se ocupaba de la investigación monográfica de las particularidades de la formación urbana y social de una ciudad, y la ‘urbana como sitio’ que estudiaba la ciudad y la explicaba a partir de procesos económicos y sociales que se expresaban en ella pero que también la superaban. En otras palabras, trataba de explicar las dinámicas sociales y económicas que tenían su lugar privilegiado en la ciudad pero que formaban parte de dinámicas mucho más amplias dentro del capitalismo. (...) Marcel Roncayolo (1986) sugirió que la Historia Urbana debería equilibrar el estudio de las tendencias, las redes, los procesos con el estudio de las particularidades e identidades de las ciudades. La ciudad no puede ser entendida sólo dentro de sus límites, cada vez más fluida, está en relación más o menos estrecha con el espacio que la rodea. Es el centro de un territorio, de una red o estructura urbana que conecta lo urbano y lo rural, así como varias ciudades entre sí. (...) Por otra parte, la Historia Urbana no sólo sería la que se ocupa de los procesos económicos, sociales y culturales que tienen lugar en la ciudad, sino también de cómo la organización de la sociedad en el espacio urbano y su formación a lo largo del tiempo pone barreras a estos procesos, ya que es parte integrante de los procesos de disputa y de construcción de consenso social, así como de la construcción de representaciones y del imaginario social. (Monteiro 2012)

<sup>767</sup> “La historia urbana ha entablado por naturaleza vínculos con muchos campos del saber, como la arquitectura, el urbanismo, la sociología o la antropología. A pesar de ello, parece pertinente subrayar la necesidad de que, en conjunto, los estudios urbanos amplíen sus diálogos, a fin de que sean un campo común donde la ciudad como objeto de estudio derribe muros disciplinares y conceptuales y la perspectiva histórica cobre mayor relevancia, pero también para que los historiadores se ocupen con mayor energía de la historia de las ciudades y lo hagan con mejores armas metodológicas.” (Martínez-Delgado 2020)

Las perspectivas que componen estas investigaciones, con la diversidad de temas y relaciones sociales que aborda y tienen correspondencia con la complejidad de la materialidad que busca representar, fueron caracterizadas así:

La ciudad contemporánea es una criatura incierta. Su condición de sumatorio de variables sociales y económicas, culturales y políticas, temporales y espaciales la convierte en un hojaldre múltiple difícil de aprehender. Infinidad de teorías e historias llevan décadas intentándolo, de lo que ha derivado un corpus doctrinario igualmente vasto y complejo. (García Vázquez 2016)<sup>768</sup>

Sobre la configuración de un conocimiento reconocido sobre esta ‘criatura incierta’ y los aportes de Harold J. Dyos, comentó:

“De ella aprendió que las ciudades resultaban de procesos históricos prolongados y trascendentes. Para estudiarlos, la historia urbana debía concatenar casos individuales en una narración lineal y universal; es decir, utilizar el análisis comparativo para construir un discurso generalizante. Esta interconexión de procesos y lugares requería dos niveles de análisis: el de las relaciones entre el espacio urbano y la sociedad que lo habitaba y el del papel de las ciudades en la historia de la humanidad”. (García Vázquez 2016)

La historia urbana se preguntó por la relación entre la disposición física y la vida social y sus interacciones. Dyos propuso que se consideraran factores y elementos que hacen evolucionar a una ciudad o a grupos de ciudades, abordando los estudios con los conocimientos de la historia política, económica y social, teniendo en cuenta que la dinámica de las ciudades hace a la historia de una sociedad. Era significativo abordar las relaciones entre la organización del territorio urbano y la sociedad que lo habita (García Vázquez 2016). Otros autores, con distintas perspectivas tuvieron en cuenta el lugar donde se localizaron los hechos, como José L. Oyón (Oyón 2008)<sup>769</sup> y Pedro A. Novo (Novo 2020)<sup>770</sup>.

---

<sup>768</sup> Esta cita de la Introducción, expresa una mirada del autor que se refleja solo parcialmente en el título del libro: *Teorías e historia de la ciudad contemporánea*, ya que también debió decir “historias”. No solo porque las historias que se narran difieren si se interpretan con teorías distintas, aunque sea la misma ciudad concreta de la que hablan; sino porque, fundamentalmente, cada ciudad compone “hojaldres” diversos cuyas hojas se descubren de acuerdo a como se miren.

<sup>769</sup> Por ejemplo, José Luis Oyón ha defendido que la historia de las vidas obreras no se pueden comprender si no se relacionan en un mapa sus viviendas, los lugares de trabajo, y los del tiempo libre. Allí, estudia la vida cotidiana de los trabajadores en la ciudad considerando cuatro aspectos: segregación física, las viviendas, la movilidad y los modos de sociabilidad. Mostrando en planos y gráficos las historias de vida el uso territorial, haciendo ver que el orden físico de la ciudad no es un contenedor neutral de la vida en sociedad.

<sup>770</sup> Novo López y Zarraga Sangroniz (2020: 86-107) utilizan el padrón de los domicilios abastecidos con diferentes calidades de los servicios de agua, representados en un mapa que ayuda a “entender la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad”. Dejando claro que mientras algunos “disfrutaban del agua a domicilio”, otros “utilizaron el abastecimiento público, esto es, el equipamiento instalado en las calles y plazas, tales como fuentes de agua, lavaderos, abrevaderos, bocas de incendios, en volúmenes y calidades (potables y no potables) diferenciados”. Así, se evidenció que el servicio de agua, construyó territorios desiguales enfatizando otras diferencias sociales de la vida bilbaina.

La historia de las ciudades alcanzó una dimensión mayor al considerar los estudios que pasó fuera de los límites de cada una e investigar relaciones entre ciudades, buscando reconstruir encuentros de las sociedades urbanas en un territorio que desborda incluso a los Estados nacionales. Un ejemplo este grado de complejidad y ambición comprensiva que alcanzó la disciplina, es el monumental trabajo publicado como *Historia de Europa Urbana*.<sup>771</sup>

En el ámbito latinoamericano se recorrió un camino similar. Desde finales de la década de 1950 una sólida producción acompañó, en buena medida, el tono y las mismas preocupaciones que en Europa y los EE.UU., destacando investigadores como: Richard M. Morse, Jorge E. Hardoy, Arturo Almandoz, Adrián Gorelik, Germán Mejía, Armando de Ramón, Eduardo Kingman, Alejandra Moreno Toscano, Ramón Gutiérrez, y José Luis Romero. (Martínez-Delgado 2020)

Un libro reciente, muestra una manera distinta de abordar esta disciplina cuando enfatizó los vínculos establecidos entre dos ciudades y, además, puso el acento en la perspectiva de mirar el devenir de una ciudad junto a su dimensión espacial:

El (re)descubrimiento de la dimensión espacial en la historia y otras ciencias sociales se produjo a finales de los años 1980. Le siguieron luego otros campos de la historia hasta entonces poco interesados en la dimensión espacial. Al despuntar el siglo XXI el *spatial turn* que estaban experimentando la cultura, la historia y las ciencias sociales era ya un fenómeno imparable. (Girón 2018)

Los autores analizaron las conexiones entre las ciudades de Barcelona y Buenos Aires, traspasando los límites histórico-geográficos de sus Estados nacionales. Además, pusieron en evidencia otras dimensiones de vida social de las ciudades cuando observaron

---

<sup>771</sup> Organizada en cuatro volúmenes presenta: 1. el origen de las ciudades europeas, en la Grecia antigua y la civilización romana hasta el surgimiento de la ciudad cristiana al final del imperio romano. 2. los procesos urbanos de la Edad Media teniendo en cuenta las percepciones que tenían del mismo sus contemporáneos, y la construcción teórica con los conceptos actuales de las ciencias sociales; así, aborda el urbanismo de los siglos VIII-IX, las ciudades durante la expansión europea de los siglos XI-XIV y la formación de las unidades políticas vinculadas a los Estados naciotes. 3. una síntesis de la urbanización europea durante los siglos XVI-XVIII, marcada por el centralismo absolutista que diluyó los gobiernos locales a favor del papel político y económico de las ciudades capitales; otros rasgos fueron el crecimiento demográfico, de la producción y del comercio, a la vez que las redes interurbanas que se formaron en tensión con marcos administrativos, religiosos o judiciales, anticipando la geografía urbana de la era industrial. 4. el siglo XIX con la rápida industrialización y urbanización de algunas ciudades, que se presenta matizada con las pequeñas ciudades administrativas o de mercado, de trama urbana tradicional, junto los centros industriales. También la exportación de diferentes modelos metropolitanos fuera de Europa en su expansión, procesos presentados a través de “la organización del espacio y el tiempo, las lógicas y funciones de la ciudad, la movilidad de la población y la reflexión propia de cada época sobre el fenómeno urbano”. De conjunto se muestra que las ciudades no son una categoría universal, inmutable, sino un palimpsesto de experiencias que de manera persistente redefinen las relaciones que se tejen entre las formas físicas y las sociales. (Pinol 2010/1)

relaciones transnacionales en su proceso de constitución por fuera de las narrativas que redujeron la urbanización a un proceso limitado de *industrialización* o una única *modernidad*. En el trabajo, tuvieron en cuenta los discursos científicos, las producciones literarias, los avances de la medicina, la formación ideológico-política con los que se justificaron y realizaron actos de poder, la localización geográfica de edificios relevantes. Estos eventos particulares, que pusieron de relieve rasgos de la historia de cada ciudad en sus interconexiones, mostraron cómo articular la historia de dos ciudades. Combinaron así, una historia global -presente a nivel local y nacional- con vínculos transnacionales precisos de intercambios entre Barcelona y Buenos Aires. La génesis de este libro estuvo en una reunión realizada en la Universidad Nacional de Quilmes en octubre de 2016 (Girón 2018).

Otra experiencia a destacar, es la de los estudios de historia de las ciudades que tomaron cuerpo con grupos de investigadores en España. Uno de ellos -con el que me encuentro involucrado de manera particular-, surgió en la Universidad del País Vasco (UPV-EHU) a finales del siglo xx:

El Grupo de Investigación de Demografía Histórica e Historia Urbana<sup>772</sup> lleva más de dos décadas creando y trabajando una base de datos de padrones de población de distintos municipios del País Vasco, que abarca los S. XIX y XX, y ha dado lugar a numerosas publicaciones<sup>773</sup>. (Novo 2020)

Este grupo se unió en una relación de colaboración estable a otro existente en la Universidad Complutense de Madrid (UCM) y, entre ambos realizaron trabajos de investigación publicados en *Las nuevas clases medias urbanas. Transformación y cambio social en España, 1900-1936* (Beascoechea Gangoití et al 2015). La colaboración dio más resultados cuando ampliaron el horizonte de posibilidades para la investigación y producción de estudios de historias urbanas<sup>774</sup>, que realizó el libro *La ciudad moderna. Sociedad y cultura en España, 1900-1936*. (Otero Carvajal 2017). Un salto importante, no solo geográfico, sino en la ampliación de temas y la diversidad se produjo cuando coincidieron durante dos congresos internacionales junto a investigadores de

---

<sup>772</sup> Una consulta relativa a las líneas de investigación del grupo, sus miembros y publicaciones, tesis doctorales, participación y organización de congresos, junto con su actividad docente en grado y posgrado, puede consultarse en: <https://www.ehu.eus/es/web/grupo-demografia-historica-historia-urbana/home>  
González Portilla M. (Dir) (1995)

<sup>773</sup> González Portilla (2001), González Portilla (2009); Beascoechea, González Portilla y Novo López (2006).

<sup>774</sup> Por ejemplo, han trabajado juntos en el proyecto de investigación “La sociedad urbana en la España del primer tercio del siglo xx. Madrid y Bilbao, vanguardias de la modernidad, 1900-1936”, con el subsidio HAR2015-65134-C2-2-P, otorgado por el Ministerio de Economía y Competitividad.



universidades latinoamericanas. El primero fue el “VIIº Congreso Hispano Mexicano. Ciudades y Territorios Iberoamericanos. La construcción histórica del mundo urbano (2018)” realizado en Bilbao, cuyos escritos se publicaron en el libro *Construcción de la ciudad contemporánea Infraestructuras, sociedad y espacios urbanos* (Montero 2020). El recorrido de este grupo tuvo continuidad internacional en dos congresos convocados por la *Asociación Iberoamericana de Historia Urbana*<sup>775</sup>.

---

<sup>775</sup> Organizado por la Asociación Iberoamericana de Historia Urbana: “Primer Congreso. Ciudades en el tiempo: infraestructuras, territorios, patrimonio”. Santiago de Chile 2016. Las actas se pueden conocer en: [https://books.google.com.ar/books/about/Actas\\_primer\\_congreso\\_iberamericano\\_de.html?id=89MoygEACAAJ&redir\\_esc=y](https://books.google.com.ar/books/about/Actas_primer_congreso_iberamericano_de.html?id=89MoygEACAAJ&redir_esc=y); y, “2º Congreso Iberoamericano de Historia Urbana: Procesos históricos que explican la ciudad iberoamericana”. Ciudad de México 2019. En este último hubo al menos cuatro mesas propuestas por el grupo de investigadores que se ha constituido como una red iberoamericana que mantiene una relación estable de colaboración, entre grupos de académicos de distintas universidades de Argentina, Brasil, España y México. Mesas y resúmenes de los trabajos presentados se pueden consultar en el sitio: [http://shannon.historicas.unam.mx/2cihu/wp-content/uploads/2019/11/2cihu\\_congreso\\_mesas\\_25\\_nov.pdf](http://shannon.historicas.unam.mx/2cihu/wp-content/uploads/2019/11/2cihu_congreso_mesas_25_nov.pdf)

## CAPÍTULO 2: PALABRAS PARA FINALES ABIERTOS

Después de trazar un panorama de autores y nociones sobre la ciudad, es de esperar que el ejercicio haya dejado como primer resultado los añicos del concepto *ciudad* como espejo abstracto; como concepto universal con pretensiones de representar a todas las ciudades o alguna en particular. Y, con ello poner en relieve las limitaciones de un enfoque descriptivo; necesario en una primera aproximación, pero insuficiente para una comprensión más profunda que permita representar las *figuras urbanísticas*<sup>776</sup> que fueron emergiendo en la historia de esta ciudad.

---

<sup>776</sup> Con *figuras urbanísticas* se hace referencia a lo que no es explícito, por ejemplo, en el “Plan de Ordenamiento Urbano-Normas Urbanísticas” (Dirección General de Urbanismo de la Comunidad de Madrid 1995), donde se definen planes parciales o especiales, programas y estudios de detalles, como Parte III del Plan General, pero no define la *figura* de ciudad que se estará construyendo. Lo mismo respecto a lo que define en *El urbanismo como función pública* (FACUA 2009) una organización no gubernamental de consumidores, para Andalucía. Y, se podría seguir listando ejemplos, donde listan las normas para la concreción física de ciertos reordenamientos de usos de suelo y/o construcciones que regulen algunos cambios en la escala urbana. En las historias de las ciudades es posible encontrar narradas las formas físicas de las construcciones, la estructura demográfica en evolución de sus habitantes, los equipamientos y zonas características, los modos en que es habitada, las mentalidades que predominan y las que subyacen, las luchas sociales y políticas, etc.; incluso contemplar la distinción entre forma y figura que hace la geometría. Pero todo esto permanece en lo descriptivo. Tampoco es suficiente, pero se aproxima mejor, el concepto alemán de *Gestalt* que busca representar una estructura que unifica interpretación psicológica con percepción visual, complejizando el concepto. Lo que se propone buscar con *figuras urbanísticas* en los estudios urbanos, es una representación de que permitan dar *sentido* a las formas descritas. Una noción que comprenda unitariamente a los diferentes momentos y la totalidad de las dinámicas, tramas y urdimbres que se tejen, a los sujetos que emergen y participan de las disputas por orientar el curso de cada ciudad, así como las representaciones imaginadas que se plasman en escritos, obras de arte, o programas políticos. Es decir, una representación que permita otorgar *sentido histórico* a la interpretación de las descripciones. En síntesis, algo similar a lo que Denise Jodelet, siguiendo a Moscovici, describió como *representación social*: “(...) imágenes condensadas de un conjunto de significados; sistemas de referencia que nos permiten interpretar lo que nos sucede, e incluso dar un sentido a lo inesperado; categorías que sirven para clasificar las circunstancias, los fenómenos y a los individuos.” (Jodelet 1986).

## 2.1.- DESCRIPCIÓN E INTERPRETACION

A partir de la *descripción de superficie*<sup>777</sup> realizada, avanzar una interpretación que comprenda las estructuras superpuestas del tejido urbano, en sus tres dimensiones estructurales y la cuarta de la duración o permanencia, para establecer las secuencias materiales entre factores presentes y consecuentes, y sus vínculos con “las realidades económicas y productivas, sociales y culturales de su entorno”<sup>778</sup>. Entonces, la posibilidad de encontrar *figuras urbanísticas con sentido histórico* estará más cerca.

No se propone un modelo *epistemológico* o *hermenéutico*<sup>779</sup> que otorgue comprensión a los acontecimientos y les dé sentido de una vez y para siempre, ya que cada época o interés con el que se interroga la ciudad hará surgir nuevas necesidades y otras respuestas. Lo que se pretende es bosquejar caminos para el razonamiento, que permitan rodear o esquivar los obstáculos que ponen los prejuicios de las creencias académicas dominantes, o las distorsiones y engaños que pueden tener origen en fuentes

---

<sup>777</sup> Es práctica de los estudios semióticos usar una metodología que parte de la *descripción de superficie* para pasar a un análisis de las unidades y estructuras de significación y, después, realizar una interpretación del sentido del texto analizado. Sin considerar que la ciudad sea un texto, aunque podría leerse como tal, se propone ensayar un método inspirado en ese abordaje, en el que la descripción de superficie provea la información de base para identificar las cualidades del conjunto y de las unidades que lo componen, así como las funciones y relaciones implícitas en ellas. Una vez hecha esta identificación y clasificación de los elementos destacados, continuar con una búsqueda de distintos niveles de sentidos, en los que se distingan vínculos de comportamiento de cada componente; estos vínculos, pueden provenir de las relaciones con otros elementos situados a un mismo nivel o bien en nivel diferente. Al llevar el análisis a una capa más profunda se podrán encontrar sentidos con mayor fundamento que si hace solamente en la superficie, tanto de cada una de los elementos en sus vínculos con el conjunto como respecto al contexto general de las prácticas y significaciones sociales.

<sup>778</sup> Siguiendo la metáfora del tejido urbano: “La idea principal que exploraremos ahora es la naturaleza del textil en su aspecto tridimensional. Con esto, queremos ir más allá del hecho de considerar el textil como un objeto bidimensional con dos caras, anverso y reverso, que a veces cuenta con diseños iconográficos interesantes, los que se suelen tratar como un fenómeno meramente superficial. Nuestro reto es entender al textil como una construcción compleja en tres dimensiones (3-D), que a su vez documenta y expresa las realidades económicas y productivas, sociales y culturales de su entorno, incluyendo sus múltiples interacciones con los ciclos de vida de los seres humanos en este entorno, con un enfoque también tridimensional.” (Arnold y Espejo 2015: 49)

<sup>779</sup> Tradicionalmente se ha separado a la epistemología y a la hermenéutica, puesto que la primera trata de lo comensurable y la segunda, lo incommensurable, pero esto ha cambiado. “La centralidad de la subjetividad y su comprensión como productora de realidad no constituye un relativismo ético individualista, ni la negación de la contingencia externa, sino que pretende resaltar la no existencia de oposición sujeto-objeto, la relación que entre ambos términos se da desde los contextos de la práctica y la dimensión activa del conocimiento. Supone una noción del sujeto como sujeto en proceso permanente de autoconstrucción y de construcción de sus condiciones de existencia a través de la práctica, de la interacción sujeto-objeto. En la perspectiva reflexivista compleja, se enfatiza el momento relacional, de articulación, de coproducción conjunta de la realidad.”

documentales parciales, destruidas o ignoradas, que limitan el poder explicativo de los estudios de las historias<sup>780</sup>.

Como muestra del sinuoso recorrido que implicaría buscar interpretaciones fundadas, se reproducen a continuación algunos pliegues y repliegues de los posibles razonamientos de esos paseos intelectuales.

Si por ejemplo, se parte de un autor como Sennett y se adopta la perspectiva propuesta en el texto citado, condensada en la frase siguiente, se trazará una perspectiva para el análisis interpretativo:

Nuestra civilización ha combatido este lenguaje de dominación mediante una imagen más sagrada del cuerpo, una imagen sagrada en la que el cuerpo aparece en guerra consigo mismo, como una fuente de sufrimiento e infelicidad. Quienes pueden reconocer esta disonancia e incoherencia en sí mismos comprenden, más que dominan, el mundo en que viven. Ésta es la promesa sagrada en nuestra cultura. *Carne y piedra* intenta comprender cómo esa promesa se ha hecho y se ha roto en un lugar concreto: la ciudad. Ésta ha sido un enclave de poder, sus espacios han adquirido coherencia y plenitud a imagen del hombre mismo. La ciudad también ha sido el espacio en que estas imágenes prototípicas se han resquebrajado. La ciudad reúne a personas distintas, intensifica la complejidad de la vida social, presenta a las personas como extrañas. Todos estos aspectos de la experiencia urbana -diferencia, complejidad, extrañeza- permiten la resistencia a la dominación. Esta geografía urbana escarpada y difícil hace una promesa moral particular. Puede ser un hogar para aquellos que se han aceptado como exiliados del Jardín del Edén. (Sennett 1997: 29)

Sennett encontró en la cuna de la democracia occidental que el ciudadano ateniense se había convertido en esclavo de la voz; y, en la génesis del Estado imperial antiguo, al ciudadano romano convertido en esclavo de la mirada. ¿Adónde llevaría esta línea de reflexión? ¿Cuáles serían las preguntas a formular para orientar un análisis interpretativo? ¿Qué hilos del tejido debieran ser tomados en cuenta para encontrar las relaciones materiales que sustenten una interpretación? Es posible que se identifiquen muchos elementos en la información compilada y presentada en las dos partes de este trabajo, en los cuales arraigar los despliegues interpretativos de esta perspectiva; pero, también es evidente que sería necesario ampliar y profundizar en otras fuentes, para complementar la existente con información específica y detallada, si es que se pretende sostener una

---

<sup>780</sup> El reclamo ante archivos incompletos, desorganizados o ausentes es un lugar común de investigadores. A ello se agrega la destrucción interesada de documentos, que no es algo nuevo, como señala Efraín Bischoff “el duendecillo enredador que hay en toda la historia pareciera guiñarnos maliciosamente y mascarullar nombres, fechas, situaciones. Nos molesta no saber quién fue el autor de aquel escamoteo, y le interrogamos inquisitoriamente acerca de quién pudo robar aquel plano tan valioso, único, irremplazable, donde está dibujado el planteo inicial de nuestra ciudad”. Y pareciera respondernos con voz suave: “No se aflija, usted, siempre hubo manos ligeras...”. (Bischoff

respuesta sobre a qué *sentidos perceptivos*<sup>781</sup> fueron esclavizados los habitantes de la ciudad Córdoba entre 1927 y 1984. Y, más aún, si se buscara conocer e interpretar también la situación de quienes no fueron ciudadanos de Atenas, libres y esclavizados... ¿quiénes ocuparían ese lugar en cada una de las etapas y modelos de urbanos de Córdoba?

Por otra parte, si se escoge la perspectiva iniciada con Lefebvre, al considerar que el *espacio* se produce políticamente de manera instrumental en la sociedad capitalista avanzada e industrial, con el objetivo de apoyar las relaciones sociales existentes en la reproducción de la sociedad, sería necesario realizar investigaciones que respondan a preguntas complementarias que reclamen argumentaciones específicas. Como, por ejemplo, seguir el hilo de las decisiones políticas que los Estados fueron tomando de manera instrumental en la construcción de las ciudades y los caminos que las vincularon; lo que podría servir tanto para encontrar un *sentido histórico* al origen de la ciudad de Córdoba, como para comprender las *figuras urbanísticas* de la ciudad en diferentes momentos de su existir y contrastarla con los planes analizados entre 1927 y 1984.

Si se avanzara en esta perspectiva, siguiendo a Topalov y Garza, se podría explicar cómo fue que la ciudad mediterránea se convirtió a partir de 1955 en capital constante fijo, condición general para la acumulación de los capitales privados transnacionales de la industria automotriz y, como consecuencia, los obreros de estas fábricas en consumidores de los planes de ventas de lotes y viviendas de empresas inmobiliarias, constructoras y financieras. Siguiendo este hilo, las argumentaciones con las que se expliquen y entiendan las representaciones que aparecen dibujadas en el tejido de la urbanización de Córdoba, permitirán ver *figuras urbanísticas* con *sentidos históricos* diferentes a los anteriores.

Tal vez Dyos compartiera en parte este hilo de interpretación desde los procesos económicos, pero aun así, los enfoques distintos y con sus propias preguntas llevarían a un trabajo tan complejo que excederá la capacidad de un investigador solo, para requerir que se aborde con equipos interdisciplinarios amplios. De lo contrario, cómo se podría responder a preguntas similares a las que en 1961 se hicieron los convocados por el *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) y la *Harvard University* en Estados Unidos:

---

<sup>781</sup> Existen además nuevas interpretaciones sobre cuántos y cuáles son las percepciones que el cerebro construye a partir de los órganos sensoriales, con los que los humanos entendemos la realidad en que vivimos. A los cinco tradicionales (oído, vista, olfato, gusto, tacto) agregan otras seis con los que la mente provee la información y construye *sentido* para que nos relacionemos y posicionemos en nuestras realidades: equilibrio; térmica; del estado interior de nuestro organismo; de la posición en que se encuentra cada parte del cuerpo; de lo nocivo; de los campos magnéticos. (Cibermitianos 2010)

“¿Por qué algunas ciudades han florecido mientras que otras han decaído? ¿Las leyes económicas universales gobiernan el desarrollo urbano? ¿Qué significó ‘vivir en la ciudad’ para los millones que ahora están muertos? ¿Por qué se ha acelerado y ralentizado el ritmo de la creatividad cultural en las historias de vida de tantas ciudades?”.

Y tantas otras que la vida social de estos años y en el sistema mundial de ciudades, nos pregunta a quienes nos sentimos interpelados y buscamos respuestas. Así como las que emergen de nuevos enfoques para problemas antiguos o descubrimientos que llevaron a modificar verdades incuestionables que se creyeron definitivas.

## **2.2.- PALABRAS FINALES**

Teniendo en cuenta la historia estudiada de la urbanización de Córdoba es posible alcanzar algunas conclusiones sobre la urdimbre y la trama del tejido urbano, que pueden ser útiles para orientar las decisiones que se tomen en los nuevos planes para regular la organización futura de la ciudad:

1. *La ciudad colonial permanece.* Con lo cual se afirma la posibilidad de mantener presentes testimonios de la historia de la ciudad en sus edificios y trazado de calles. Aunque también permanecen a su alrededor las construcciones posteriores que en buena medida no se adecuaron a las necesidades contemporáneas del desenvolvimiento social y a esta función de los edificios antiguos de mantener viva la historia, evitando que sean obstáculos a las necesidades actuales. El centralismo de la vida urbana que se presentó como problema en el Plan del ingeniero Carrasco en 1927 y en otros, no se debe a la presencia física y la carga histórica de estos edificios del área central, sino al beneficio económico de la renta del suelo que se genera al centralizar el flujo de la población para hacer compras, trámites, pasear, asistir a los colegios, escuelas y universidades, el pago de estacionamiento por lo vehículos, etc. Situación que no se ha modificado, a pesar de haber sido señalado como problema de manera reiterada en varios de los planes desde hace casi cien años, que persiste por la influencia política de los propietarios de los edificios existentes en este lugar. Entre ellos, el de mayor peso, es la iglesia católica de Córdoba. Los problemas derivados de la concentración de la vida en el Centro para ser superados necesitan de una firme voluntad política de parte de los planificadores y el

respaldo suficiente para negociar propuestas que realicen los cambios estructurales profundos que son necesarios.

2. *La ciudad de la primera modernidad* también sigue presente. En su momento disputó la organización al predominio colonial con grandes obras de parques y edificios antonomásticos, y realizó la expansión de la ciudad con masivos fraccionamientos de tierras a la espera de los inmigrantes que tenía previsto traer el gobierno nacional. De esta manera concretó un modo de hacer la ciudad, que permanece, en base a la renta moderna del suelo urbano, que llevó a una extensión excesiva de la trama urbana. Lapadula en sus *Lineamientos* señaló este problema y el alto costo que suponía para las arcas estatales, es decir para la población, proveer de los servicios y el equipamiento necesarios a los nuevos loteos. Esta cuestión de aumentar los costos estatales y sociales para beneficiar negocios privados ha sido una constante en la gestión de la ciudad, cuya forma particular nació en estos años y se fue adecuando a los cambios de la vida en la ciudad. Además, este modelo no resolvió la centralización sino que la incrementó, ya que algunas de las grandes obras realizadas, como los edificios ferroviarios, las cárceles y los grandes talleres o fábricas, pasaron a ser nuevos obstáculos al tránsito con sus moles de cemento abandonados después de cambios en la vida de la ciudad que sucedieron. Reciclar los grandes edificios e incorporarlos a la dinámica posterior de la ciudad es una tarea costosa pero factible; mientras que cambiar la dinámica de los negocios privados con los terrenos y la complicidad de los organismos estatales en los mismos es mucho más difícil. Para poder realizar esta transformación se requiere de una fuerza política enorme, comprometida con el bien común, que sepa negociar con las partes involucradas, a la vez que realice una tarea de demostración pública de los beneficios generales que supondrían los cambios. En términos prácticos se necesita una reglamentación clara y precisa para regular los nuevos emprendimientos, más órganos administrativos que controlen y sancionen con firmeza cuando las reglas no se cumplan; esto último es lo más complejo de lograr, que las reglas no se doblen y los funcionarios controlen sin dejarse tentar o presionar para mirar para otro lado.

3. Con la *segunda modernidad* que también permanece, la ciudad adquirió la escala de gran urbe industrial. Y, con ello, la complejidad y magnitud de los problemas se incrementaron a la par de las cuestiones sociales. La producción industrial masiva creó un sujeto social, la clase obrera de la gran industria, que jugó un papel protagónico en la vida política de la ciudad entre 1960 y 1975, con algunas repercusiones en la organización

de la ciudad. Después de la insurrección antidictatorial de 1969 las autoridades militares como en París en tiempos de Haussmann, abrieron la avenida Pueyrredón en medio del barrio Güemes, que había sido un centro de la actividad antirrepresiva y completaron la avenida Colón hasta la avenida Ejército Argentino, para unir el Centro de la ciudad con los cuarteles militares del entonces Tercer Cuerpo de Ejército. Los barrios Clínicas, Alberdi, Güemes, Cáceres, Bellas Vista cercanos al centro de la ciudad, cuya población popular y estudiantil fueron muy activos durante el levantamiento y los que mayor resistencia opusieron al control militar<sup>782</sup>, fueron objeto de una política urbana que promovió la infraestructura y la regularización que no se había hecho, de modo que valorizó las tierras y renovó las condiciones de habitabilidad, generando a mediano plazo un cambio en la composición social de sus habitantes. Otro resultado de la industria a gran escala en la ciudad, fue el aumento de la inmigración que, a consecuencia de la dinámica demográfica que trae la acumulación capitalista, aumentó de manera estable la población desocupada y subocupada, creando asentamientos con viviendas precarias, hacinadas y carentes de servicios llamadas “Villas Miserias”<sup>783</sup>. Los problemas urbanos de esta modernidad requieren de medidas políticas muy fuertes que no parecen estar en las preocupaciones de las clases dirigentes de la ciudad. La más factible sería generar una división política de la ciudad de Córdoba en unidades administrativas menores, como se ha dado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), y gobiernos comunales con autonomía relativa, manteniendo al gobierno municipal para toda la ciudad para coordinar intervenciones a escala urbana. Esto permitiría a abordar los problemas en magnitudes

---

<sup>782</sup> “Entre barricadas, autos incendiados y fogatas, los manifestantes ocuparon el centro de la ciudad y sus zonas aledañas, asaltando, tomando diversas dependencias estatales y edificios de las grandes empresas transnacionales. Frente a este escenario, las autoridades nacionales ordenaron la movilización de tropas pertenecientes al Tercer Cuerpo de Ejército -la región militar que incluía a la provincia mediterránea. En la tarde del día siguiente, luego de que las manifestaciones se disolvieran y los militares lograran tomar el control, se dio inicio a los allanamientos y detenciones, colocando a los civiles apresados bajo la jurisdicción castrense. Según algunas estimaciones, los hechos dejaron un saldo de catorce muertos –siendo soldados dos de ellos- y más de cincuenta heridos.” (Pontoriero 2019: 175)

<sup>783</sup> “...se localizaron en diferentes lugares de la ciudad. Generalmente ocupaban terrenos fiscales (privados en menor grado) y cercanos a lugares donde podían conseguir trabajo. La ocupación de tierra pública les otorgaba, de alguna manera, mayor seguridad frente a posibles desalojos. Asimismo, los requerimientos que debían cumplir los terrenos para ser susceptibles de ocupación (vacantes por escaso valor otorgado, por las normas, o por estar afectados al régimen de márgenes de cursos de agua o vías de ferrocarril, problemas medio ambientales, etc.), significó que muchas de las villas se conformaran en áreas no aptas para el uso residencial y en algunos casos, desprovistas de todo tipo de infraestructura y equipamientos. Originalmente, los habitantes consideraron éstas como viviendas transitorias por lo que se llamaron *villas de emergencia*” (Zilocchi 1970).



menores y encontrar las mejoras con mayor cercanía a los vecinos, a la vez que contribuiría a la descentralización y al mejor control de las disposiciones reglamentadas.

Como al parecer los problemas señalados no han sido exclusivos de la ciudad estudiada, a las fantasías sobre la ciudad moderna que guían la producción de planes de apariencia racional pero esquivan los factores reales que generan los problemas, les cabe la siguiente afirmación del poeta alemán Herman Broch:

Con frecuencia, el racionalismo va de la mano del disfrute de la vida, pues, en general, quien piensa racionalmente, descubre asimismo que los placeres de la vida deben ser gozados. Por otra parte, el racionalismo exige una visión del mundo sobria y clara, realista y desnuda, por lo que el racionalismo no tarda en descubrir que la crueldad y la abominación impiden el pleno disfrute de la vida: o bien hay que erigir en bello lo abominable [...] para conseguir el pleno disfrute de la vida, o bien se han de cerrar los ojos a la abominación y a la crueldad, y seleccionar lo bello para que, convertido en estéticamente “selecto”, permita un disfrute sin perturbaciones. No obstante, lo mismo en un caso que en otro -lo mismo en la afirmación de la crueldad que en su repudio-, se trata siempre, pese a la pretensión racionalista de autenticidad sin afeites, de un disfrazar estéticamente lo abominable, de su hipertrofia o de su acaramelamiento: se trata de un escamoteo mediante la “decoración”. (Broch 1955)

Sin embargo, las propuestas realizadas pretenden apenas motivar algunas mejoras en los futuros planes, pero no aportan a las soluciones reales más profundas y, tal vez, legitimen las causas más estructurales de los problemas de la ciudad. Esos factores provienen de la ilusión que generan las promesas y la sombría realidad que produce la sociedad actual. La *modernidad* es fruto de la *cultura occidental* que se hizo hegemónica con la expansión del capitalismo en todo el mundo, y ha fracasado hace décadas como lo enunciaron Adorno y Horkheimer en 1944<sup>784</sup> ante el ascenso de los regímenes nazi y fascista en Europa, aunque no han sido los únicos. Una explicación del fracaso de la utopía de la modernidad se puede encontrar en la pretensión de ser modelo para toda la humanidad, para todos y cada uno de los pueblos y culturas. Cuando en realidad el proyecto real está asentado en la intolerancia racista y étnica, construido partir de una imagen falsa de sí mismos creada por los Estados imperiales y coloniales de Europa en el siglo XIX, tal como lo denunció Martín Bernal<sup>785</sup>. El programa que fue retomado y extendido por los EEUU a partir de la Primera Guerra, impuesto desde la Segunda Guerra, cuando ya era evidente su incapacidad de organizar las vidas en sociedades urbanas, no hizo más que agravar los conflictos y desencuentros.

---

<sup>784</sup> Adorno T. y Horkheimer M. (1944), *Dialéctica del iluminismo*, (1987) Ed. Sudamericana, Buenos Aires, Argentina.

<sup>785</sup> Bernal, M. (1987) *Atenea Negra. Las raíces afroasiáticas de la cultura clásica*.

Si se considera agotado el programa de la modernidad la pregunta que surge es ¿hacia dónde ir? Esta pregunta primaria para cualquier historiador que hurgue en el pasado para comprender el presente, cuya respuesta pretenda ser de utilidad para modelar un futuro posible acorde a las necesidades comunes de los pueblos y sus poblaciones mayoritarias. Este hacia dónde ir no puede eludir a las ciudades como eje y principal motivo de reflexión, ya que fue el origen y la sede que concentró y sostiene lo fundamental, con aciertos y errores, del mundo moderno y la cultura occidental. La pregunta que no tendrá respuestas en este trabajo tampoco quiere ser retórica vacía.

A partir de aquí, propongo retomar los temas -y este escrito si es que colabora en algo- para continuar con el desafío de conocer lo que se ha hecho en la ciudad de Córdoba y otras con problemas similares y encontrar respuestas más sólidas. Como dijo el poeta Cantón<sup>786</sup> ¡La mesa está servida!

---

<sup>786</sup> Cantón, D. (1969), *La Mesa*, Siglo XXI, Buenos Aires. Versión en audio leída por el autor:  
[http://dariocanton.com/template.php?file=lectura\\_poesia/14-09-25\\_lectura-de-poemas-la-mesa.html](http://dariocanton.com/template.php?file=lectura_poesia/14-09-25_lectura-de-poemas-la-mesa.html)

## BIBLIOGRAFÍA Y CONSULTAS WEB

### INTRODUCCIÓN GENERAL

#### Bibliografía

- Bagú, S. (1974). *Historia Integral Argentina*, vol. 6. Centro Editor de América Latina: Buenos Aires.
- Benoit, M. (1997). *La Geometría fractal de la naturaleza*. Tusquets: España.
- Benoit, M. y Hudson R. (2006). *Fractales y finanzas*. Tusquets: España.
- Carbonetti, A. (2007). *Tesis de Doctorado en Demografía* (Inédita). Centro de Estudios Avanzados, UNC: Córdoba, Argentina.
- Carrasco, B. (1927). *Plan Regulador y de Extensión para la ciudad de Córdoba*.
- De Titto, R. (2004). *Los hechos que cambiaron la historia argentina en el siglo XX*. El Ateneo: Buenos Aires.
- Díaz Alejandro, C. (1975). *Ensayos sobre la historia económica argentina*. Amorrortu: Buenos Aires.
- Díaz Terreno, F. (2006). “Viejas y nuevas imágenes de la periferia de Córdoba” en *La periferia de Córdoba. Cuestiones sobre Hábitat Urbano*, Cecilia Marengo (ed). Instituto de Investigación de Vivienda y Hábitat, Secretaría de Investigación, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Secretaría de Ciencia y Tecnología (SECyT), Universidad Nacional de Córdoba.
- Geertz, C. (1987). *La interpretación de las culturas*. Gedisa: México.
- Haiquel, M. (2009). *Valor y territorio. Una crítica a la economía espacial y regional desde la teoría marxista del valor (y un poco más...)*. Topos y Tropos: Córdoba, Argentina. Disponible en: <http://www.libreroonline.com/argentina/libros/270509/miguel-angel-haiquel/valor-y-territorio-una-critica-a-la-teoria-economica-espacial.html>
- Haiquel, M. (2012) “Apuntes para pensar el territorio en las actuales condiciones de la economía mundial” en *Razón y Revolución* N° 23, 1er Semestre. Buenos Aires, Argentina. Disponible en: <http://revistaryr.org.ar/index.php/RyR/article/download/18/18>
- Haiquel, M. y otros (2005). “Memoria y olvido en la prensa gráfica. El crac de 1929 en los diarios *La Voz del Interior* y *La Nación*”, ponencia presentada en las IX Jornadas de Investigación en Comunicación Social, Villa María, Córdoba.
- Hobsbawm, E. (1998). *Historia del Siglo XX*. Crítica: Buenos Aires, Argentina.
- Lewis, P. (1993). *La crisis del capitalismo argentino*. Fondo de Cultura Económica: Buenos Aires.
- Madisson, A. (1988). *Dos crisis: América Latina y Asia 1.929-1.938 y 1.973-1983*. Fondo de Cultura Económica: México.
- Sokal, A. y Bricmont, J. (1999). *Imposturas Intelectuales*. Paidós: Barcelona, España.
- Sokal, A. (2009). *Más allá de las imposturas intelectuales: Ciencia, filosofía y cultura*. Paidós: Barcelona, España.

#### Consultas en la web

- “Benoit Mandelbrot, el matemático que amplió el concepto de geometría”, en *Gaussianos* [página web]. Recuperado de <http://gaussianos.com/benoit-mandelbrot-el-matematico-que-amplio-el-concepto-de-geometria/>
- Eichengreen, B. y O’rourke, K. (2009). “Una comparación histórico-estadística de la Gran Depresión con la crisis presente”, en *Sin Permiso.info* [página web]. Recuperado de: <http://www.sinpermiso.info/textos/una-comparacin-historico-estadstica-de-la-gran-depresin-con-la-crisis-presente>
- Haiquel, M. (2004). “Geometría: Del papiro de Rhind a los Fractales”, en *Topos y Tropos* [revista electrónica]. Recuperado de: <http://www.toposytropos.com.ar/N1/Fragmentos/fractales2.htm>
- “Imagen del Movimiento Browniano en tres dimensiones” (s.f). *Wikipedia*. Recuperado de: [https://es.wikipedia.org/wiki/Movimiento\\_browniano#/media/File:Wiener\\_process\\_3d.png](https://es.wikipedia.org/wiki/Movimiento_browniano#/media/File:Wiener_process_3d.png)

## PRIMERA PARTE: CONSTRUCCIONES Y PLANES

### INTRODUCCIÓN METODOLÓGICA

#### Bibliografía

- Braudel, F. (1949). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. 1º Ed: Fondo de Cultura Económica: México.
- Fernández García, F. (2000). *Introducción a la fotointerpretación*. Ariel: Barcelona, España.
- Page, C. A. (1993). “El primer Plan Regulador de la ciudad de Córdoba” en *DANA* N° 33-34. Buenos Aires, Argentina.
- Raisz, E. (1959). *Cartografía General*. Omega: Barcelona, España.

### Consultas en la web

- Bayod Camarero, A. (2010). “La fotografía histórica como fuente de investigación documental” [archivo PDF]. Recuperado de: [www.xiloca.com/espacio/wp-content/uploads/2012/05/foto\\_docu.pdf](http://www.xiloca.com/espacio/wp-content/uploads/2012/05/foto_docu.pdf)
- Page, C. A (2013) “El noviciado. Casa de Ejercicios de la ciudad de Córdoba. Historia de un edificio y su repercusión”, Centro de Arqueología Urbana, FAU-UBA [página web]. Recuperado de: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/cau/?p=4056>
- Ansaldi, W. (1996). “Las prácticas sociales de la conmemoración en la Córdoba de la modernización, 1880-191” Publicado originalmente en soporte papel, en *Sociedad* N° 8, abril de 1996, pp. 95-127. Facultad de Ciencias Sociales (UBA): Buenos Aires, Argentina. Recuperado de: [http://www.catedras.fsoc.uba.ar/udishal/art/las\\_practicas\\_sociales.pdf](http://www.catedras.fsoc.uba.ar/udishal/art/las_practicas_sociales.pdf)
- Page, C. A. (17 de junio del 2007). “A 80 años del Plan Carrasco” en *La Mañana* [diario digital], Recuperado de: <http://www.lmcordoba.com.ar/2007/06/17/nota139644.html>

## CAPÍTULO 1: DE LA FUNDACIÓN A 1927

### Bibliografía

- Archivo Municipal de Córdoba, Documentos de 1918 A-2-57
- Archivo Municipal de Córdoba, Documentos de J 924 A-2-73. Fol. 723.
- Bischoff, E. U. (1986). *Historia de los barrios de Córdoba. Sus leyendas, instituciones y gentes*. Efraín U. Bischoff: Córdoba, Argentina.
- Boixadós, M. C., Maizón A. S. y Eguía, M. A. (2013). *Plazoleta Vélez Sarsfield*. Ed. Secretaría de Extensión, FFyH-UNC: Córdoba, Argentina.
- Boixados, M.C (2000). *Las Tramas de una Ciudad entre 1870 y 1890. Elite urbanizadora, infraestructura, poblamiento*. Ferreyra: Córdoba, Argentina.
- Boixados, M.C (2002). “Vivienda y moral. La acción de la Comisión Protectora de los Artesanos de San José, 1900-1930” en Vidal, G. y Vagliente P. (comps.) *Por la señal de la cruz*. Ferreyra: Córdoba, Argentina.
- Boixados, M.C., Maizón A. S. y Eguía, M. A. (2014), *Plazas a los cuatro vientos: Plaza Alberdi, Plaza Libertad, Plaza Colón, Plaza Rivadavia*, Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.
- Boixados, M.C. (2005). “La población de la ciudad de Córdoba según los datos censales de 1869” [reedición]. *Documento de Trabajo N° 6*. Centro de Investigaciones de la Facultad de Filosofía y Humanidades, Área de Historia, UNC: Córdoba, Argentina.
- Ferrero, Roberto (1999), *Breve historia de Córdoba. (1528-1995)*, Ed Alción: Córdoba.
- Foglia, M. E. (1987). *La Cuadrícula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana: El caso de Córdoba, 1573-1810*. Instituto del Ambiente humano, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UNC: Córdoba, Argentina.
- Gómez Zaffini, S. y Gómez Zaffini, N. (2009). “Cien años de vida en barrio General Paz”. *Biblioteca Popular Vélez Sarsfield. 100 años*. Córdoba, Argentina.
- Monterisi, M. T., Ribichini, J. J., Uano, A. (2003). *El Hospital Italiano de Córdoba en su Centenario*. Ediciones del Copista: Córdoba, Argentina.
- Page, C (2008), *El espacio público en las ciudades hispanoamericanas. El caso de Córdoba (Argentina). Siglos XVI a XVIII*, Báez Ediciones: Córdoba.
- Rama, Ángel (1985), “La ciudad letrada”, en *Cultura urbana latinoamericana*, pp. 11-37, CLACSO: Buenos Aires.
- Rettaroli J. M. y Martínez J. (1993), *Evolución de la planta urbana de la ciudad de Córdoba*, Municipalidad de Córdoba.
- Trecco, A. (2000). *La arquitectura de Córdoba. 1573-2000*. UNC: Córdoba, Argentina.

### Consultas en la web

- Academia Nacional de Ciencias, página oficial. “El edificio de la Academia Nacional de Ciencias” [página web]. Recuperado de: <http://www.anc-argentina.org.ar/web/institucional/25>
- Álvarez Moncada, M. (30 de junio de 2014). “Una historia de 102 años” en *LaVoz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/turismo/una-historia-de-102-anos>
- Audibert, A. (1892). “Capítulo IX”, *Los límites de la antigua provincia del Paraguay*, Biblioteca Virtual del Paraguay [página web]. Recuperado de: [http://www.bvp.org.py/biblio\\_htm/audibert/audibert2.htm](http://www.bvp.org.py/biblio_htm/audibert/audibert2.htm)
- Banco de Córdoba, página oficial. “Historia” [página web]. Recuperado de: [https://www.bancor.com.ar/718\\_APP/institucional/museo-francisco-tamburini/historia/](https://www.bancor.com.ar/718_APP/institucional/museo-francisco-tamburini/historia/)
- “Barrio San Vicente Córdoba” (7 de agosto del 2013) en La Biblioteca de la FAUD [página web]. Recuperado de: <http://bibliotecafaud.blogspot.com.ar/2013/08/barrio-san-vicente-cordoba.html>

- “Biografía de Francisco Tamburini” (10 de agosto del 2010) en La Biblioteca de la FAUD [página web]. Recuperado de: <http://bibliotecafaud.blogspot.com.ar/2010/08/biografia-de-francisco-tamburini.html>
- Boixadós, M. C. (1998). “Expropiación de tierras comunales indígenas” en *Issuu* [publicación digitales]: [https://issuu.com/cristinaboixados/docs/expropiacion\\_de\\_tierras\\_comunales\\_i](https://issuu.com/cristinaboixados/docs/expropiacion_de_tierras_comunales_i)
- Boixados, M.C. (2006), “Una ciudad en exposición. Córdoba, 1871”, en *Archivo de la Facultad de Filosofía y Humanidades Universidad Nacional de Córdoba* [página web]. Recuperado de: [http://www.ffyh.unc.edu.ar/archivos/modernidades\\_a/ VIII/DEFINITIVOS/Art.Boixados.htm](http://www.ffyh.unc.edu.ar/archivos/modernidades_a/ VIII/DEFINITIVOS/Art.Boixados.htm)
- Bordese, F. G. (2015). “Antiguo Banco de la Nación Argentina, sede Córdoba (1911-1967)” en *Revista del Archivo Fotográfico de Córdoba* [archivo PDF]. Recuperado de: <https://archivofotograficodecordoba.files.wordpress.com/2012/08/antiguo-banco-de-la-nacion3b3n-argentina-sede-en-cc3b3rdoba-capital-1911-e28093-19671.pdf>
- Cabrera, P. (1916), “Córdoba de la Nueva Andalucía. Noticias etnogeográficas e históricas acerca de su fundación”, Año 3. Nº 10. Diciembre de 1916 pp. 184-220 [archivo PDF]. Recuperado de: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/REUNC/article/viewFile/4369/6268>
- Campana, Aldo H. y Muela, Ricardo (s.f.). “Capilla del Niño Dios” en *Capillas y Templos* [página web]. Recuperado de: <http://www.capillasytemplos.com.ar/cordobacapital-capilladelni%C3%B1odios.htm>
- Catedral de Córdoba, página oficial. “Historia” [página web]. Recuperado de <http://www.catedraldecordoba.org.ar/es/historia.html>
- Centro Cultural Cabildo, página oficial (21 de julio de 2011). “El Cabildo de Córdoba, por el historiador Dr. Carlos Ighina” [página web]. Recuperado de: <https://centroculturalcabildo.wordpress.com/2011/07/21/el-cabildo-de-cordoba-por-el-historiador-dr-carlos-ighina/> .
- Cepeda, M. L. (1966). *Gente, Casas y Calles de Córdoba* citado por Ramés, V. (12 de agosto 2015) “Evocación y condena del Mercado Cabrera” en *Diario Alfil* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.diarionalfil.com.ar/2015/08/12/evocacion-y-condena-del-mercado-cabrera/>
- “Cervecería Córdoba: está a punto de caerse la chimenea” (15 de enero del 2010) en *La Voz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: [http://archivo.lavoz.com.ar/10/01/15/secciones/ciudadanos/nota.asp?nota\\_id=583287](http://archivo.lavoz.com.ar/10/01/15/secciones/ciudadanos/nota.asp?nota_id=583287) .
- *Córdoba Turismo*, página oficial. “Iglesia nuestra señora del Pilar” [página web]. Recuperado de: <http://www.cordobaturismo.gov.ar/audioguia/795/> .
- *Córdoba Turismo*, página oficial. “Iglesia San Roque y Museo Obispo Salguero” [página web]. Recuperado de: <http://www.cordobaturismo.gov.ar/audioguia/795/>
- *Córdoba Turismo*, página oficial. “Mercado Sur” [página web]. Recuperada de: <http://www.cordobaturismo.gov.ar/audioguia/381/>
- Díaz Valentín de Álvarez, M. L. (1987). “Historia del barrio Cerro de las Rosas” en *Córdoba de Antaño* [página web]. Recuperado de: [http://www.cordobadeantaño.com.ar/capital/arquitectura/barrios/cerro-de-las-rosas#!10257586\\_784235331619295\\_5589535112691949466\\_o](http://www.cordobadeantaño.com.ar/capital/arquitectura/barrios/cerro-de-las-rosas#!10257586_784235331619295_5589535112691949466_o)
- Dómina, E. (2 de octubre del 2011). “Tres intendentes para recordar” en *La Voz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/suplementos/temas/tres-intendentes-para-recordar>
- Durello, Gervasio (2017) “Historia de la Parroquia Malagueño hasta 2017”, *Calameo*, Revista digital, Recuperado de: <https://es.calameo.com/books/00526279080bc7c63ed67>
- E.N.S.A Carbó, página oficial. “Historia de la Escuela” [página web]. Recuperado de: [http://enscarbo.cba.infed.edu.ar/sitio/index.cgi?wid\\_seccion=1&wid\\_item=9](http://enscarbo.cba.infed.edu.ar/sitio/index.cgi?wid_seccion=1&wid_item=9)
- Facultad de Ciencias Médicas, página oficial, “Hospital Nacional de Clínicas, Dr. Pedro Vella” [página web]. Recuperado de <http://www.fcm.unc.edu.ar/hospital-nacional-de-clinicas-fcm/>
- Frailes Dominicos de Argentina, página oficial. “Monasterio Santa Catalina de Siena - Córdoba” [página web]. Recuperado el 25 de agosto del 2015 en [http://www.op.org.ar/?page\\_id=202](http://www.op.org.ar/?page_id=202)
- Furlani, Alfredo (2005). “La Plazoleta de la Merced en el siglo XX”, presentado en las “IV Jornadas de Historia Municipal de Córdoba” en *Academia* [página web]. Recuperado de: [https://www.academia.edu/28159193/La\\_Plazoleta\\_de\\_la\\_Merced\\_en\\_el\\_siglo\\_XX](https://www.academia.edu/28159193/La_Plazoleta_de_la_Merced_en_el_siglo_XX)
- Furlani, Alfredo (s.f). “Blancos Sayales en la Córdoba de antaño. Encuentros y desencuentros entre Dominicos y Mercedarios” en *Academia* [página web]. Recuperado de: [https://www.academia.edu/28159190/BLANCOS\\_SAYALES\\_EN\\_LA\\_C%C3%93RDOBA\\_DE\\_ANTA%C3%91O\\_Encuentros\\_y\\_desencuentros\\_entre\\_Dominicos\\_y\\_Mercedarios](https://www.academia.edu/28159190/BLANCOS_SAYALES_EN_LA_C%C3%93RDOBA_DE_ANTA%C3%91O_Encuentros_y_desencuentros_entre_Dominicos_y_Mercedarios)
- García, Sergio D. (2001). “El ramal del Ferrocarril a Malagueño de ayer y de hoy” en revista *Todo Trenes*. Recuperado de: <http://www.infoguiamalagueno.com.ar/noticias-detalle.php?noticia=525>
- Gobierno de la Provincia de Córdoba, página oficial. “Museo provincial de bellas artes Evita. Palacio Ferreyra” [página web]. Recuperado de: <http://www.cba.gov.ar/museo-superior-de-bellas-artes-evita-palacio-ferreyra/>



- Gobierno de la Provincia de Córdoba, página oficial. “Museo Provincial Marques de Sobremonte” [página web]. Recuperado de: <http://www.cba.gov.ar/museo-provincial-marques-de-sobre-monte/>
- González Fasani, A. M. (2010), “El monasterio de San José: población conventual y vinculaciones sociales del Carmelo Descalzo en el Tucumán (1790-1806)”, *Hispania Sacra*, LXII, 126, julio-diciembre. Recuperado de: [hispaniasacra.revistas.csic.es/index.php/hispaniasacra/article/download/262/260](http://hispaniasacra.revistas.csic.es/index.php/hispaniasacra/article/download/262/260)
- Guerra, R. (20 de agosto del 2015). “Hospital San Roque: nacido de una fe y ligado a las aulas” en *La Voz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de <http://www.lavoz.com.ar/salud/hospital-san-roque-nacido-de-una-fe-y-ligado-las-aulas#!/>
- “Hallaron una cripta colonial en pleno centro de Córdoba” (viernes 28 de marzo de 2003) en *La Nación* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lanacion.com.ar/484175-hallaron-una-cripta-colonial-en-pleno-centro-de-cordoba>
- Hünicken, Mario (2004) “Doctor Guillermo Bodenbender, su Obra Geológica en Argentina”, *Correlación Geológica* N° 19, pp. 15-22.
- “Iglesia de San Francisco en Córdoba” (22 de noviembre del 2012) en *Fullblog* [blogspot]. Recuperado de: <http://cordoba.fullblog.com.ar/iglesia-de-san-francisco-en-cordoba.html>
- “Iglesia del monasterio de San José de las Carmelitas descalzas de Santa Teresa” en *Capillas y Templos* [página web]. Recuperado de <http://www.capillasytemplos.com.ar/cordobacapital-lasteresas.htm>
- “Kronfuss, Johannes” (2011) en *Moderna Buenos Aires* [publicación digital del Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, CPAU]. Recuperado de: <https://www.modernabuenosaires.org/arquitectos/johannes-kronfuss>
- “Legislatura de la Provincia de Córdoba” (s.f.) en Córdoba de Antaño [página web]. Recuperado de: [http://www.cordobadeantaño.com.ar/institucional/gubernamental-oficial/legislatura-de-la-provincia-de-cordoba#!legislatura\\_cordoba\\_a\\_o\\_1905](http://www.cordobadeantaño.com.ar/institucional/gubernamental-oficial/legislatura-de-la-provincia-de-cordoba#!legislatura_cordoba_a_o_1905)
- Marchetti, S. A. (2013). “La ciudad de Córdoba y el planeamiento territorial hispanoamericano”, artículo basado en el “Capítulo I: Los comienzos” del libro inédito *Córdoba: Su memoria construida*, en *Las Varrillas vive* [página web]. Recuperado de: <http://www.lasvarillasvive.com.ar/index.php?s=noticia&id=19764&sID=1>
- Marconetti, D. (12 de junio de 2011). “El inquieto espíritu del señor Galíndez” en *La Voz del Interior* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/cordoba/inquieto-espiritu-senor-galindez>
- Núñez Taborda, M. E. (2012). “Una decena de antiguos puentes cruzan el curso del Río Suquía”, en *La Mañana de Córdoba* [diario digital]. Recuperado de: [http://www.lmcordoba.com.ar/nota/97601\\_una-decena-de-antiguos-puentes-cruzan-el-curso-del-rio-suquia](http://www.lmcordoba.com.ar/nota/97601_una-decena-de-antiguos-puentes-cruzan-el-curso-del-rio-suquia)
- Observatorio Astronómico de Córdoba, página oficial. “Historia” [página web]. Recuperado de <http://oac.unc.edu.ar/institucionales/historia/>
- Page, C. (s.f.). “El Rosedal del Parque Sarmiento de Córdoba 1920/25” [archivo PDF]. Recuperado de: [http://www.carlospage.com.ar/wp-content/2008/06/el\\_rosedal.pdf](http://www.carlospage.com.ar/wp-content/2008/06/el_rosedal.pdf)
- Ramés V. (8/05/2015), “Nombres para una plaza sepultada”, *Diario Alfil*. Recuperado de: <http://www.diarioalfil.com.ar/2015/05/08/nombres-para-una-plaza-sepultada/>
- Pandolfi, G. (11 de marzo del 2016). “Palidece el cementerio San Jerónimo” en *LaVoz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/palidece-el-cementerio-san-jeronimo>
- Parise, E. (19 de diciembre del 2016). “El primer dique San Roque y la historia de un crimen que no fue” en *Clarín* [diario digital]. Recuperado de: [http://www.clarin.com/ciudades/primer-dique-san-roque-historia-crimen\\_0\\_SJC5vCS4e.html](http://www.clarin.com/ciudades/primer-dique-san-roque-historia-crimen_0_SJC5vCS4e.html)
- Ramírez, Hernán (2009), “Entrelazando intereses: empresarios y Estado municipal. Córdoba, 1908-1911”, *Anuario del Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti”*, año 9, n° 9, Córdoba Argentina, pp. 263-281. [archivo PDF]. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3847569.pdf>
- Redacción La Voz (2013). “De cárcel a complejo cultural” [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/turismo/de-carcel-complejo-cultural>
- Redacción La Voz (23 de junio del 2014). “Secretos de Alcobas centenarias” en *Voy de Viaje* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.voydeviaje.com.ar/cordoba/secretos-de-alcobas-centenarias>
- Reyes, J. (2011), “Barrio Firpo (hoy barrio Bustos) junio 1929 a diciembre de 1944” [archivo PDF] en *Programa de historia oral barrial- Municipalidad de Córdoba, página oficial*. Recuperado de: <http://www2.cordoba.gov.ar/historia-memoria-barrial-cordoba/wp-content/uploads/2013/11/Ex-Barrio-Firpo-por-Juan-Ram%C3%B3n-Reyes.pdf>
- Staudenmaier Orelo, M. (1929). “Historia del Mercado Sud, el primero de Córdoba”, publicado en el periódico *Los Principios*, Córdoba, Argentina en XENEAOLXIAS [página web]. Recuperado de: <http://www.xenealoxia.org/historia/618-historia-del-mercado-sud-el-primero-de-cordoba>

- Universidad Nacional de Córdoba, página oficial. “Manzana de las luces” [página web]. Recuperado de <http://www.unc.edu.ar/sobre-la-unc/manzana-jesuitica/manzanadelasluces>
- Villagra, R. (14 de agosto del 2006). “La Plaza Sobremonte” en *La mañana de Córdoba* [diario digital]. Recuperado de: [http://www.lmcordoba.com.ar/ed\\_ant/2006/06-08-14/debate\\_04.htm](http://www.lmcordoba.com.ar/ed_ant/2006/06-08-14/debate_04.htm)
- Vivas, M. (2008) La legislación local en Córdoba de la Nueva Andalucía (1573-1583), *Revista de Historia del derecho* Núm. 36, pp. 399-452. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/360509>

## **CAPÍTULO 2: CÓRDOBA EN 1927 Y EL PLAN CARRASCO**

### **Bibliografía**

- Ansaldo, W. (1996). “Las prácticas sociales de la conmemoración en la Córdoba de la modernización, 1880-191” Publicado originalmente en soporte papel, en *Sociedad* N° 8, abril de 1996, pp. 95-127. Facultad de Ciencias Sociales (UBA): Buenos Aires, Argentina.
- Bergallo, M. (2010). “Arquitectura del Palacio de Justicia de Córdoba” en *Córdoba y su justicia: años 1926 a 2010, contexto y figuras*. Centro de Capacitación Ricardo C. Núñez: Córdoba, Argentina.
- Berjman, S. (compiladora) (1997). *Benito Javier Carrasco: Sus textos*. Cátedra de Planificación de Espacios Verdes, Facultad de Agronomía de la Universidad Nacional de Buenos Aires: Buenos Aires, Argentina.
- Bischoff, E. (1986). *Historia de los barrios de Córdoba. Sus leyendas, instituciones y gentes*. Efraín U. Bischoff: Córdoba, Argentina.
- Boixadós, M., Maizón A. y Eguía, M. (2013). *Plazoleta Vélez Sarsfield*. Ed. Secretaría de Extensión, FFyH-UNC: Córdoba, Argentina.
- Carbonetti, A. (2008). “Un plan para combatir la tuberculosis en Córdoba en la década del '30” en *Salud Colectiva* N°4, p.203-219: Buenos Aires, Argentina.
- Carrasco, B. J. (1927). *Plan Regulador y de Extensión para la ciudad de Córdoba*.
- Carrillo, R. (1951). *Teoría del Hospital*. Departamento de Talleres Gráficos del Ministerio de Salud Pública de la Nación: Buenos Aires, Argentina.
- Díaz Terreno, F. (2006). “Viejas y nuevas imágenes de la periferia de Córdoba” en *La periferia de Córdoba, cuestiones sobre Hábitat Urbano*, Cecilia Marengo (ed). Instituto de Investigación de Vivienda y Hábitat, Secretaría de Investigación, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Secretaría de Ciencia y Tecnología (SECyT), Universidad Nacional de Córdoba.
- Gallardo, R. (2003). *La Arquitectura en Córdoba y su historia. Compilación de escritos*. Nuevo Siglo: Córdoba, Argentina.
- Martínez Crovetto, R. (1981). “Las plantas utilizadas en medicina popular en el noroeste de Corrientes (República Argentina)”. *Miscelánea*. Fundación Miguel Lillo: San Miguel de Tucumán, Argentina.
- Niembro, R. (1983). Caracterización morfológica y anatómica de Semillas forestales. Universidad Autónoma de Chapingo: México.
- Páez de la Cadena, F. (2009). *Historia de los Estilos en Jardinería*. Ediciones Akal S.A: Madrid, España.
- Page, C. (1993). “El primer Plan Regulador de la ciudad de Córdoba” en *DANA* N° 33-34, Buenos Aires, Argentina.
- Page, C. (1994). *La arquitectura oficial en Córdoba (1930-1950)*. Publicado por el Ministerio de Cultura y Educación de la Nación: Buenos Aires, Argentina.
- Page, C. (2001). “La Ciudad Universitaria de Córdoba. Antecedentes de su emplazamiento y proyecto del Arquitecto Jorge Sabaté (1949)”. Publicación del Undécimo Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina realizado en Córdoba. Academia Nacional de la Historia: Buenos Aires, Argentina.
- Scalabrini Ortiz, R. (1938). “Historia del Ferrocarril Central Córdoba”, Cuadernos de Forja N° 6-7: Buenos Aires, Argentina.
- Spósito, D. (12 de diciembre del 2006). “Córdoba: Un siglo de vida, 9 años de olvido”, en *Diario La Mañana de Córdoba*.
- Törgerson, D. (1993). “Entre el conocimiento y la política: La tres caras del análisis de las políticas públicas” en Aguilar Villanueva, L. *El estudio de las políticas públicas*. Porrúa: México.
- Trecco, A. (2001). *Arquitectura de Córdoba 1573-2000*. Universidad Nacional de Córdoba: Córdoba, Argentina.
- Venturini, E., Ávila, V. y Terreno, C. (2015). “Transformaciones urbano-territoriales y sustentabilidad del desarrollo en la ciudad de Córdoba 1910-2010.” *Arquisur Revista*, Año 5, N° 7, p. 76-93.

### **Consultas en la web**

- Agencia Córdoba Turismo, página oficial. “Biblioteca Córdoba” [página web]. Recuperado de: <http://www.cordobaturismo.gov.ar/audioguia/143/>

- “Alberdi-Cervecería Córdoba” (10 de junio del 2015) en *Museo del Club Belgrano* [blog spot]. Recuperado de: <http://belgranomuseo.blogspot.com.ar/2015/06/alberdi-cerveceria-cordoba.html>
- Asociación amigos del Museo de la Industria. “El edificio del museo” [página web]. Recuperado de: [http://www.amicordoba.com.ar/el\\_museo.html](http://www.amicordoba.com.ar/el_museo.html)
- Azpiazu, D., Bonofiglio, N. y Nahón, C. (2008). *Agua y Energía*. “Mapa de situación y problemáticas regulatorias de los servicios públicos en el interior del país” [archivo PDF]. Recuperado de: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/argentina/flacso/tesis/dt18.pdf>
- Barbero Muñoz de Morales, E. y Rodríguez, C. I. (2009). *Fenología de quercus ilex l y quercus suber l en una dehesa del centro peninsular* [archivo PDF]. Proyecto fin de carrera de la Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica Forestal, Universidad Politécnica de Madrid. Recuperado de: [http://oa.upm.es/1720/1/PFC\\_CELIA\\_ISABEL\\_RODRIGUEZ\\_BARBERO.pdf](http://oa.upm.es/1720/1/PFC_CELIA_ISABEL_RODRIGUEZ_BARBERO.pdf)
- Batallón Comunicaciones 141, página oficial. “Reseña histórica de la unidad” [página web]. Recuperado de: <http://www.bcom141.ejercito.mil.ar/rese%C3%B1a.html>
- Biografía Jaime Roca” (19 de abril del 2011) en *La Biblioteca de la FAUD* [página web]. Recuperado de: <http://bibliotecafaud.blogspot.com.ar/2011/04/biografia-de-jaime-roca.html>
- Blasco, J. (2012, 1º de abril). “La Viena Roja y la vivienda como utopía social: el caso de las *höfe*”, en *Urban Networks* [página web]. Recuperado de: <http://urban-networks.blogspot.com.ar/2012/04/la-viena-roja-y-la-vivienda-como-utopia.html>
- Boletín Agrario (s.f.). “Arce” [página web]. Recuperado de: <http://www.boletinagrario.com/ap-6.arce.77.html>
- Brondo, H. (2014). “Hace 70 años La Cañada se domesticaba” en *La voz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/cordoba-ciudad/hace-70-anos-la-canada-se-domesticaba>
- “Cae el calicanto de don Miguel de Peredo” (27 de marzo de 1946) *La Voz del Interior* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.capillasytemplos.com.ar/cordobacapital-capilladelni%C3%B1odios.htm>
- Campana, A. H. y Muela, R. (s.f.). “Capilla del Niño Dios” en *Capillas y Templos* [página web]. Recuperado de: <http://www.capillasytemplos.com.ar/cordobacapital-capilladelni%C3%B1odios.htm>
- Cátedra Pernaut, FADU. *Síntesis Histórica de Buenos Aires Ficha bibliográfica* N°17 [archivo PDF]. Cátedra arquitecto Carlos Pernaut, Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo, Universidad Nacional de Buenos Aires: Buenos Aires, Argentina. Recuperado de: <https://catedrapernaufadu.files.wordpress.com/2016/10/ficha-bibliografica-nc2b018-buenos-aires-4-siglos.pdf>
- Club Atlético General Paz Juniors, página oficial. “Historia” [blog spot]. Recuperado de: <http://gralpazjuniors.blogspot.com.ar/search/label/Historia>
- Colegio Corazón de María, página oficial. “Nuestra historia” [página web]. Recuperado de: <http://www.corazondemaria.edu.ar/historia.html>
- Contreras Padilla, A. (2013), “La ciudad jardín. Huellas decimonónicas en el urbanismo moderno”, en *Investigación y diseño*, UAM-X, CyAD: México DF. Recuperado de: [https://publicaciones.xoc.uam.mx/TablaContenidoLibro.php?id\\_libro=389](https://publicaciones.xoc.uam.mx/TablaContenidoLibro.php?id_libro=389)
- Correas Vázquez, A. (10 de septiembre de 2009). “La Bajada del Negrito Muerto.” en *elaleph.com*. [Foro]. Recuperado de: <http://foro.elaleph.com/viewtopic.php?t=40673>
- Costa, L. y Niemeyer, O. (s.f.). “Brasilia. Una utopía moderna. 1956-1960” en *Proyectos 7/ Proyectos 8 del Dpto. Proyectos Arquitectónicos*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla [wordpress]. Recuperado de: <https://proyectos4etsa.wordpress.com/2013/01/30/brasilia-una-utopia-moderna-1956-1960-lucio-costaoscar-niemeyer/>
- Díaz, R. (2012), “Invocando a las ciudades jardín”, *Clavius*, [Revista digital] Año II, No. 7, Septiembre, *La Jornada Jalisco*. Recuperado de: <https://formacionsocial.iteso.mx/documents/10901/0/D-199903-5.pdf/52b95d03-292a-40c7-8e31-48ad995c3259>
- Dirección Nacional de Vialidad (1970). *Día del camino año 1969: su proyección; inauguración de obras y actos celebratorios*. Buenos Aires, Argentina.
- Dómina, E. (2 de octubre del 2011). “Tres intendentes para recordar” en *La Voz.com.ar* [Diario digital] Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/suplementos/temas/tres-intendentes-para-recordar>
- E.N.S.A Carbó, página oficial “Historia de la Escuela” [página web]. Recuperado de: [http://enscarbo.cba.infed.edu.ar/sitio/index.cgi?wid\\_seccion=1&wid\\_item=9](http://enscarbo.cba.infed.edu.ar/sitio/index.cgi?wid_seccion=1&wid_item=9)
- El Jardín Bonito (s.f.). “Acacia melanoxylon” [página web]. Recuperado de: <http://www.eljardinbonito.es/fichas/acacia-negra-mimosa-australiana-acacia-melanoxylon-00.html>
- “El roble americano (*Quercus rubra* L.)” [archivo PDF]. Asociación Forestal Galicia. Recuperado de: [http://www.selvicultor.net/redfor/wp-content/uploads/nuevos\\_docs/guia\\_Fresno.pdf](http://www.selvicultor.net/redfor/wp-content/uploads/nuevos_docs/guia_Fresno.pdf)
- EPEC, página oficial. “Historia de EPEC” [página web]. Recuperado de: [https://www.epec.com.ar/institucional\\_historia.html](https://www.epec.com.ar/institucional_historia.html)



- “Ex Molino Ducasse” en Wikimapia [página web]. Recuperado de: <http://wikimapia.org/26664350/es/Ex-Molino-Ducasse>
- Facultad de Ciencias Médicas, página oficial, “Hospital Nacional de Clínicas, Dr. Pedro Vella” [página web]. Recuperado de: <http://www.fcm.unc.edu.ar/hospital-nacional-de-clinicas-fcm/>
- Federación Latinoamericana de Colegios de la Compañía de Jesús (FLACSI), página oficial. “Instituto Jesuita Sagrada Familia” [página web]. Recuperado de: <http://www.flacsi.net/colegios/instituto-jesuita-sagrada-familia/>
- Ferrari Nicolay, R. (26 de mayo del 2016). “Hospital Córdoba, historia del pionero en cirugías cardíacas y quemados.” en *Buenas Noticias* [página web]. Recuperado de: <http://buenas.com.ar/index.php/2016/05/26/cordoba-historia-del-hospital-pionero-en-cirugias-cardiacas-y-quemados/>
- García, M. (2005). “Historia del Teatro Libertador” en *Monografias.com* [página web]. Recuperado de: <http://www.monografias.com/trabajos36/teatro-del-libertador/teatro-del-libertador2.shtml#ixzz3p1b2F0B8>
- Gil, L. y Pajares, J. (s.f). “La grafiosis de los Olmos” en *Hojas Divulgadoras*. Nº 19/85, publicaciones de Extensión Agraria, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación [archivo PDF]. Madrid, España. Recuperado de: <http://www.abc.es/gestordocumental/uploads/sociedad/grafiosis.pdf>
- Gobierno de la Provincia de Córdoba, página oficial. “Secundarios” [página web]. Recuperado de: <http://protur.cba.gov.ar/secundarios/>
- Hermanas Terciarias Dominicanas, página oficial. “Las Hermanas Terciarias Dominicanas” [página web]. Recuperado de: [http://www.op.org.ar/?page\\_id=138](http://www.op.org.ar/?page_id=138).
- Hiernaux, D. y Lindón, A. (2004). “La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos” [archivo PDF] en Revista *Papeles de población* N°42, UAM México. Recuperado de: <https://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/Voz%20y%20sentido%20de%20los%20estudios%20urbanos.pdf>
- Hijas de la Inmaculada Concepción, página oficial. “Breve historia de la congregación” [página web]. Recuperado de: <http://www.fic.org.ar/carisma/historia/>
- Instituto Inmaculado Corazón de María Adoratrices, página oficial. “El Colegio” [página web]. Recuperado de: <http://adoratricescordoba.org/index.php/institucional/el-colegio.html>
- Instituto Jesuita Sagrada Familia, página oficial. “Historia” [página web]. Recuperado de: <http://sagradafamiliasj.edu.ar/instituto/>
- Instituto Secundario Ricardo Palma, página oficial. “Historia” [página web]. Recuperado de: <http://www.institutosecundarioricardopalma.com/historia.html>
- Irós, G. M. (2004), “El Suquía es hoy una cadena de oportunidades” en *La Mañana de Córdoba* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.trazosdigital.com.ar/iros.html>
- Jaime Roca: su primer período” (2005, 8 de septiembre) en *La Voz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: [http://archivo.lavoz.com.ar/2005/0908/suplementos/arquitectura/nota354161\\_1.htm](http://archivo.lavoz.com.ar/2005/0908/suplementos/arquitectura/nota354161_1.htm)
- Jerónimo Luis De Cabrera (I.P.E.M. 138) (2008, 22 de julio), en *Córdoba La Docta* [foto log]. Recuperado de: [http://www.fotolog.com/cordoba\\_la\\_docta/49292491/](http://www.fotolog.com/cordoba_la_docta/49292491/)
- Jiménez Nehring, N. (2012). “Producción de madera y almacenamiento de carbono en cafetales con cedro (*Cedre la odorata*) y caoba (*Swietenia macrophylla*) en Honduras” [archivo PDF]. Centro Agronómico Tropical de Investigación y Enseñanza, Costa Rica. Recuperado de: <http://orton.catie.ac.cr/repdoc/A9025e/A9025e.pdf>
- Jockey Club Córdoba, página oficial. “128 años de historia” [página web]. Recuperado de: <http://www.jockeyclubcordoba.com.ar/historia/>
- “Juan Kronfuss y su obra” (27 de enero de 2008) en *La Voz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: [http://archivo.lavoz.com.ar/08/01/27/secciones/grancordoba/nota.asp?nota\\_id=156885](http://archivo.lavoz.com.ar/08/01/27/secciones/grancordoba/nota.asp?nota_id=156885)
- *La voz del Interior* (2018), “La obra que puso final a una larga época de zozobra”. Recuperado de: <https://www.lavoz.com.ar/noticias/obra-que-puso-final-una-larga-epoca-de-zozobra/>
- López Cepeda, M. (1957), “Historia de la casa” en *Museo Genaro Pérez* [wordpress]. Recuperado de: <https://museogenaroperez.wordpress.com/breve-historia-de-la-casa/>
- Molina, F. (2003), *Remembranzas de Villa Belgrano* [archivo PDF]. Recuperado de: <http://www2.cordoba.gov.ar/historiamemoriabarrialcordoba/wpcontent/uploads/2013/11/RemembranzasVB.pdf>
- Municipalidad de Córdoba, página oficial. “Centro cultural General Paz” en *Secretaría de Cultura* [página web]. Recuperado de: <http://cultura.cordoba.gov.ar/2012/04/centro-cultural-general-paz/>
- Navajas, María (2007, 7 octubre), “Con linaje residencial”, *La Voz del Interior*. Recuperado de [http://archivo.lavoz.com.ar/herramientas/imprimir\\_notas.asp?nota\\_id=121979](http://archivo.lavoz.com.ar/herramientas/imprimir_notas.asp?nota_id=121979)

- Nicolini, A. (2005), “La Ciudad Hispanoamericana, Medieval, Renacentista y Americana”, *Revista de Historia del Arte Atrio* N°10/11, págs. 27-36 [archivo PDF]. Recuperada de: [https://www.upo.es/historia\\_arte/export/sites/historia\\_arte/ATRIO/Atrio\\_10/Alberto\\_Nicolini\\_La\\_ciudad\\_hispanoamericana\\_medieval\\_renacentista\\_y\\_americana.pdf](https://www.upo.es/historia_arte/export/sites/historia_arte/ATRIO/Atrio_10/Alberto_Nicolini_La_ciudad_hispanoamericana_medieval_renacentista_y_americana.pdf)
- Noro, S. L. (2008, 15 de agosto), “La fábrica militar de Aviones. Desarrollo de la Aeronáutica Argentina durante el gobierno del General Juan Domingo Perón” en *Aviación Argentina* [página web]. Recuperado de: <http://www.aviacionargentina.net/foros/fuerza-aerea-argentina.4/2357-fabrica-de-aviones-cordoba.html>
- Núñez Taborda, M.E. (2012), “Una decena de antiguos puentes cruzan el curso del Río Suquía”, en *La Mañana de Córdoba* [diario digital]. Recuperado de: [http://www.lmcordoba.com.ar/nota/97601\\_una-decena-de-antiguos-puentes-cruzan-el-curso-del-rio-suquia](http://www.lmcordoba.com.ar/nota/97601_una-decena-de-antiguos-puentes-cruzan-el-curso-del-rio-suquia)
- Origliá, G. (2015, 29 de julio), “La fábrica que fue orgullo del país, hacía aviones, autos, lanchas... Hoy languidece” en *La Nación* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lanacion.com.ar/1814348-la-fabrica-que-fue-orgullo-del-pais-hacia-aviones-autos-lanchas-hoy-languidece>;
- Otero, M. (2015, 13 de diciembre), “Las escuelas palacio” en *La Voz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/las-escuelas-palacio>
- Page, C. (2007, 17 de junio), “A 80 años del Plan Carrasco” en *La Mañana de Córdoba* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lmcordoba.com.ar/2007/06/17/nota139644.html>
- Page, C. (2013), “El noviciado. Casa de Ejercicios de la ciudad de Córdoba. Historia de un edificio y su repercusión”, Centro de Arqueología Urbana, FAU-UBA. Recuperado de: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/cau/?p=4056#more-4056>
- Pandolfi, G. (2012, 29 de agosto), “Proponen un centro cultural integral para una zona degradada” en *La Voz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/proponen-centro-cultural-integral-para-zona-degradada>
- Pandolfi, G. (2008, 7 de septiembre), “Una década sin silos en un predio que sigue en ruinas” en *La Voz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: [http://archivo.lavoz.com.ar/nota.asp?nota\\_id=237817](http://archivo.lavoz.com.ar/nota.asp?nota_id=237817)
- Perassi, D. (2009), “Estudio de los límites generados en la determinación de la línea de ribera en la Provincia de Córdoba”, Universidad Nacional de Córdoba, Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Escuela de Agrimensura. [Documento en PDF] Recuperado de: <http://www.bibliotecacpa.org.ar/greenstone/collect/facagr/index/assoc/HASH536f.dir/doc.pdf>
- Portal de Archivos Españoles-Gobierno de España, página oficial. “Pedro Sotelo Narváez: relación de las provincia de Tucumán”, Archivo General de Indias, Patronato, 294, N.9. Recuperado de: [http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/ControlServlet?accion=4&txt\\_accion\\_origen=2&txt\\_id\\_desc\\_ud=132593](http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/ControlServlet?accion=4&txt_accion_origen=2&txt_id_desc_ud=132593)
- Ragonese, A. (1981), “Cultivo y mejoramiento del paraíso gigante (Melía azedarachvar. Gigantea cv. Garrasino), en la República Argentina”. Academia Nacional de Agronomía y Veterinaria, Buenos Aires. Recuperado el 25 de septiembre del 2015 de: [http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/29330/Documento\\_completo.pdf?sequence=1](http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/29330/Documento_completo.pdf?sequence=1)
- Ramés, V. (2015, 1 de junio), “La caída del chalet Crisol” *Diario Alfil* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.diarionalfil.com.ar/2015/06/01/la-caida-del-chalet-crisol/>
- Ramés, V. (2016, 19 de febrero), “Viejos molinos de acento francés” *Diario Alfil* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.diarionalfil.com.ar/2016/02/19/viejos-molinos-de-acento-frances/>
- Redacción La Voz (2015, 15 de diciembre), “Nudo Vial 14: el cierre del arco noroeste costará \$ 2.200 millones” en *La Voz.com.ar*. Recuperado el 7 de diciembre de 2016 en <http://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/nudo-vial-14-el-cierre-del-arco-noroeste-costara-2200-millones>
- Redacción La Voz (2013, 2 de septiembre). “El primer Country de Córdoba” en *LaVoz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/tendencias/el-primer-country-de-cordoba>
- Redacción La Voz (2015, 6 de abril). “Las Torres de los Salesianos” en *La Voz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/cordoba/las-torres-de-los-salesianos>
- Rodríguez Molina, F. (s.f.). *Guía de silvicultura Producción de madera de alto valor. El fresno (Fraxinus excelsior L. Fraxinus angustifolia Vahl.)* [Archivo PDF]. Asociación Forestal Galicia. Recuperado de: [http://www.selvicultor.net/redfor/wp-content/uploads/nuevos\\_docs/guia\\_Fresno.pdf](http://www.selvicultor.net/redfor/wp-content/uploads/nuevos_docs/guia_Fresno.pdf)
- Rossi, C. A. (2009), “Proyecto de Ley para declarar Monumento Histórico Nacional el edificio del colegio Juan Bautista Alberdi” (S-2668/09), en *Senado de la Nación, Secretaría Parlamentaria, Dirección General de Publicaciones* [archivo PDF]. Recuperado de: [www.senado.gov.ar/parlamentario/parlamentaria/284049/downloadPdf](http://www.senado.gov.ar/parlamentario/parlamentaria/284049/downloadPdf)
- Sánchez de Lorenzo Cáceres, J.M (s.f.), “Magnolia grandiflora L.” Ficha elaborada por la Concejalía de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Murcia [archivo PDF]. Recuperada de: [Tesis: \*Urbanización en Córdoba \(1927-1984\)\*. Autor: Miguel A. Haiquel. Pág. 434](http://www.ayto-</a></li>
</ul>
</div>
<div data-bbox=)

[murcia.es/medioambiente/parquesyjardines/material/Arbol\\_mes\\_2013/2013\\_12%20Magnolia%20grandiniflora.pdf](http://murcia.es/medioambiente/parquesyjardines/material/Arbol_mes_2013/2013_12%20Magnolia%20grandiniflora.pdf)

- S. F. (2012, 10 de octubre) “La fábrica de aviones de Córdoba cumple 85 años”, *Aeroespacio*, revista de la Fuerza Aérea Argentina. Recuperado de: <http://www.aeroespacio.com.ar/index.php/historia/79-la-fabrica-de-aviones-de-cordoba-cumple-85-anos.html>

### CAPÍTULO 3: EL PLAN DE LAPADULA Y LA CIUDAD EN 1961

#### Bibliografía

- Ballent, Anahí y Liernur, J. F. (2014), *La casa y la multitud. Vivienda, política y cultura en la Argentina moderna*. Fondo de Cultura Económica: Buenos Aires, Argentina.
- Batisttel, T. (2006). *Oíd el ruido de rotas cubiertas. Cómo superar la crisis del transporte urbano*. Emporio: Córdoba, Argentina.
- Belini, C. (2009). *La Industria Peronista: 1946-1955: políticas públicas y cambio estructural*. Edhasa: Buenos Aires, Argentina.
- Bischoff, E. U. (1986) *Historia de los barrios de Córdoba. Sus leyendas, instituciones y gentes*. Efraín U. Bischoff: Córdoba, Argentina.
- Boixados, M. C. (2013). *Plazoleta Jerónimo Luis de Cabrera*. Secretaría de Ambiente Municipalidad de Córdoba y Secretaría de Extensión FFyH UNC: Córdoba, Argentina.
- *Boletín Municipal* del 14/15 de Febrero de 1951, Museo Histórico Municipal.
- *Boletín Municipal* del 30 de diciembre de 1950. Museo Histórico Municipal.
- Brenan, J. E. (1996), *El Cordobazo. Las guerras obreras en Córdoba, 1955-1976*. Sudamericana: Buenos Aires, Argentinas.
- Bustamante, J. et al. (1988), “Presencia Italiana en la Argentina: algunos de sus representantes en el campo de la arquitectura y el urbanismo en Córdoba”, *Revista Posición*, N°19, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Córdoba. Departamento Publicaciones ISBN: 950 9575 20 8, pp. 31 a 45
- Bustamante, J. (2013) “La vivienda y la fábrica. Dos dispositivos claves de la cultura urbana en Córdoba entre 1945 y 1970”, Capítulo de libro en CD: V Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. ISSN/ISBN 2339-6598. DUOT. Universidad Politécnica de Catalunya, España.
- Casavecchia, M. (1986). *Ernesto B. Lapadula. Opere e scritti, 1930-49*. CLUVA: Venecia, Italia.
- Della Paolera, C. M. (1940). “Prólogo” en Mignone, Luis V., *Urbanismo en los EE.UU.* El Ateneo: Buenos Aires, Argentina.
- Díaz Terreno, F. (2006). “Viejas y nuevas imágenes de la periferia de Córdoba” en *La periferia de Córdoba, cuestiones sobre Hábitat Urbano*, Cecilia Marengo (ed). Instituto de Investigación de Vivienda y Hábitat, Secretaría de Investigación, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Secretaría de Ciencia y Tecnología (SECyT), Universidad Nacional de Córdoba.
- James, D. (2003). *Violencia, Proscripción y Autoritarismo (1955-1976)*. Sudamericana: Buenos Aires, Argentina.
- Lapadula, E. (1952-1956). *Urbanismo I*. 2da. Edición. Escuela de Arquitectura, Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales-UNC.
- Lapadula, E. (1957). “Lineamientos generales del Plan Regulador de la Ciudad de Córdoba” en *8 de noviembre Día Mundial del Urbanismo*. Editado por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, impreso en los Talleres Gráficos Biffignandi.
- Lapadula, E. (1958). “Problemas urbanísticos de la Ciudad de Córdoba. Contribución a una Política Económica Urbana”, Separata de la *Revista de Economía N°15*, Banco de la Provincia de Córdoba, Año IX, Tomo IX Enero - Diciembre, pp. 66-73.
- Lapadula, E. (1962). *Lineamientos generales del Plan Regulador de la Ciudad de Córdoba*. Ministerio de Obras y Servicios Públicos de Córdoba. Archivo Histórico de la Municipalidad de Córdoba (mecanografiado).
- Lapadula, E. (1963) a. “Origen de la ciudad hispanoamericana”, *Revista de la Universidad Nacional de Córdoba*, N° 3-4, julio-octubre, pp. 357-377, ISSN 0370-7687. Ubicación física de documento: UNCOR-BMAYOR.
- Lapadula, E. (1963) b. “Origen y destino de la ciudad de Córdoba”, *Revista de la Universidad Nacional de Córdoba*, N° 3-4, julio-octubre, pp. 743-771. ISSN 0370-7687. Ubicación física documento: UNCOR-BMAYOR
- Lapadula, E. (1963) c. “Significación del día mundial del urbanismo”, en *Planeamiento, cinco enfoques*. Figura en el catálogo de la Biblioteca de la FADU como “Urbanismo Arq. Paisajista Sop. 13 – 013430”.
- Machuca, L. (2006). “Relatos de la Ciudad. Villa El Libertador. Primera parte.”, *Historias de Córdoba. Relatos de la ciudad*. Programa Municipal de Historia Oral Barrial. Municipalidad de Córdoba.

- Malecki, J. (2015). “De la Córdoba de las campanas a la Córdoba de las avenidas. Transformaciones urbanas y nuevos imaginarios urbanos en Córdoba, 1947-1975”, publicado en la *Revista Caiana* N° 6 primer semestre.
- Mc Cloud, J. (2015). *Del Jeep al Torino. La historia de IKA, primera planta automotriz integrada de Sudamérica*. Lenguaje Claro: Buenos Aires, Argentina.
- Méndez, P. (2012). *Experiencias de urbanismo y planificación en la argentina 1909-1955. Biografías de los protagonistas*. Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana (CEDODAL) y el Ministerio Infraestructura del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, Argentina.
- Ortiz Bergia, M. J. (2014). “Casas para los trabajadores. Los planes estatales de vivienda social en la Córdoba peronista.” *Coordenadas. Revista de historia local y regional*, Año I, número 2, julio-diciembre.
- Page, C.A. (1994). *La arquitectura oficial en Córdoba (1930-1950)*. Publicado por el Ministerio de Cultura y Educación de la Nación: Buenos Aires, Argentina.
- Picabea, F. y Thomas, H. (2015). *Tecnología y Política. Historia del Rastrojero y la moto Puma*. La Página S.A: Buenos Aires, Argentina.
- Pugh de Scalco, C.; et. al. (2006). *Córdoba Viva: en sus lugares característicos y monumentos históricos*. Ediciones del Copista: Córdoba, Argentina.
- Ricoeur, P. (2000). *La Memoria, la historia, el olvido*. Fondo de Cultura Económica: Buenos Aires, Argentina.
- Rodríguez de Ortega, A. M. (2014). “Reflejo de tradición y ruptura: arquitectura neocolonial y arquitectura de la modernidad en la primera mitad del siglo XX en Córdoba” en *Estudios Históricos*. CDHRPyB, Año VI, N° 12, ISSN: 1688-5317. Uruguay.

#### Consultas en la web:

- Agencia de Turismo del Gobierno de la Provincia de Córdoba, página oficial. “Facultad Regional Córdoba” [página web]. Recuperado de: <http://www.cordobaturismo.gov.ar/audioguia/840/>
- Agencia de Turismo del Gobierno de la Provincia de Córdoba, página oficial. “Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús de los Padres Capuchinos” [página web]. Recuperado de: <http://www.cordobaturismo.gov.ar/audioguia/137/>
- “Pabellones” (2007) en *Al Filo Revista Digital Facultad de Filosofía y Humanidades UNC*. Agosto-Septiembre, Año 3. N° 19. Recuperado de: [http://www.ffyh.unc.edu.ar/alfilo/anteriores/alfilo-19/historias\\_y\\_personajes.htm](http://www.ffyh.unc.edu.ar/alfilo/anteriores/alfilo-19/historias_y_personajes.htm)
- Alcalá Pallini, L. (2007). “Dimensiones Urbanas del problema habitacional. El caso de la Ciudad de Resistencia, Argentina”. *Revista INVI N° 59*, Volumen 22, pp. 35-68. Recuperado de: <http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/288/916>
- “Aniversario de la creación del hospital militar regional cordoba, Cirujano Mayor Dr. Eleodoro Damianovich” (16 de octubre del 2009) en *Ejército Argentino* [blog spot]. Recuperado de: <http://ejercitonacional.blogspot.com.ar/2009/10/aniversario-de-la-creacion-del-hospital.html>
- Astori, página oficial. “Institucional” [página web]. Recuperado de: <http://www.astoriestructuras.com/>
- Barrio Ferroviario: el día que los vecinos tomaron sus hogares” (22 de noviembre del 2016) en Cba24N [página web]. Recuperado de: <http://www.cba24n.com.ar/content/b%C2%BA-ferroviario-el-dia-que-los-vecinos-tomaron-sus-hogares>
- “Barrio Jardín” en *Córdoba de Antaño* [página web]. Recuperado de: [http://www.cordobadeantaño.com.ar/capital/barrios/jardin#!215188\\_475535632489268\\_870152049\\_n](http://www.cordobadeantaño.com.ar/capital/barrios/jardin#!215188_475535632489268_870152049_n)
- Bettolli, J. (s.f). “El gran parque de los cordobeses” en *Revista Cálamo N°29*, Editada por el Grupo Edisur. Recuperada de: <http://www.revistacalamo.com.ar/la-revista.html>
- Boixadós, M. C. (1998). “Expropiación de tierras comunales indígenas” [plataforma para publicaciones digitales]. Recuperado de: [https://issuu.com/cristinaboixados/docs/expropiacion\\_de\\_tierras\\_comunales\\_i](https://issuu.com/cristinaboixados/docs/expropiacion_de_tierras_comunales_i)
- Boixados, M. C. y Ruiz, L. (2014). “Presencia y devastación de la industrialización de principios del siglo XX. Entre testimonios visuales y materiales de sus huellas”, en *II Jornadas Nacionales de Historia de Córdoba*. Recuperado de: [https://issuu.com/cristinaboixados/docs/presencia\\_y\\_devastaci\\_n](https://issuu.com/cristinaboixados/docs/presencia_y_devastaci_n)
- Bongiovanni, S. (6 de enero del 2007). “Estado y estilos. La arquitectura de los gobiernos de Juan D. Perón, levantada en Córdoba entre 1940 y 1950” en *La voz del Interior* [diario digital]. Recuperado de: [http://archivo.lavoz.com.ar/suplementos/arquitectura/07/01/06/nota.asp?nota\\_id=33304](http://archivo.lavoz.com.ar/suplementos/arquitectura/07/01/06/nota.asp?nota_id=33304)
- Bonvillani, P. (2008) “El gobierno de Nores Martínez contra la izquierda (junio 1962- octubre 1963)” [archivo PDF]. Documento de Trabajo N° 14 - Córdoba. Recuperado de: <http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/cean14.pdf>



- Bravo Tedin, M. (s.f). “Barrio Clínicas” en *Museo. Casa de la Reforma Universitaria* [página web]. Recuperado de: <http://www.reformadel18.unc.edu.ar/barclint.htm>
- Bravo Tedin, M. (s.f). “La Diversión. El Club Universitario”, en *Museo. Casa de la Reforma Universitaria* [página web]. Recuperado de: <http://www.reformadel18.unc.edu.ar/anecuat.htm>
- Brigadier Juan Ignacio San Martín” en *AutoHistoria* [página web]. Recuperado de: [http://www.autohistoria.com.ar/Hacedores/Juan\\_Ignacio\\_San\\_Mart%EDn%20\\_Biografia.htm](http://www.autohistoria.com.ar/Hacedores/Juan_Ignacio_San_Mart%EDn%20_Biografia.htm)
- Brondo, H. (31 de julio del 2013). “Al centro, por puente Antártida”, en *La voz del Interior* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/al-centro-puente-antartida>
- Brondo, H. (4 de agosto del 2014). “Hace 70 años, La Cañada se domesticaba”, en *La voz del Interior* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/cordoba-ciudad/hace-70-anos-la-canada-se-domesticaba>
- Cafferata, E. (15 de diciembre del 2014). “La verdadera Historia” en *LaVoz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/opinion/verdadera-historia>
- Campana, A. H. y Muela, R. (s.f.). “Capilla del Niño Dios” en *Capillas y Templos* [página web]. Recuperado de: <http://www.capillasytemplos.com.ar/cordobacapital-capilladelni%C3%B1odios.htm>
- “Club Atlético San Lorenzo” en Clubes de mi provincia [página web]. Recuperado de: <http://www.clubesdemiprovincia.com.ar/club-atletico-san-lorenzo/>
- “Club social y deportivo Villa Azalais”, Clubes de mi provincia [página web]. Recuperado de: <http://www.clubesdemiprovincia.com.ar/club-atletico-y-biblioteca-villa-azalais/>
- Colautti, V. (s.f.). “Procesos de transformación urbana en la ciudad de Córdoba” [archivo en PDF], recuperado de: [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14456/COLAUTTI\\_Viviana.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14456/COLAUTTI_Viviana.pdf)
- Colegio Luis Manuel Robles, página oficial, “Ideario Concepcionista” [página web]. Recuperado de: <http://colegiorobles.edu.ar/institucionales/7-ideario-concepcionista.html>
- Comisión Nacional de Energía Atómica, página oficial. “Complejo Fabril Córdoba” [página web]. Recuperado de: <http://www2.cnea.gov.ar/biblio/cba/templates/cnea/complejoCordoba.html>
- “Con Cardinales Nuevo Suquía en marcha, reflotan la sede del Concejo Deliberante” (12 de julio del 2010) en *Portal InfoNegocios* [portal de noticias]. Recuperado de: <http://www.infonegocios.info/nota.asp?nrc=22055&nprt=1>.
- Di Prieto, S. y Urquiza, B. (17 de mayo del 2009). “Las esquinas de Jaime Roca” en *La.Voz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: [http://archivo.lavoz.com.ar/suplementos/turismo/09/05/17/nota.asp?nota\\_id=517120](http://archivo.lavoz.com.ar/suplementos/turismo/09/05/17/nota.asp?nota_id=517120)
- “Dique Mal Paso” en *Trapalanda* [página web] Biblioteca Digital de la Biblioteca Nacional. Recuperado de: <http://trapalanda.bn.gov.ar/jspui/handle/123456789/860#prettyPhoto>
- “Dirección de Bomberos” en *Córdoba de Antaño* [página web]. Recuperado de: [http://www.cordobadeantaño.com.ar/institucional/fuerzas-armadas/policia-de-la-provincia-de-cordoba/direccion-bomberos#!10509650\\_743354565707372\\_1025480241594018343\\_n](http://www.cordobadeantaño.com.ar/institucional/fuerzas-armadas/policia-de-la-provincia-de-cordoba/direccion-bomberos#!10509650_743354565707372_1025480241594018343_n)
- Diccionario Biográfico (s.f.). “Lapadula Ernesto” [diccionario digital]. Recuperado de: [http://www.treccani.it/enciclopedia/ernesto-lapadula\\_\(Dizionario-Biografico\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/ernesto-lapadula_(Dizionario-Biografico)/)
- Donaher, Ma. A., Perea, G. y Torres, Y. (1998). “Escuela Industrial Ing. Carlos Cassaffousth” [archivo doc], Instituto Olga Cossetini, Córdoba. Recuperado de: [www.huellaseducativas.com/descargas/Ipem\\_Ing\\_CarlosCASSAFFOUSTH.doc](http://www.huellaseducativas.com/descargas/Ipem_Ing_CarlosCASSAFFOUSTH.doc)
- Doncel Domínguez, J. (2015). “Ciudad Medieval” en Liceo Profesor Álvaro Figueredo [blog spot]. Recuperado de: <http://webdehistoria.blogspot.com.ar/2015/10/ciudad-medieval.html>
- Duque, K. (13 de agosto del 2014). “Clásicos de Arquitectura: Escuela Presidente Sarmiento Nicolás Juárez Cáceres” en *Plataforma Arquitectura* [página web]. Recuperado de: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/625417/clasicos-de-arquitectura-municipalidad-de-cordoba-sepra>
- Duque, K. (23 de abril del 2014) “Clásicos de Arquitectura: Municipalidad de Córdoba, SEpra” en *Plataforma Arquitectura* [página web]. Recuperado de: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-354616/clasicos-de-arquitectura-escuela-presidente-sarmiento-nicolas-juarez-caceres>
- E.N.S.A Dr. Agustín Garzón Agulla, página oficial. “Historia del Instituto” [página web]. Recuperado de: [http://ensagulla.cba.infed.edu.ar/sitio/index.cgi?wid\\_seccion=1&wid\\_item=9](http://ensagulla.cba.infed.edu.ar/sitio/index.cgi?wid_seccion=1&wid_item=9)
- Ecogas, página oficial (2015). “Investigás con ciencia” [página web]. Recuperado de: <https://www.ecogas.com.ar/appweb/leo/pub/notas/1247/Guia-Docente-final-formato-word.pdf>
- “El Museo de Bellas Artes llegará a Córdoba” (14 de mayo del 2000) en *Diario Clarín* [diario digital]. Recuperado de: <http://edant.clarin.com/diario/2000/05/14/s-05201.htm>
- Escuela Militar de Aviación, página oficial. “Génesis de la Fuerza Aérea Argentina. V. La construcción de la Escuela Militar de Aviación en Córdoba” [página web]. Recuperado de: [http://www.eam.iaa.edu.ar/his\\_V.asp](http://www.eam.iaa.edu.ar/his_V.asp)

- Fundación Casa de la Cultura Córdoba, página oficial. “Historial” [blog spot]. Recuperado de: <http://fundacioncasadelaculturadecordoba.blogspot.com.ar/p/historial.html>
- Gobierno de la Provincia de Córdoba, página oficial. “Gobernadores Anteriores” [página web]. Recuperado de: <http://www.cba.gov.ar/institucional/gobernadores-anteriores/>
- Grasso, M. (s.f.). “Se fue poblando la zona sur... Villa Revol y Anexos” [Archivo PDF]. Catedra Fundamentos y Constitución Histórica del Trabajo Social B, Escuela de Trabajo Social, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales-UNC. Recuperado de: <http://barrioscordobeses.unc.edu.ar/wp-content/blogs.dir/33/files/Se-fue-poblando-la-zona-Sur-Villa-Revol1.pdf>
- Grieco, G. (4 de octubre del 2012). “Houssay y los cimientos de la ciencia argentina” publicado por Agencia CTyS en *Universidad Nacional de la Matanza*. Recuperado de: <http://www.ctys.com.ar/index.php?idPage=20&idArticulo=1777>
- Guevara, V. y Federico, J. (18 de octubre de 2015). “El lejano este cordobés”, en *La Voz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/el-lejano-este-cordobes>
- “Historia de Fiat en Argentina” en *AutoHistoria* [página web]. Recuperado de: [http://www.autohistoria.com.ar/Historias/Fiat\\_Argentina.htm](http://www.autohistoria.com.ar/Historias/Fiat_Argentina.htm)
- “Historia de la Fábrica IAME” en Club IAME [página web]. Recuperado de: <http://www.clubiame.com.ar/historia.htm>
- “Historia del Barrio” (2011) en *Laura Antonella* [wordpress]. Recuperado de: <https://lauraantonella22.wordpress.com/>
- “Hospital Privado” en Clínica Web [página web]. Recuperado de: <http://clinica-web.com.ar/listing/hospital-privado-de-cordoba/>
- “Hoy visitamos los Hornos de Cal Serrano” en *El Portal de San Vicente* [blog spot]. Recuperado de: <http://elportaldesanvicente.blogspot.com.ar/2010/09/hoy-visitamos-los-hornos-de-cal-serrano.html>
- I.P.E.T.Y.M N° 246 “Amadeo Sabattini”, página oficial. “Historia” [página web]. Recuperado de: <http://ipetym246sabattini.edu.ar/nuestro-colegio/historia/>
- Instituto Atlético Central Córdoba, página oficial. “Historia del Club” [página web]. Recuperado de: [http://institutoatleticocentralcordoba.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1:historia-del-club&catid=1:el-club-historia&Itemid=6](http://institutoatleticocentralcordoba.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1:historia-del-club&catid=1:el-club-historia&Itemid=6)
- Instituto Obispo Caixal- Colegio Sagrada Familia, página oficial. “Institucional, Historia” [página web]. Recuperado de: <http://www.caixalsf.com.ar/institucional/historia>
- Irós, G. (s.f.). “Arco de Córdoba” en *La Voz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: [http://archivo.lavoz.com.ar/nota.asp?nota\\_id=175246](http://archivo.lavoz.com.ar/nota.asp?nota_id=175246)
- “Jaime Roca: su primer período” (8 de septiembre del 2005), en *Suplemento Arquitectura LaVoz.com.ar* Recuperado de: [http://archivo.lavoz.com.ar/2005/0908/suplementos/arquitectura/nota354161\\_1.htm](http://archivo.lavoz.com.ar/2005/0908/suplementos/arquitectura/nota354161_1.htm)
- *La Biblioteca de la FAUD* (11 de marzo del 2013) “Barrio Aeronáutico” [página web]. Recuperado de: <http://bibliotecafaud.blogspot.com.ar/2013/03/barrio-aeronautico-cordoba.html>
- *La Biblioteca de la FAUD* (27 de mayo del 2013). “Cine teatro Colón” [página web]. Recuperado de: [http://bibliotecafaud.blogspot.com.ar/2013\\_05\\_01\\_archive.html](http://bibliotecafaud.blogspot.com.ar/2013_05_01_archive.html)
- “La Cañada” en *Córdoba de Antaño*. Recuperado de: <http://www.cordobadeantaño.com.ar/capital/la-canada>
- La Salle Argüello, página oficial. “Arraigados en esta tierra y esta historia argentina” [página web]. Recuperado de: <http://www.lasallearguello.edu.ar/index.php/institucional/nuestra-historia>
- Liceo Militar General Paz, página oficial. “Institucional, Historia” [página web]. Recuperado de: <http://www.liceopaz.edu.ar/personal-injury/historia.html>
- Machuca, L. (2009). “Relatos de la Ciudad. Villa El Libertador. Segunda parte” [archivo PDF], *Historias de Córdoba. Relatos de la ciudad*. Programa Municipal de Historia Oral Barrial. Municipalidad de Córdoba. Recuperado el 7 de diciembre del 2015 de: <http://www2.cordoba.gov.ar/historia-memoria-barrial-cordoba/wp-content/uploads/2013/11/Villa-El-Libertador.-Parte-III.pdf>
- Marconeti, D. (13 de abril del 2015). “La obra del Concejo 7 años paralizada” en *La.Voz.com.ar* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/la-obra-del-concejo-7-anos-paralizada>
- Mercado Norte Córdoba, página oficial. “Nuestra Historia” [página web]. Recuperado de: <http://mercadonortecordoba.com/historia.html>
- Metalúrgica Gerbaudo S.A., página oficial. “Historia” [página web]. Recuperado de: <http://www.gerbaudosa.com.ar/content/historia.html>
- Municipalidad de Córdoba, página oficial. “Digesto de la Municipalidad de Córdoba” [página web]. Recuperado de: <http://www.cordoba.gov.ar/DigestoWeb/Page/BuscarDocumento.aspx>
- Municipalidad de Córdoba, página oficial. “Planeamiento Urbano” [página web]. Recuperado de: <http://www.cordoba.gob.ar/tramites/planeamiento-urbano/>

- Museo Virtual FAUD (s.f.). “Edificio AMES” [página web]. Recuperado de: <http://200.16.25.5/areas/institucional/museov/index.php>
- Nuestra Ciudad, enciclopedia colaborativa del Gran Córdoba. “Barrio Guiñazú” [página web]. Recuperado de: [http://nuestraciudad.info/portal/Barrio\\_Gui%C3%B1az%C3%BA](http://nuestraciudad.info/portal/Barrio_Gui%C3%B1az%C3%BA)
- Nuestra Ciudad, enciclopedia colaborativa del Gran Córdoba. “Canal maestro sud” [página web]. Recuperado el 20 de diciembre del 2016 de: [http://nuestraciudad.info/portal/Canal\\_Maestro\\_Sur](http://nuestraciudad.info/portal/Canal_Maestro_Sur)
- “Nuevocentro shopping” en Wikimapia [página web]. Recuperado de: <http://wikimapia.org/89285/es/Nuevocentro-Shopping>
- Páez, Olga et al. (2012). “Barrio Patricios” [archivo PDF], trabajo realizado por la Cátedra “Fundamentos y Constitución Histórica del Trabajo Social “A”. Escuela de Trabajo Social. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la UNC. Recuperado de: <http://barrioscordobeses.unc.edu.ar/wp-content/blogs.dir/33/files/Barrio-PATRICIOS.pdf>
- Palmar S.A, página oficial. “Historia” [página web]. Recuperado de: <http://www.palmarsa.com.ar/>
- Parola, A. (s.f.). “Mapa de la Ciudad de Córdoba del año 1924, con datos relevados entre 1918 y 1919 por la Dirección General de Minas, Geología e Hidrología” en *La historia del barrio Yofre Norte* [página web]. Recuperado de: <http://historiabarrioyofre.com.ar/objetivos>
- Parola, A. (s.f.). “Villa Corina” en *Córdoba de Antaño* [página web]. Recuperado de: [http://www.cordobadeantaño.com.ar/capital/arquitectura/barrios/villa-corina#110410405\\_711512145558281\\_2878162621489123973\\_n](http://www.cordobadeantaño.com.ar/capital/arquitectura/barrios/villa-corina#110410405_711512145558281_2878162621489123973_n)
- Porta, página oficial (s.f.). “Nosotros” [página web]. Recuperado de: <http://portahnos.com.ar/#nosotros>
- Portal Celeste, página oficial Club Atlético Belgrano. “Estadio César Villagra” [página web]. Recuperado de: <http://www.portalceleste.com.ar/club-belgrano/18-el-estadio/>
- Ramés, V. (6 de febrero del 2015). “Desplegar la memoria de papel” en *Diario Alfil* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.diarialfil.com.ar/2015/02/06/desplegar-la-memoria-de-papel/>
- Ramés, Víctor (3 octubre de 2014). “Resplandores de una Córdoba nocturna” en el *diario Alfil*. Recuperado el 20 de diciembre del 2016 de: <http://www.diarialfil.com.ar/2014/10/03/resplandores-de-cordoba-nocturna/>
- Redacción *La Voz del Interior* (3 de septiembre de 2010). “Murió el arquitecto Luis Rébora” [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/noticias/politica/murio-el-arquitecto-luis-rebora>
- “Reportaje a Della Paolera” en *Día Mundial del Urbanismo* [página web]. Recuperado de <http://www.diamundialdelurbanismo.org/rep-or-paolera.htm>
- *Revista Mistura* (s.f.). “Historia de Villa Belgrano y Argüello -segunda parte-”. Recuperado de: <http://revistamistura.com.ar/web/index.php/secciones/especiales/barrio/1370-historia-de-villa-belgrano-y-argueello-segunda-parte.html>
- Sánchez Elías, Santiago” en *Moderna Buenos Aires* [página web]. Recuperado de: <http://www.modernabuenosaires.org/arquitectos/santiago-sanchez-elia>
- Sánchez, M. (2017). “Una industria desaparecida: el cierre de los talleres ferroviarios estatales en Argentina (1955-1970)” [archivo PDF] en *Congreso Nacional de Estudios del Trabajo*. Recuperado de: [http://www.aset.org.ar/2017/ponencias/18\\_Sanchez.pdf](http://www.aset.org.ar/2017/ponencias/18_Sanchez.pdf)
- SanCor, página oficial. “Historia” [página web]. Recuperado de: <http://www.sancor.com/la-empresa/la-empresa-historia?es>
- Scuola Romit (28 de febrero del 2015). “El EUR, barrio desconocido o casi desconocido de Roma” [página web]. Recuperado de: <http://www.scuolaromit.com/es/el-eur-barrio-desconocido-o-casi-desconocido-de-roma/>
- Sistema Informativo Unificato per le Soprintendenze Archivistiche (s.f.). “Lapadula Bruno Ernesto” [página web]. Recuperado de: <http://siusa.archivi.beniculturali.it/cgi-bin/pagina.pl?TipoPag=prodpersona&Chiave=27924>
- Solís, A.C. (2016). “La última dictadura y los barrios de la ciudad de Córdoba”, *Revista de Historia*, N° 17, pp. 175-201. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del Comahue. Recuperado de: <http://revele.uncoma.edu.ar/htdoc/revele/index.php/historia/article/view/1338>
- Soneira, F. (2014). “Arquitectura de Córdoba (Siglo XX)” [archivo PDF], trabajo realizado para la cátedra de Historia de la Arquitectura Latinoamericana, Arq. Rebeca Medina, Facultad de Arquitectura y Urbanismo. U.N.C. Área de Ciencias Sociales. Recuperado de: [http://sistemamid.com/panel/uploads/biblioteca/2014-05-19\\_01-45-26102183.pdf](http://sistemamid.com/panel/uploads/biblioteca/2014-05-19_01-45-26102183.pdf)
- Torres, L. (2013). “Chalet San Felipe. Patrimonio Cultural de los cordobeses” [archivo PDF], *Historias de Córdoba. Relatos de ciudad N° 0*, Noviembre. Programa Municipal de Historia Oral Barrial.

Recuperado de: <http://www2.cordoba.gov.ar/historia-memoria-barrial-cordoba/wp-content/uploads/2013/11/Relatos-de-la-Ciudad-Chalet-San-Felipe.pdf>

- Torres, Liliana coord. (2010). *Historias de Córdoba, relatos de la ciudad. De Pueblo La Toma a Juan XXIII...* [archivo PDF] Programa municipal de historia oral barrial - Municipalidad de Córdoba Ed. Juan XXIII. Recuperado de: <http://cultura.cordoba.gov.ar/wp-content/uploads/JuanXXIII.pdf>
- Ugalde, A. (1983), “Las empresas públicas en la argentina: su magnitud y origen”, documento para el seminario de CEPAL sobre “Planeamiento y control del sector de empresas del Estado”, a realizarse en Brasilia del 15 al 17 de junio.
- Universidad Tecnológica Nacional, página oficial. “Historia” [página web]. Recuperado de: <http://www.utn.edu.ar/institucional/historia.utn>
- Vecslir, L., Kozak, D., Rubio, F., y Molina, J. (2013). *Estudio de casos en las Regiones Metropolitanas de Bogotá y Buenos Aires* [archivo PDF]. V Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Buenos Aires, junio 2013. Barcelona: DUOT. Recuperado de: [http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14507/070\\_Vecslir\\_Kozak\\_Molina\\_Rubio.pdf](http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14507/070_Vecslir_Kozak_Molina_Rubio.pdf)
- Venturi hnos., página oficial. “Historia” [página web]. Recuperado de: <https://www.venturi.com.ar/historia.php>

## CAPÍTULO 4: LA CIUDAD DE LOS PLANES Y LA IMAGEN DE 1984

### Bibliografía

- Balbé, B. y otros (1973), *Lucha de calles, lucha de clases Elementos para su análisis*, La Rosa Blindada, Buenos Aires.
- Bernays, E. (2016). *Propaganda*. Libros del Zorzal: Buenos Aires, Argentina.
- Crespo H. y Alzogaray, D. (1994). “Los estudiantes en el mayo cordobés” en *Revista Estudios* N°2, Diciembre. Centro de Estudios Avanzados de la Universidad Nacional de Córdoba.
- Freire, P (1965). *La educación como práctica de la libertad*. Siglo XXI: Madrid, España.
- Leal, J. (1979), “Fundamentos para un análisis de los equipamientos”, *Ciudad y Territorio*, 2, pp.9-15.
- Montesquieu (1980), *Del espíritu de las leyes*, libro I, cap. III. Tecnos: Madrid, España.
- Otto-Apel, K. (1998), *Teoría de la verdad y ética del discurso*. Paidós: Madrid, España.
- *Plandemet* (1981), Municipalidad de Córdoba.
- Róvere, M. (1993). *Planificación Estratégica de Recursos Humanos en Salud*. Serie de Desarrollo de Recursos Humanos en Salud; 96. Organización Panamericana de Salud. Washington, D. C.
- Sánchez y Paoletti (2006), en “V Jornadas Municipales de historia de Córdoba”. *Revista del Archivo Histórico de la Municipalidad de Córdoba*, N° 5.
- Tereschuk, N. (2007) “Organismos de planificación y Estado Desarrollista en la Argentina (1943-1975)”. Presentado como ponencia en el Congreso Anual de AEDA -2009.

### Consultas en la web

- Aero Club Córdoba, página oficial. “Nuestra Historia” [página web]. Recuperado de: <http://www.aeroclubcba.com.ar/node/9>
- Archivo Histórico de RTA, página oficial. “Martínez de Hoz en la finalización de su mandato 1981”. Recuperado de: <http://www.archivoprisma.com.ar/registro/martinez-de-hoz-en-la-finalizacion-de-su-mandato-1981-fragmento-partes-i-y-ii/> Disponible el texto en: <https://commons.wikimedia.org/wiki/TimedText:Martinez.de.ogv.en.srt>
- Argañaráz, A. (2000). “Taboada tuvo un planteo militar cuando abrió la General Paz” en *InterVoz* [página web]. Recuperado de: [http://buscador.lavoz.com.ar/intervoz/2000/05/21/ig\\_n07.htm](http://buscador.lavoz.com.ar/intervoz/2000/05/21/ig_n07.htm)
- Barionuevo, A. (2008), “Historia de la Terminal de Ómnibus de Córdoba”, *Revista Dayana*. [En línea] Recuperado de: <http://www.dayanabarrionuevo.com/historia-de-la-terminal-de-omnibus-de-cordoba/>
- Benito Roggio e Hijos S.A, página oficial. “La Historia” [página web]. Recuperado de: [http://www.broggio.com.ar/index\\_1024.htm](http://www.broggio.com.ar/index_1024.htm)
- Bertotto, N. y Nin, C. (s.f.). “Barrio Observatorio” [archivo PDF]. Unidad de Interpretación Virtual de los Barrios de Córdoba. Secretaría de Extensión Universitaria – Universidad Nacional de Córdoba. Recuperado de: <http://barrioscordobeses.unc.edu.ar/wp-content/blogs.dir/33/files/Barrio-Oservatorio-Texto.pdf>
- “Castillo Córdoba” (5 de julio del 2011) en *Retratos del Abandono* [blog spot]. Recuperado de: <http://retratosdeabandonos.blogspot.com.ar/2011/07/castillo-cordoba-exteriores-1.html>
- Colegio de Arquitectos de la Provincia de Córdoba, sitio oficial. “Comunicación Institucional” [página web]. Recuperado de: <http://www.colegio-arquitectos.com.ar/publicaciones-despliegue.php?idnoticia=885>



- “Córdoba: Mudados los presos del ‘San Martín’ al ‘Bouwer’, se cerró formalmente la antigua UP1” (23 de abril del 2015) en *Agencia Télam* [portal de noticias]. Recuperado de: <http://memoria.telam.com.ar/noticia/cordoba--cerraron-formalmente-la-vieja-up1- n5282>.
- “Córdoba: Será señalizado otro importante centro clandestino de detención: La Ribera” (1 de noviembre del 2012) en *Agencia Télam* [portal de noticias]. Recuperado de: <http://memoria.telam.com.ar/noticia/senalizaran-el-campo-de-concentracion--la-ribera- n1929>
- Duque, K. (1 de junio del 2014). "Clásicos de Arquitectura: Complejo Edificio Alas III / Luis Rébora, Abel Ramírez y Alfredo Troilo" en *Plataforma Arquitectura* [página web]. Recuperado de <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-365867/clasicos-de-arquitectura-complejo-edificio-alas-iii-luis-rebora-abel-ramirez-y-alfredo-troilo>
- Duque, K. (4 de diciembre de 2013). “Clásicos de la Arquitectura: Colegio Manuel Belgrano. Bidinost, Chute, Gasó, Lapacó, Meyer”. Recuperado de: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-315507/clasicos-de-arquitectura-colegio-manuel-belgrano-bidinost-chute-gaso-lapaco-meyer>
- Escuela Nicolás Copérnico - Ipem 249” en *Observatorio cba* [blog spot]. Recuperado de: <http://observatoriocba.blogspot.com.ar/2012/05/escuela-nicolas-copernico-ipem-249.html>
- Escuela Superior de Comercio Manuel Belgrano, página oficial. “Historia de la Escuela” [página web]. Recuperado de: [http://www.mb.unc.edu.ar/?page\\_id=22](http://www.mb.unc.edu.ar/?page_id=22)
- Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata (2019) “Escuela Manuel Belgrano de Córdoba reconocida como Monumento Histórico Nacional”, página oficial [página web].. Recuperado de: <https://www.fau.unlp.edu.ar/contenido/novedades/escuela-manuel-belgrano-de-cordoba-reconocida-como-monumento-historico-nacional/>
- Federación Provincial de Mutualidades de Córdoba, página oficial. “Nuestra Escuela” [página web]. Recuperado de: <http://femucor.org/subsitios/mutualismo/escuela.php>
- “Giacomino acusa a juecistas de incoherencia” (21 de enero de 2009) *La Voz del Interior* [diario digital]. Recuperado de: [http://archivo.lavoz.com.ar/nota.asp?nota\\_id=483000](http://archivo.lavoz.com.ar/nota.asp?nota_id=483000)
- Gianonni, W. (12 de octubre de 2008). “El dueño del circo” en *La voz del Interior* [diario digital]. Recuperado de: [http://archivo.lavoz.com.ar/suplementos/economia/08/10/12/nota.asp?nota\\_id=440081](http://archivo.lavoz.com.ar/suplementos/economia/08/10/12/nota.asp?nota_id=440081)
- Instituto Santo Cristo, página oficial. “Nuestra Historia” [página web]. Recuperado de: <http://www.institutosantocristo.edu.ar/html/index.htm>
- La UNC aconseja no seguir con la obra”(12 de septiembre de/2011) en *Día a Día* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.diaadia.com.ar/cordoba/unc-aconseja-no-seguir-con-obra>.
- “Línea de tiempo barrio Observatorio” (2012) [archivo PDF]. Documento elaborado por el Equipo del Programa de Historia Oral Barrial. Dirección de Cultura y Patrimonios. Municipalidad de Córdoba. Recuperado de: <http://www2.cordoba.gov.ar/historia-memoria-barrial-cordoba/wp-content/uploads/2014/12/Linea-de-tiempo-Observatorio.pdf>
- Marconetti, D. (24 de febrero de 2017). “El Observatorio quiere sumar su espacio verde para el barrio” en *La Voz del Interior* [diario digital]. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/el-observatorio-quiere-sumar-su-espacio-verde-para-el-barrio>
- Municipalidad de Córdoba, página oficial. “Planeamiento Urbano” [página web]. Recuperado de: <http://www2.cordoba.gov.ar/portal/index.php/secretaria-de-cultura/direccion-general-de-planeamiento/planeamiento-i/>
- Ortega y Gasset (1939). “El pensador español que quería ser argentino”, conferencia pronunciada en la ciudad de La Plata, reproducida por la *Revista Ñ* [revista digital], 8 de octubre del 2005. Recuperado de: <http://edant.clarin.com/suplementos/cultura/2005/10/08/u-01018027.htm>
- Paolantonio, S. (2015). “Astrónomos en las calles” en *Historia de la Astronomía* [wordpress]. Recuperado de: <https://historiadelastronomia.wordpress.com/documentos/calles/>.
- Policía de Córdoba, página oficial. “Policlínico Histórico” [página web]. Recuperado de: <http://www.policiacordoba.gov.ar/policlinico.html#history>
- Saur, D. (1999). *Revista Aquí Vivimos*.
- Torres, Liliana coord. (2010). *Historias de Córdoba, relatos de la ciudad. Del Pueblo La Toma a Juan XIII...* [archivo PDF]. “Programa municipal de historia oral barrial -Municipalidad de Córdoba”, Ed. Juan XXIII. Recuperado de: <http://cultura.cordoba.gov.ar/wp-content/uploads/JuanXXIII.pdf>
- Universidad Católica de Córdoba, página oficial. “Reseña Histórica” [página web]. Recuperado de: <http://www2.ucc.edu.ar/portal2015/UniversidadCatolica/la-universidad/universidad-jesuita/>

## CAPÍTULO 5: CONCLUSIONES

### Bibliografía

- Badía, G., Carmona R. y Soldano, D. (2008), “El orden político local. Estado, sociedad y políticas públicas en municipios de la Región Metropolitana de Buenos Aires”, Inst. del Conurbano, UNGS.

- Boixados, M. C (2000). *Las Tramas de una Ciudad entre 1870 y 1890. Elite urbanizadora, infraestructura, doblamiento*. Ferreira: Córdoba, Argentina.
- Canal Feijóo, B. (1951). *Teoría de la ciudad Argentina. Sudamericana: Buenos Aires, Argentina.*
- Díaz Terreno, F. (2006). “Viejas y nuevas imágenes de la periferia de Córdoba” en *La periferia de Córdoba, cuestiones sobre Hábitat Urbano*, Cecilia Marengo (ed). Instituto de Investigación de Vivienda y Hábitat, Secretaría de Investigación, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Secretaría de Ciencia y Tecnología (SECyT), Universidad Nacional de Córdoba.
- Foglia, Ma. E. (1987). *La Cuadrícula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana: El caso de Córdoba, 1573-1810*. Instituto del Ambiente humano, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de Córdoba: Córdoba, Argentina.
- Malecki, J. S. (2015) “De la Córdoba de las campanas a la Córdoba de las avenidas. Transformaciones urbanas y nuevos imaginarios urbanos en Córdoba, 1947-1975” *Caiana* N° 6, Revista de Historia del Arte y Cultura Visual del Centro Argentino de Investigadores de Arte (CAIA).
- Pineault R. y Daveluy, C. (1987). *La planificación sanitaria. Conceptos, métodos, estrategias*. Masson.S.A: Barcelona, España.
- Rama, Á. (1985). “La ciudad letrada”, en Morse, R., Hardoy, J. E. (comp.), *Cultura urbana latinoamericana*, CLACSO: Buenos Aires, Argentina.
- Róvere, M. (1993). *Planificación Estratégica de Recursos Humanos en Salud*. Serie de Desarrollo de Recursos Humanos en Salud. Organización Panamericana de Salud. Washington, D.C.
- Schávelzon, D. y Girelli, F. (2014), “Grutas, rocallas y árboles de cemento: otra arquitectura desaparecida de buenos aires 1880-1910” *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario J. Buschiazzo”* N° 44, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad de Buenos Aires.
- Torgerson, D. (1993). "Entre el conocimiento y la política: tres caras del análisis de políticas". *Policy Sciences num.19, 1986, pág. 33-59. Traducción al español de María del Carmen Roqueñi. Publicado en Aguilar Villanueva, Luis (1993). El Estudio de las políticas públicas. Porrúa: México.*

#### Consultas en la web

- Alonso, D. y Marconetti, D. (31 de mayo de 2009). “El ferrourbano llega con 30 años de retraso y cargado de interrogantes”, en *Diario La Voz del Interior* [diario digital]. Recuperado de: [http://archivo.lavoz.com.ar/09/05/31/secciones/grancordoba/nota.asp?nota\\_id=521307](http://archivo.lavoz.com.ar/09/05/31/secciones/grancordoba/nota.asp?nota_id=521307)
- “Barrio Escobar, entre rejas y anegamiento”(5 de noviembre de 2007) en *La Voz del Interior* [diario digital]. Recuperado de: [http://archivo.lavoz.com.ar/07/11/05/secciones/grancordoba/nota.asp?nota\\_id=131354](http://archivo.lavoz.com.ar/07/11/05/secciones/grancordoba/nota.asp?nota_id=131354)
- Schávelzon, D. y Girelli, F. (2014). "Grutas, rocallas y árboles de cemento: otra arquitectura desaparecida de Buenos Aires 1880-1910", *Anales del IAA* N°44, año 2014, (p. 205-223)-ISSN0328-9796. Centro de Arqueología Urbana, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario J. Buschiazzo”, Universidad de Buenos Aires. Recuperada de: [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2362-20242015000200009](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2362-20242015000200009)

## SEGUNDA PARTE: REGISTROS Y DINÁMICA DE LA POBLACION

### Introducción

#### Capítulo 1: Antecedentes y consideraciones

##### Bibliografía

- Arciniegas, G. (1965). *El continente de siete colores: historia de la cultura en América Latina*. Sudamericana: Buenos Aires, Argentina.
- Celton, D. y Carbonetti, A. (2006). “La formación de la demografía en Argentina (1869,1947)” en *Estudios* N° 19. Centro de Estudios Avanzados (CEA), Universidad Nacional de Córdoba.
- Charbit, Y. (2006). “Marx y la población: a propósito de la lectura althusseriana” en *Estudios* N° 19. Centro de Estudios Avanzados (CEA), Universidad Nacional de Córdoba.
- Chumbita, H. (2007), “El proyecto americanista de los revolucionarios de la independencia”, publicado en *Latinoamérica y Argentina hacia su segunda independencia*. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
- Latte, A. (2003-2004). “La urbanización y otros modos de asentamiento de la población: desafíos para la reflexión conceptual y la producción de datos demográficos” en *Población y Sociedad* N° 10/11, pp. 71-108.
- Livi Bacci, M. (1993). *Introducción a la demografía*. Ariel: Barcelona, Argentina.

- Livi Bacci, M. (2005). “Europa y América en la revolución geodemográfica” *Estudios Demográficos y Urbanos*, núm. 58, enero-abril, pp. 23-36 El Colegio de México, A.C. Distrito Federal, México.
- Marx, C. (1985). *Introducción general a la crítica de la economía Política*. Cuadernos de PyP N° 1, decimonovena edición, pp. 50 y 5. México
- Pérez Brignoli, H. (2010). “América Latina en la transición demográfica, 1800-1980” en *Población y Salud en Mesoamérica*, volumen 7, número 2, archivo.
- Razori, A. (1945). *Historia de la ciudad argentina*. Imprenta López: Buenos Aires, Argentina.
- Silva, M. (2004). *La población africana esclavizada. La ruta del esclavo en el Río de la Plata: su historia y sus consecuencias. Reseña de la esclavitud en la Región Sur*. Unesco.
- Torrado, S. (comp.) (2007). *Población y bienestar en la Argentina del primero al segundo Centenario. Una historia social del siglo XX.*, EDHASA: Buenos Aires, Argentina.
- Vasallo, J. (2014), “Jerónimo Luis de Cabrera. Avatares de un incansable conquistador sevillano del siglo XVI”, *Andalucía en la Historia*, Sevilla, pp. 52-55.

## Capítulo 2: Variables de la dinámica poblacional

### Bibliografía

- Arondo, A. (1995), “Las epidemias de cólera en Córdoba (Argentina) durante el siglo XIX”. En 17º Anuario de la Escuela de Historia, Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario. Segunda época, Rosario 1995-1996.
- Cabildo de Córdoba, *Actas Capitulares*, Obra en 50 Volúmenes, en el que reproducen las actas del Cabildo de la ciudad desde la fundación hasta 1823.
- Camisa, Z. (1971). *La nupcialidad femenina en América latina durante el período intercensal 1950-1960*. CELADE: San José de Costa Rica.
- Carbonetti, A. (2007), *Tesis de Doctorado en Demografía*, Inédita, Centro de Estudios Avanzados, UNC, Córdoba.
- Carbonetti, A. (2007), “Cólera y conflicto en la ciudad de Córdoba, Argentina (1867-1868)”, *Revista Boletín Mexicano de Historia y Filosofía de la Medicina*, N° 10 (2), pp. 71-78.
- Carbonetti, A. et. al (2007), Las epidemias de cólera en Córdoba a través del periodismo: la oferta de productos preservativos y curativos durante la epidemia de 1867-1868. *História, Ciências, Saúde Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.14, n.2, pp.405-419, abr.-jun.
- Ceballos Uriarte A. (1972), “El cólera grande en Córdoba a fines del siglo pasado”, *Boletín de la Academia Nacional de Ciencias*, Tomo XLIX, Sección 7, Medicina, pp. 319-322; Córdoba.
- Celton, D. (1982). “La Población de Córdoba en 1840”, en Junta Provincial de Historia de Córdoba Libro 9. Córdoba, Argentina.
- Celton, D. (1992). “La mortalidad en la ciudad de Córdoba (Argentina) entre 1869 y 1990”. En *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*. X.
- Celton, D. (1995). “La Declinación de la Mortalidad en la Argentina”. En *Segundas Jornadas Argentinas de Estudios de Población*. Senado de la Nación. Buenos Aires, Argentina.
- Celton, D. (1996). “Censo de Población de la Ciudad de Córdoba 1778 – 1979 Transcripción documental” en *Colección Documentos N°1*. Centro de Estudios Avanzados, Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba.
- Celton, D. (s.f.). “Informe sobre la evolución demográfica de la ciudad de Córdoba entre 1970 y 1988” en Publicaciones del Instituto de Estadística y Demografía de la Facultad de Ciencias Económicas de la UNC.
- Chesnais, J. C (1986). *Le transition démographique*, PUF, París. Citado en M. Livi-Bacci, 1990.
- Devoto, F. (2007). “La inmigración de ultramar” en *Población y bienestar en la Argentina del primero al segundo Centenario. Tomo I*. Torrado, Susana (comp). Edhasa: Buenos Aires, Argentina.
- DGEC e I, (1967). *Nacido Vivo 1901- 1962*. Estadísticas demográficas y vitales, Córdoba. DGEC e I, (1992) *Estadísticas Vitales 1980- 1991*, Departamento de Estadísticas, Ministerio de Salud de la Provincia de Córdoba, 2 de octubre.
- DGEC e I, (2002) *Estadísticas Vitales 1991- 2000*, Departamento de Estadísticas, Ministerio de Salud de la Provincia de Córdoba, marzo.
- Difrieri, H. (1958), “Regionalización”, en Aparicio, Francisco y Difrieri, Horacio, ed. *La Argentina; suma de geografía*. Peuser: Buenos Aires.
- Garzón Maceda F. (1917), *La medicina en Córdoba*, vol.III, p. 677, Talleres Gráficos Rodríguez Giles, Buenos Aires.
- Germani, Gino (1955). *Estructura social de la Argentina. Análisis estadístico*. Ed. Raigal, Bs. As.
- Guijarro Garvi, M. y Peláez Herreros, O. (2009). “Proyección a largo plazo de la esperanza de vida en España”, *Estadística Española* Vol. 51.

- INDEC, *Tercer Censo Nacional de Población de 914. Cuarto Censo General de la Nación de 1947.*
- Livi Bacci, M. (1993). *Introducción a la demografía.* Ariel: Barcelona, España.
- Lotka, A. J. (1925), *Elements of Physical Biology.* Baltimore, Willians and Wilkens. (1939). *Théorie analytique des associations biologiques.* París,
- Montes, A. (2007). *Geocultura de Córdoba.* Municipalidad de Córdoba, Córdoba.
- Nordio, R. (s.f.). *Evolución poblacional de la ciudad de Córdoba, período 1947-1983.* Publicaciones del Instituto de Estadística y Demografía de la Facultad de Ciencias Económicas – UNC.
- Penna, J. (1897), *El cólera en la República Argentina.* Editorial Litografía y encuadernación de Jacobo Peuser. Buenos Aires.
- Peralta, C. (2007) “Demanda habitacional y políticas públicas en Córdoba” en *Ciencia y Tecnología para el hábitat popular. Construcción y participación el conocimiento.* Bibliográfica de Voros S.A: Buenos Aires, Argentina.
- Pérzola F. (2010), “El cólera en el Buenos Aires del siglo xix”, *Revista Argentina de Salud Pública*, Vol. 1 - N° 5, Diciembre, Una publicación del Ministerio de Salud de la Nación, ciudad de Buenos Aires; pp.44-45.
- Rosenblat, Á. (1945). *La Población Indígena de América Latina.* Instituto de Cultura española: Buenos Aires, Argentina.
- Rosero- Bixby, L. (1990). “Nuptiality trends and fertility transition in Latin America”, en *Seminar on fertility transition in Latin America.* IUSSP, CELADE, CENEP: Buenos Aires, Argentina.
- Ryder, N. (1983). “Fertility and family structure”, en ONU, *Proceedings of the expert group on fertility and family*, Nueva Delhi.
- Somoza, J.L. (1973) en AA.VV. *Temas de Población de la Argentina Aspectos demográficos.* CELADE. Santiago de Chile, citado por Carbonetti (2007).
- Suriano, J. y Lobato, M. (2013), “Comunidades indígenas que ocupaban el territorio en el siglo XVI”, en *Nueva Historia Argentina.* Atlas Histórico. Sudamericana.
- Zavala de Cosío, M. E. (1995). “Dos Modelos de Transición Demográfica”, artículo publicado en la revista *Perfiles Latinoamericanos* N° 6, México. págs. 29-47.

#### Consultas en la web

- Acarete du Biscay (s.f.). *Relación de un viaje al Río de la Plata*, en Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. Recuperado de: [http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/relacion-de-un-viaje-al-rio-de-la-plata-y-de-alli-por-tierra-al-peru-con-observaciones-sobre-los-habitantes-sean-indios-o-espanoles-las-ciudades-el-comercio-la-fertilidad-y-las-riquezas-de-esta-parte-de-america--\\_0/html/ff574148-82b1-11df-acc7-002185ce6064.html](http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/relacion-de-un-viaje-al-rio-de-la-plata-y-de-alli-por-tierra-al-peru-con-observaciones-sobre-los-habitantes-sean-indios-o-espanoles-las-ciudades-el-comercio-la-fertilidad-y-las-riquezas-de-esta-parte-de-america--_0/html/ff574148-82b1-11df-acc7-002185ce6064.html)
- Alonso, G. (2005). “Estudio del comercio de esclavos en el Río de la Plata. Archivo General de la Nación de Argentina”, en Memoria del Simposio “La Ruta del Esclavo en el Río de la Plata: su historia y sus consecuencias”, Montevideo, UNESCO, pp. 41-52
- Arango, J. (1980). *Revista Española de Investigaciones Sociológicas* (REIS) N° 10 [publicación trimestral del Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS)]. Recuperado de: <http://www.reis.cis.es/REIS/html/presentacion.html>
- Banco Mundial, página oficial (7 de octubre del 2015). “El mundo está experimentando un gran cambio poblacional con implicaciones de gran alcance para las migraciones, la pobreza y el desarrollo: Informe del BM y el FMI”. Recuperado de: <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2015/10/07/world-undergoing-major-population-shift-with-far-reaching-implications-for-migration-poverty-development-wbimf-report>
- Benencia, R. (noviembre de 2012). “Perfil Migratorio de Argentina” [archivo PDF] en *Organización Internacional para las Migraciones (OIM)*. Recuperado de: [http://publications.iom.int/system/files/pdf/perfil\\_migratorio\\_de\\_argentina2012.pdf](http://publications.iom.int/system/files/pdf/perfil_migratorio_de_argentina2012.pdf)
- Cabrera, P. (1917), “Córdoba de la nueva Andalucía. Noticias etnogeográficas e históricas acerca de su fundación” *Revista de la Universidad Nacional de Córdoba* Núm. 1: Marzo. [PDF] Disponible en: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/REUNC/issue/view/336>
- CEPAL-CELADE (2009). *Observatorio demográfico de América Latina y el Caribe.* Año IV, Número 7, Abril. Recuperado de: [http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7123/S0900451\\_mu.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7123/S0900451_mu.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Carbonetti A. (2008), “Los caminos del Cólera en Argentina en la segunda mitad del siglo xix”, III Congreso de la Asociación Latinoamericana de Población, ALAP, Córdoba. Recuperado de: [http://www.alapop.org/alap/images/DOCSFINAIS\\_PDF/ALAP\\_2008\\_FINAL\\_360.pdf](http://www.alapop.org/alap/images/DOCSFINAIS_PDF/ALAP_2008_FINAL_360.pdf)



- Carbonetti A. (2007), “Políticas estatales, medicina e iglesia frente a la epidemia de cólera de 1867-68 en Córdoba y Rosario”. En Carbonetti A., *Historias de enfermedad en Córdoba desde la colonia hasta el siglo XX*. Córdoba: CONICET; p. 21-34.
- Carballeda, Juan. (2020), *Fiebre*, Cap. 1: “Cólera”. Libro digital, recuperado de <https://elgatoylacaja.com/fiebre/colera>
- “Edificio Ford- Feigin” en Museo Virtual de Arquitectura FAUD-UNC [página web]. Recuperado de: <http://200.16.25.5/areas/institucional/museov/dfdfeigin.swf>
- Espinosa Herrera, E.J (Coordinador) (2010), *Ecuaciones diferenciales ordinarias* [archivo PDF]. Reverté: México. Recuperado de: <http://canek.azc.uam.mx/Ecuaciones/Teoria/3.AplicacionesPrimerOrden/ImpPoblacionL.pdf>
- García, J. V., Matilla, M. y Rodríguez, J. (s.f.). “Población, logística y caos” [archivo PDF]. Recuperado de: <http://www.uv.es/asepuma/VIII/m07/m7-01a.pdf>
- Hrushka, Carlos (2014). “Casi un siglo y medio de mortalidad en la Argentina...”, *Revista Latinoamericana de Población* [archivo PDF], Año 8, Número 15, julio/diciembre. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5349624.pdf>
- INDEC, página oficial. “Historia de los censos en Argentina” [página web]. Recuperado de: <http://www.indec.gob.ar/historia.asp>
- INDEC, página oficial. “Historia de los censos en Argentina” [página web]. Recuperado de: <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Institucional-Indec-Historia-3>
- INDEC, página oficial. “La Migración Internacional en la Argentina: sus características e impacto” [archivo PDF], Serie Estudios 29; Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001. Recuperado de: <http://www.indec.mecon.ar/webcenso/aquise cuenta/Aqui12.pdf>
- INDEC, página oficial. “Resultados correspondientes al Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001” [página web]. Recuperado de: [http://www.indec.gov.ar/micro\\_sitios/webcenso/censo2001s2\\_2/ampliada\\_index.asp?mode=14](http://www.indec.gov.ar/micro_sitios/webcenso/censo2001s2_2/ampliada_index.asp?mode=14)
- INDEC, página oficial. “Resultados correspondientes al Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001(ampliado)” [página web]. Recuperado de: [http://www.indec.mecon.ar/censo2001s2\\_2/ampliada\\_index.asp?mode=14](http://www.indec.mecon.ar/censo2001s2_2/ampliada_index.asp?mode=14)
- Livi Bacci (24 de agosto de 2016). “Si cuidamos la Tierra, aún cabemos muchos más”, Documento-Entrevista, Xosé Hermida, *País Semanal* [página web]. Recuperado de: [http://elpaissemanal.elpais.com/documentos/massimo-livi-bacci/?id\\_externo\\_rsoc=FB\\_CC](http://elpaissemanal.elpais.com/documentos/massimo-livi-bacci/?id_externo_rsoc=FB_CC)
- Pantelides, E. (1990). “Más de un siglo de fecundidad en la argentina: su evolución desde 1869” [página web] CENEP: Buenos Aires, Argentina. Recuperado de: [http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/12951/NP56-04\\_es.pdf?sequence=1](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/12951/NP56-04_es.pdf?sequence=1)
- Peralta, C (2007). “Evolución del saldo migratorio de la ciudad de Córdoba. 1914-2001” [archivo PDF], IX Jornadas Argentinas de Estudios de Población. Asociación de Estudios de Población de la Argentina, Huerta Grande, Córdoba. Recuperado de: <https://www.academica.org/000-028/47.pdf>
- Peralta, C. (1990). “Fecundidad comparada de los barrios de la ciudad de Córdoba” [página web]. Instituto de Investigación de la Vivienda. Recuperado de: [http://www.academia.edu/20020293/Fecundidad\\_comparada\\_de\\_los\\_barrios\\_de\\_la\\_ciudad\\_de\\_C%C3%B3rdoba\\_Argentina](http://www.academia.edu/20020293/Fecundidad_comparada_de_los_barrios_de_la_ciudad_de_C%C3%B3rdoba_Argentina)
- Ramella, S. (2005) “Ideas demográficas argentinas (1930-1950): una propuesta poblacionista, elitista, europeizante y racista”, *revista Persona N°11*, recuperado de: <http://www.revistapersona.com.ar/personal1/11ramellatesis.htm>
- S/A (1998) “Epidemiología del Cólera”, Junio. Recuperado de: <http://Maph49.Galeon.Com/Colera/Colera49.Htm>

### CAPÍTULO 3: POBLACIÓN, PLANES Y CIUDAD

#### Bibliografía:

- Cerruti, M. (2009). “Diagnóstico de las poblaciones inmigrantes en la Argentina”, Documento N° 2 de la Serie de la Dirección Nacional de la Población, Ministerio del Interior.
- Haiquel, M. (2020). “La primera modernidad: infraestructura y servicios urbanos (1860-1890). Córdoba, Argentina”, en Montero, M. (ed), *Construcción de la ciudad Contemporánea. Infraestructuras, sociedad y espacios urbanos*. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, pp. 159-178.
- Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. Siglo XXI: Madrid, España.
- Harvey, D. (2000). *Espacios de esperanza*. Akal: Madrid, España.
- Lefebvre, H. (1972). *La revolución urbana*. Alianza: Madrid, España.
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Península: Barcelona, España.

- Molini, F. y Salgado, M. (2012). "Los impactos ambientales de la ciudad de baja densidad en relación con los de la ciudad compacta" en *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* Vol. XVII, nº 958. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9796.
- Montes Lira, P. (2001), "El ordenamiento territorial como opción de políticas urbanas y regionales en América Latina y el Caribe", *SERIE Medio ambiente y desarrollo* N° 45, CEPAL, Publicación de las Naciones Unidas, Santiago de Chile. Prólogo de Jordán, Ricardo.
- Pineault R. y Daveluy, C. (1987). *La planificación sanitaria. Conceptos, métodos, estrategias*. Masson.S.A: Barcelona, España.
- Róvere, M. (1993). *Planificación Estratégica de Recursos Humanos en Salud*. Serie de Desarrollo de Recursos Humanos en Salud; 96. Organización Panamericana de Salud. Washington, D.C
- Topalov, C. (1979). *La urbanización capitalista*. Edicol: México.
- Unwin, R. (1984). *La práctica del urbanismo, una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios*. Gustavo Gili: España.
- Zárate, M. (ed) (2004). *Urbanismo ambiental alternativo*. UPC: Cataluña.

#### Consultas en la web:

- Aramburo, M (2018), "La República del Río de la Plata: El Estado de Buenos Aires y la nación en 1856", *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, núm. 49, pp. 47-80, Universidad de Buenos Aires/Conicet, Argentina. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/journal/3794/379455952002/html/>
- Frediani, J. C. (2007), "Modelos urbanos: la ciudad compacta y la ciudad difusa", *Estudios del Hábitat*. Revista digital de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad de La Plata. Recuperado de: <http://revistas.unlp.edu.ar/Habitat>
- Guevara, V. (2016), "25 años de barrios cerrados: La ciudad y el country", *La Voz*. Recuperado de: <https://www.lavoz.com.ar/numero-cero/25-anos-de-barrios-cerrados-la-ciudad-y-el-country/>

## TERCERA PARTE: FIGURAS URBANAS

### CAPÍTULO 1: PERSPECTIVAS HERMENÉUTICAS SOBRE LA CIUDAD

#### Bibliografía:

- Adorno T. y Horkheimer M. (1944), *Dialéctica del iluminismo*, (1987) Ed. Sudamericana, Buenos Aires, Argentina
- Auster, P. (1996), *Trilogía de Nueva York*, Anagrama: Barcelona. *City of Glass* (1985), *Ghosts* (1986), *The Looked Room* (1986). Sun & Moon Press: Los Ángeles.
- Alvater, E. y Mahnkopf, B. (2002). *Las limitaciones de la Globalización*. Siglo XXI: México.
- Aristóteles (1988), *Política*, Editorial Gredos, S. A., Madrid. España.
- Beascoechea Gangoi, J.; González Portilla M.; Novo López, P. (2006) *La ciudad contemporánea, espacio y sociedad*, Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco: Bilbao, País Vasco, España.
- Beascoechea Gangoi, J.; Basurto Ferro, N.; González Portilla, M.; Hernando Pérez, J; Albarrán, F.; Carballo Barral, B.; Rodríguez Martín, N; Pareja Alonso, A; Otero Carvajal, L.; Pacho, M; Pallol Trigueros R.; Serrano Abad, S.; Novo López, P.; Urrutikoetxea Lizarraga, J; Salanova, S. (2015) *Las nuevas clases medias urbanas. Transformación y cambio social en España, 1900-1936* Editorial Catarata: Madrid, España.
- Becattini (1992), "El distrito industrial marshalliano como concepto socioeconómico", en: Pyke, F., Becattini, G. y Sengenberger, W. (comps.), *Los Distritos industriales y las pequeñas empresas. Distritos Industriales y cooperación interempresarial en Italia*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social: Madrid, España.
- Blake, W. (2007). *El matrimonio del cielo y el infierno*. Catedra: Madrid, España.
- Borges J. L. (1984). "El Aleph" en *Obras Completas*. Emecé: Buenos Aires, Argentina.
- Borges J. L. (1984). "Fundación mítica de Buenos Aires" en *Obras Completas*. Emecé: Buenos Aires, Argentina.
- Braudel F. (1949). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. 1º Ed: Fondo de Cultura Económico: México.
- Braudel. Fernand (1984). *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*. Tomo 1. Las estructuras de lo cotidiano. Edit. Alianza. Madrid.
- Briggs, A. (1968). *Victorian Cities*, Penguin Books, Londres, Inglaterra.
- Burchard, J. y Handlin, O. (Ed), (1966), *The Historian and the City*, The MIT Press Ltd. Cambridge, Massachusetts, EEUU.

- Calvino, Í. (1983). *Ciudades Invisibles*. Siruela: Madrid, España.
- Carr, E. (2001). “El historiador y los hechos”, *¿Qué es la historia?* España: Ariel.
- Chatwin, B. (1977) *En la Patagonia* en Suplemento “Verano 12” del diario *Página 12*, 12 /02 / 2003.
- Davis, K. (1977). “Sociología de la conducta demográfica”, en *Demografía y estructura social*. Merton, R. K. (comp.). Paidós: Buenos Aires, Argentina.
- Davis, K. y Hertz Golden, H. (1954), “Urbanization and Development of Pre- Industrial Areas”, *Economic development and cultural change*. Vol. 3, Univ. of Chicago Press, Chicago.
- *Diccionario Enciclopédico* (1986), Vol. 5. Grijalbo: Barcelona, España.
- Dyos, H. J. (ed.) (1968) *The Study of Urban History: The Proceedings of an International Round-Table Conference of the Urban History Group at Gilbert Murray Hall, University of Leicester, on 23–26 September 1966*. Ed. Edward Arnold London.
- Durkheim, E. (1982). *Las formas elementales de la vida religiosa*. Akal: Madrid, España.
- Engels, F. (1981). “La situación de la clase obrera en Inglaterra” en *Obras Fundamentales de Marx y Engels*. Fondo de Cultura Económica: México.
- Eco, U. (1981). *Lector in fabula. La cooperación interpretativa en el texto narrativo*. Traducción de Ricardo Pochtar. Lumen: Barcelona, España.
- Fellini, J. (1972). *Roma*. Ultra Film, Les Productions Artistes Associés: Roma, Italia
- Ferrero, R. (1994). “La fundación de la ciudad por la escritura” en *sYc*, N°6. Buenos Aires, Argentina.
- Fresan, R. (2003). “Constante con variaciones” en “Suplemento Verano 12”, *Página 12*, 14/12/2003.
- Ferro, R. (1994), “La fundación de la ciudad por la escritura”, *Revista sYc*, Nro.6, Buenos Aires, Arg.
- Fustel de Coulanges, N. D. (1864). *La ciudad Antigua*. EDAF: Madrid 1982, España.
- García Vázquez, (2016), *Teorías e historia de la ciudad contemporánea*, Ed. **Gustavo Gili**: Barcelona.
- Garza, G. (2014) coordinador, *Valor de los medios de producción socializados en la Ciudad de México*, El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales: México.
  - (2013) (coord.) [et al.] *Teoría de las condiciones y los servicios generales de la producción*, El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales: México.
  - (2011) (coord.), *Visión comprensiva de la distribución territorial del sector servicios en México*, El Colegio de México: México.
  - (2010), *Geografía del sector servicios en el norte de México*, El Colegio de México/ Universidad Autónoma de Coahuila; y Sobrino, Jaime (coord.) México.
  - (2009), *Evolución del sector servicios*, El Colegio de México: México.
  - (2008) (coord.), *Macroeconomía del sector servicios en la Ciudad de México, 1960-2003*, El Colegio de México: México.
  - (2006), *La organización espacial del sector servicios en México*, México: El Colegio de México.
  - (1996), “Presentación del libro Cincuenta años de investigación urbana y regional en México”, *Revista estudios demográficos y urbanos*, Vol. 11, núm. 3, El Colegio de México: México.
  - (1987) “Modo de producción y urbanización”, Ed. Ciudad: Quito, Ecuador.
  - (1982a) “La concentración económico-espacial en el capitalismo: análisis teórico”, *Demografía y economía* Vol. 16, No. 2, El Colegio de México, pp. 146-169.
  - (1982b), *El proceso de industrialización en la ciudad de México, 1821-1970*. El Colegio de México: México.
- Girón, A., Hochadel, O. y Vallejo, G. (Eds.) (2018), *Saberes transatlánticos: Barcelona y Buenos Aires: conexiones, confluencias, comparaciones (1850-1940)*. Ediciones Doce Calles: Madrid. España.
- Glotz, G. (1982). *La ciudad Griega*. EDAF: Madrid, España.
- González Portilla, M. (1995). *Bilbao en la Formación del País Vasco Contemporáneo (Economía, población y ciudad)*. Fundación BBV: Bilbao, País Vasco, España.
- González Portilla, M. (Ed.) (2001) [autores: Beascoechea Gangoiti, J.M.; Novo López, P. A.; Pareja Alonso, A.; Serrano Abad, S.; Zarraga Sangroniz, M.], *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*, Fundación BBVA: Bilbao, País Vasco, España.
- González Portilla, M. (Ed.) (2009) [autores: Beascoechea Gangoiti, J.M.; García Abad, R.; Novo López, P. A.; Pareja Alonso, A.; Serrano Abad, S.; Urrutikoetxea Lizarraga J.G.; Zarraga Sangroniz K.], *La Consolidación de la Metrópoli de la Ría de Bilbao*, Fundación BBVA: Madrid, España.
- Gorgias de Liontini (1980). “Sobre el no ser o sobre la Naturaleza” en Protágoras y Gorgias. *Fragmentos y testimonios*. Traducción de José Barrio Gutiérrez. Ediciones Orbis: Buenos Aires, Argentina.
- Hardoy, J. (1964) *Ciudades Precolombinas*. Infinito: Buenos Aires, Argentina.
- Harvey, D (1982), *Los límites del capitalismo y de la teoría marxista*. (1990) Fondo de Cultura Económica: México.

- (2004), *El nuevo imperialismo*, Akal: Madrid, España.
- (2005), *Espacios de esperanza*, Akal: Madrid, España.
- (2008), *París, capital de la modernidad*, Akal: Madrid, España.
- (2012), *El enigma del capital y la crisis del capitalismo*, Akal: Madrid, España.
- (2013), *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*, Akal: Madrid.
- (2014), *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo*, Traficantes de Sueños: Madrid.
- Hegel, G. (1948), *Ciencia de la Lógica*, Segunda parte, Cap. 4 “La doctrina del concepto”; (1982) Solar: Bogotá, Colombia.
  - Heráclito (1983). “Fragmentos”, en *Parménides y Heráclito. Fragmentos*. Orbis: Barcelona, España. Traducción: Luis Farré.
  - Herodoto (1981). *Los Nueve Libros de la Historia*. Porrúa: México.
  - Hobsbawm, Eric (1998). *Historia del Siglo XX*. Crítica: Buenos Aires, Argentina.
  - Huxley, A. (1984). *Las puertas de la percepción*. Edhasa: Barcelona, España.
  - Labastida, J. (1983). *Producción, Ciencia y Sociedad. De Descartes a Marx*. Siglo XXI: México.
  - *Le Banquet*, citado por Scharton, Th. (1934). “Les Voyages et les séjours de Michelet en Italie. Amitiés italiennes” en *Revue Historique*, Fasc. 3, pp. 591-593. Paris, Francia.
  - Lefebvre, H. (1969) *El derecho a la ciudad*, Península: Barcelona, España.
    - (1972a) *La revolución urbana*, Alianza Editorial: Madrid, España.
    - (1972b) *Espacio y política: el derecho a la ciudad, II*, Península: Barcelona, España.
  - Lojkin, J. (1979), *El marxismo, el Estado y la cuestión urbana*, Siglo XXI Editores, México.
  - Löwith, K. (1997), *El hombre en el centro de la historia. Balance filosófico del siglo xx*, Herder, Barcelona.
  - Mcpherson, C. B. (2005). *La Teoría política del individualismo posesivo. De Hobbes a Locke*. Trotta: Madrid, España.
  - Marshall, A. (2006). *Principios de Economía*. Síntesis: España.
  - Marx, K. (1971). “Formas que preceden a la producción capitalista”, tomado de *Elementos fundamentales para la crítica de la economía política*. Siglo XXI: Buenos Aires, Argentina.
  - Marx, K. (1975) *El Capital*, Tomo I, Ed Siglo XXI, traducción al castellano del original en alemán realizada por Pedro Scaron.
  - Michelet, Jules (1878), *Le banquet ou un hiver en Italie [El banquete o un invierno en Italia]*
  - Monteiro, Charles (2012), “Entre história urbana e história da cidade: questões e debates”, *Oficina do Historiador*, Porto Alegre, EDIPUCRS, v. 5, n.1, jan./jun.
  - Montero, M. (Ed) (2020), *Construcción de la ciudad Contemporánea. Infraestructuras, sociedad y espacios urbanos*. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco: Bilbao, España.
  - Mumford, L. (1961) *La ciudad en la historia: orígenes, transformaciones y perspectivas*, editado por Harcourt, Brace & World en EEUU. En castellano Pepitas de calabaza: Logroño, España (2012).
  - Maunier, R. (1910), *L'origine et la fonction économique des villes. Etude de morphologie sociale*, París: Giard et Brière.
  - Otero Carvajal, L y Pallol Trigueros, R. (eds.) (2017), *La ciudad moderna. Sociedad y cultura en España, 1900-1936*, Ed. Cataratas: Madrid.
  - Oyón, J. L. (2008), *La quiebra de la ciudad popular: espacio urbano, inmigración y anarquismo en la Barcelona de entreguerras, 1914-1936*. Ediciones del Serbal: Barcelona, España.
  - Pinol, J.L. (Dir) (2010-2011), *Historia de Europa Urbana*, cuatro volúmenes. Ed. Universidad de Valencia, España.
  - Peirce C. S. (1970). *Deducción, Inducción e Hipótesis*. Aguilar: Buenos Aires, Argentina.
  - Platón (1988) “El Sofista”. Trad., intr. y notas de N. L. Cordero, en *Diálogos*. Gredos: Madrid.
  - Platón (1992) “Gorgias”. Trad., intr. y notas de J. Calonge, en *Diálogos*. Gredos: Madrid, España.
  - Rykwert, R. (2002). *La idea de ciudad*. Ediciones Sígueme: Salamanca, España
  - Rushdie, S. (1999). *El suelo bajo sus pies*. Traducción de Miguel Sáenz. Plaza & Janés: Barcelona, España.
  - Sanders, W. T. (1972). “The Central Mexican symbiotic region” citado por Price, B. J. en “Population Composition in Pre - Hispanic Mesoamericans Urban settlements: a Problem in Archaeological Inference”, en XXXIX Congreso Internacional de Americanistas: Lima, Perú.
  - Sarmiento, D. F. (1993). *Viajes por Europa, África y América 1845-1847 y Diario de Gastos*. Fondo de Cultura Económica: México.
  - Sassen, S. (1999). *La ciudad Global. Nueva York, Londres, Tokio*. Eudeba: Buenos Aires, Argentina.
  - Schávelzon, D. (1979), “La Urbanización de América Prehispánica. Análisis y crítica de la obra de Gideon Sjoberg”, *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas*, N° 24, páginas 11 a 14, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela, Caracas.



- Sjoberg, G. (1977). “Sociología urbana comparada” en *Demografía y estructura social*. R. K. Merton (comp.). Paidós: Buenos Aires, Argentina.
- Sjoberg, G. (1988). “Origen y evolución de las ciudades”, en *Antología de sociología urbana*, en Bassols, M. et. al. (comp.), DGP, UNAM, México.
- Sombart, W. (1988), “La gran Ciudad”, *Antología de Sociología Urbana*, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Stirner, M. o Schmidt, J. (1845), *El único y su propiedad*. Valdemar: Madrid, 2004.
- Svensson, M. (2011). “Conciencia moral y libertad de conciencia en Locke” en *Ideas y Valores*, Volumen 60, Número 146, p. 141-164. ISSN electrónico 2011-3668. ISSN impreso 0120-0062.
- Topalov, C. (1979), *La urbanización capitalista. Algunos elementos para su análisis*, Ed. Edicol, México.
- Topalov, C. (1984), *Ganancias y rentas urbanas. Elementos teóricos*, Ed. Siglo XXI, Madrid.
- Topalov, C. (1990) “Hacer la historia de la investigación urbana: La experiencia francesa desde 1965”, *Sociológica*, número 12, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de Sociología, México.
- Vázquez Montalbán, M. (1999). *La literatura en la construcción de la ciudad democrática*. Crítica: Barcelona, España
- Weber, M. (1974). *Economía y Sociedad*. Fondo de Cultura Económico: México.
- Williams, R. (1973). *El campo y la ciudad*. Paidós: Buenos Aires, Argentina.
- Wolf, E. (2001). *Figurar el poder. Ideologías de dominación y crisis*. Ciesas: México.
- Zola, É. (2001). *El dinero*. Debate: Madrid, España.

#### Consultas en la web:

- Almandoz, A. (2003), “Historiografía urbana en Latinoamérica: del positivismo al postmodernismo”, *Diálogos*, V7, Nº1, pp. 117 - 156 Recuperado de: [v. 7 n. 1 \(2003\)](#)
- Capel, H. (2009), “La historia, la ciudad y el futuro”, *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, diciembre, vol. XIII, nº 307. ISSN: 1138-9788. Barcelona. Recuperado de: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-307.htm>
- Cibermitanios (2010), “Los once sentidos. Los símbolos de lo que hay a nuestro alrededor”, recuperado de: <https://www.cibermitanios.com.ar/2010/04/sentidos-i-vista-oído-gusto-olfato-y.html> y de: <https://www.cibermitanios.com.ar/2010/04/los-11-sentidos-ii-termocepcion.html>
- Gómez Olivares, Mario (2003), “Ciudad y poder en Giovanni Botero: una lectura no maltusiana de las causas de la grandeza de una ciudad”, en *Scripta Nova*, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 Vol. VII, núm. 146(006), 1 de agosto. Recuperado de: [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(006\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(006).htm)
- Gruner, E. (2005). “Foucault: Una política de la interpretación” en Revista digital *Tropos y Topo* Nº3, ISSN 1668-8899, Córdoba. Disponible en: <http://www.toposytropos.com.ar/N3/decires/gruner.htm>
- Harvey, D. (2008), “The Right to the City”, en *Monthly Review*. Edición en castellano: “El derecho a la ciudad”, *New Left Review*, Nº 53, pp. 23-39. Recuperado de: <http://newleftreview.es/?issue=53>
- Haiquel, M. (2009). *Valor y territorio. Una crítica a la economía espacial y regional desde la teoría marxista del valor (y un poco más...)*. Topos y Tropos: Córdoba, Argentina. Disponible en: <http://www.libreroonline.com/argentina/libros/270509/miguel-angel-haiquel/valor-y-territorio-una-critica-a-la-teoria-economica-espacial.html>
- Lefebvre, H. (1974) “La producción del espacio”, *Papers Revista de Sociología*, Vol 3, recuperado de: <https://papers.uab.cat/article/view/v3-lefebvre/pdf-es>
- Lefebvre, H. (1985), “Prólogo”, *La production de l'espace*, 4ª edición (Paris, Anthropos, 2000), citado por De Mattos, Carlos (2015), “Lefebvre, producción del espacio, revolución urbana y urbanización planetaria”. Recuperado de: [https://www.researchgate.net/publication/292978596\\_Lefebvre\\_produccion\\_del\\_espacio\\_revolucion\\_urbana\\_y\\_urbanizacion\\_planetaria](https://www.researchgate.net/publication/292978596_Lefebvre_produccion_del_espacio_revolucion_urbana_y_urbanizacion_planetaria)
- Martínez-Delgado, G. (2020), “Derribar los muros. De la historia urbana a los estudios urbanos con perspectiva histórica: propuestas teóricas y metodológicas desde un diálogo interdisciplinar”, *EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, vol. 46, Nº 137, enero, pp. 5-26. Santiago de Chile. Recuperados de: <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/2883/1255>
- Masana, S. (2009), “La Liga de las Seis Naciones iroquesas y el debate sobre su aporte al sistema político estadounidense”, *Iberoamérica y el Mundo*, Departamento de Relaciones Internacionales de Argentina. Recuperado de: <http://www.argentina-rree.com/documentos/iroqueses.pdf>
- Novo López, P. y Zarraga Sangroniz, K. (2020), “Uses and users of water in Bilbao, c. 1890-1910: a social-spatial analysis”, *Urban History* 47. Recuperado de:

- <https://www.cambridge.org/core/journals/urban-history/issue/25AF9E25346EEDA09498A343AAA5FDB0>
- Skinner, Q. (2000), “Significado y comprensión en la historia de las ideas”, *Prismas*, Revista de historia intelectual, N° 4, pp. 149-191. Traducción de Horacio Pons, tomado del texto en inglés “Meaning and understanding in the history of ideas”, James Tully (comp.), *Meaning & Context. Quentin Skinner and his Critics*, Princeton, Nueva Jersey, Princeton University Press, 1988, pp. 29-67. Recuperado de: [https://historiaintelectual.com.ar/OJS/index.php/Prismas/article/view/Skinner\\_prismas4/871](https://historiaintelectual.com.ar/OJS/index.php/Prismas/article/view/Skinner_prismas4/871)
  - Schávelzon, D (1979), “La Urbanización de América Prehispánica. Análisis y crítica de la obra de Gideon Sjoberg”, *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas*, N° 24, páginas 11 a 14, correspondiente al mes de julio, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela, Caracas. Recuperado de: <https://www.danielschavelzon.com.ar/?p=1266>

## CAPÍTULO 2: FIGURACIONES URBANAS Y FINALES ABIERTOS

### Bibliografía:

- Arnold D. y Espejo E. (2013), “El textil tridimensional: la naturaleza del tejido como objeto y como sujeto”, *Instituto de Lengua y Cultura Aymara (ILCA): Serie Informes de Investigación*, II, No. 8. Primera edición. La Paz, Bolivia.
- Bernal, M. (1987) *Atenea Negra. Las raíces afroasiáticas de la cultura clásica*. (1993) Editorial Crítica, Grijalbo, Barcelona.
- Monayar, M. (2018), “Ocupación informal del espacio urbano. Situaciones, características y factores determinantes, en el municipio de Córdoba, Argentina 1990-2010”, *Arquitectura, Ciudad y Entorno*, Año 12, núm.36, febrero.
- Ruiz Rodríguez J. (2005), *Apuntes de historia del derecho y de las instituciones españolas*, Editorial Dykinson, Madrid.
- Zilocchi, G. (1970), *Villas miseria: la vivienda de los más pobres en la etapa industrial moderna 1930-1970*, Ed El Cid: Santa Fe.

### Consultas en la Web:

- Bischoff, E. (s.f.), “Siempre hubo manos ligeras...”, publicado en *La Voz del Interior* un domingo 10 de octubre. Recuperado de: [http://archivo.lavoz.com.ar/herramientas/imprimir\\_notas.asp?nota\\_id=226657](http://archivo.lavoz.com.ar/herramientas/imprimir_notas.asp?nota_id=226657)
- Broch, H. (1955), *Poesía e investigación*, citado en Ramos, Julio (2021), *Desencuentros de la modernidad en América Latina. Literatura y política en el siglo XIX*, “V. Decorar la ciudad: crónica y experiencia urbana”, p. 177. CLACSO: Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Libro digital en PDF. Recuperados de: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20210331043633/Desencuentros-modernidad.pdf>
- Cantón, D. (1969), *La Mesa*, Siglo XXI, Buenos Aires. Versión en audio leída por el autor: [http://dariocanton.com/template.php?file=lectura\\_poesia/14-09-25\\_lectura-de-poemas-la-mesa.html](http://dariocanton.com/template.php?file=lectura_poesia/14-09-25_lectura-de-poemas-la-mesa.html)
- Dirección General de Urbanismo de la Comunidad de Madrid (1995), “Plan de Ordenamiento Urbano Normas Urbanísticas”, recuperado de: [https://www.ayto-velilla.es/documentacion/ArchivosConcejalias/T3\\_Figuras\\_planteamiento.pdf](https://www.ayto-velilla.es/documentacion/ArchivosConcejalias/T3_Figuras_planteamiento.pdf)
- FACUA (2009), *El urbanismo como función pública*, recuperado de: <https://www.facua.org/es/guia.php?Id=111&capitulo=988>
- Pontoriero, E. (2019), “Capítulo 7 Insurrección y represión El impacto del Cordobazo en las estrategias de intervención en seguridad interna del Ejército en los años sesenta y setenta”, en Gordillo, M. (Comp.) *1969. A cincuenta años. Repensando el ciclo de protestas*, CLACSO: Ciudad Autónoma de Buenos Aires; Universidad de Nacional de Córdoba (UNC) Córdoba.
- Schnettler, B. y Raab, J. (2012). “Análisis visual interpretativo: avances, estado del arte y problemas pendientes. *Paradigmas. Una Revista Disciplinar de Investigación*, N° 4, 79-122, Colombia. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4531554>
- Sotolongo Codina, P. y Delgado Díaz, C. (2006) *La revolución contemporánea del saber y la complejidad social. Hacia unas ciencias sociales de nuevo tipo*. Capítulo III. La epistemología hermenéutica de segundo orden. Recuperado de: <http://www.clacso.org.ar/biblioteca>