

erria da 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. Halquel

Director

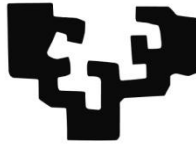
Dr. Pedro A. Novo López

ANEXO A. CIUDAD

Córdoba, Argentina, diciembre de 2021.

ANEXO A: CIUDAD

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

ANEXO A. CIUDAD

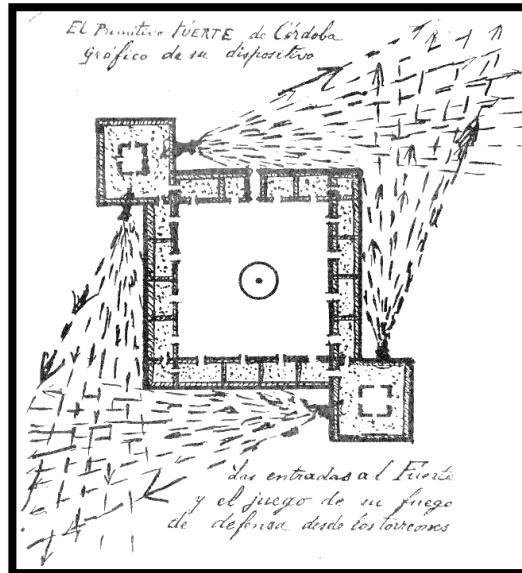
Córdoba, Argentina, diciembre de 2021.

ANEXO A: CIUDAD

PRIMERA PARTE: CONSTRUCCIONES Y PLANES

CAPÍTULO 1: DE LA FUNDACIÓN A 1927

1) **Primitivo fuerte de Córdoba:** Gráfico de sus dispositivos de fuego, según Grenón, Pedro S. J. Fuente: Archivo Histórico Municipal. (Retaroli, 1993).



Así se imaginó Ángel Antonio Vargas la fundación de la ciudad.
Dibujo publicado en *La Voz del Interior*, del viernes 6 de julio de 1945.

ANEXO A: CIUDAD

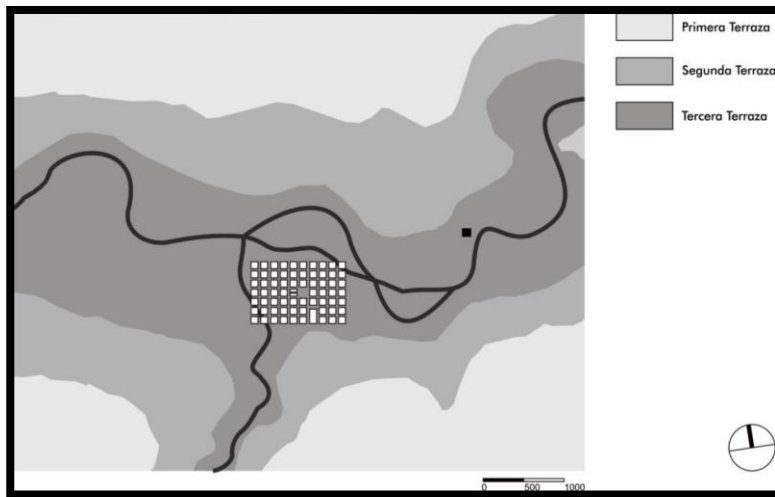
El nombre del río ya situación en que se encontraba el territorio entonces, se hallaron las siguientes referencias de interés: “Cuando los conquistadores españoles se dieron con el río que hoy llamamos *Suquía*, le pusieron de inmediato, era común en ellos, el nombre de un santo: *San Juan*. Pero los nativos ya lo habían bautizado siglos atrás como *Pucará*, dado que en el extremo de la subida que comenzaba en las márgenes del río, habían construido el fuerte que así llamaban.” *Toponimia aborígen de la provincia de Córdoba*, de Carlos Paulí Álvarez. Ediciones del Copista, Córdoba 2005. Citado por *Revista Daiana*, <http://www.dayanabarrionuevo.com/el-origen-del-nombre-suquia/>

Motivos del lugar en que se fundó: “Algunos geógrafos e historiadores antiguos le aplicaron el de río Pucará (véase: Murillo Velarde, *Geografía Histórica*, año 1752, volumen IX-X, pág. 329; Guevara, ‘Historia del Paraguay’, edic. Groussac, en *Anales de la Biblioteca*, t. V, pág. 290; Alcedo, *Diccionario Geográfico-Histórico*, t. I, pág. 658; ‘Relación histórica de la ciudad de Córdoba’, año 1801, en el *Telégrafo Mercantil*, t. III, núm. 4, fol. 41, edición facsímil de la Junta de Historia y Numismática Americana, año 1915). Fuente: Publicación de la Junta Provincial de Historia: Año 3, N° 10, diciembre de 1916; pp. 184-220. Artículo de Pablo Cabrera, Pbro. de la junta de Historia y Numismática Americana. En este artículo, el autor que reproduce parte del *Acta* de fundación, dice: “el gobernador ‘puebla y funda (la nueva ciudad) en este dicho asiento cerca del río que los indios llaman de Suquía, por ser el sitio más conveniente que ha hallado para ello, y en mejor comarca de los naturales y en tierras baldías donde ellos no tienen ni han tenido aprovechamiento, por no tener sacadas acequias en ellas (38), por tener muchas, abundantes y mejores tierras e haber en el dicho asiento las cosas necesarias e bastantes que han de tener las ciudades que en nombre de su Majestad se fundan”. En consecuencia, tenemos señalado por el mismo D. Gerónimo uno de los motivos principales que le decidieran a emplazar “desde luego su ciudad en la banda norte del Suquía, y no en la austral, conforme lo decretó más tarde.” (p. 199-200) “Según las instrucciones recordadas, procedentes del gobierno de su Majestad, deberían respetarse, a los efectos de la creación de pueblos, las tierras, acequias, paraderos y chacras de los indios, en las comarcas elegidas para asientos de ‘nuevas poblaciones’. Y en nuestro caso, a vista misma del real del fundador, río de por medio, se escalonaban a lo largo del último, varias tolderías y poblezuelos indígenas, con sus ranchos y sus cercos de pencas, sus algarrobos, chañares y talas, de que elaboraban la aloja, para ellos ‘otra ambrosía de los Dioses’, según escribe Lozano; y finalmente, con su Pucará, fortaleza o baluarte, que los protegía contra otros bárbaros. Llamábanse dos de estos pueblos, Chilisna-sacate y Cantacara-sacate, y sus caciques Chilisna-charava y Canta-charava, y la cañada o bajo en que se hallaban acimentados, Qwisquitipa. Estos indios, con sus respectivos mandones, fueron encomendados por Cabrera en uno de sus compañeros de mayor predicamento, Juan de Mitre, que tuvo una figuración acentuada en la conquista de dichos naturales.” [A mi entender, lo más probable es que esa construcción, que se conoce como Pucará debía estar emplazada en el lugar más alto de la zona (donde hoy se encuentra el Monumento al Dante en el Parque Sarmiento) para que se pudiera ver y controlar de manera más amplia el territorio. Es probable, también, que al camino por el que se bajaba hacia el río fuera “la bajada del Pucará”, tal como se conoce hoy a ese tramo. Pucará o *pukar*, es una voz quechua que identifica a una construcción de piedra, generalmente con gruesos muros de pirca, utilizada como defensa y observación. (Sobre Pucará ver: <http://www.encyclonet.com/articulo/pucara/>) La Bajada Pucará, también llamada Bajada del Pucará, es una avenida relativamente corta, pero de gran importancia, en el sudeste del área pericentral de Córdoba. M.H.] Sigue diciendo Pablo Cabrera: “La cédula de encomienda llevaba la fecha 21 de noviembre de 1573. Dos meses más tarde (enero 30 de 1574), el propio gobernador ratificaba el título, pero declarando que dichos indios, que habían estado poblados ‘en este río de San Juan e se ausentaron de su asiento e se poblaron tres o quatro leguas desta ciudad poco más o menos este río arriba de San Juan’ (44).” Nota (44): “Cual fuera, propiamente dicho -dentro de los límites de la región quisquisacateña, a las riberas del Suquía- el lugar en que, para la llegada de los españoles, se hallaran acimentados estos pueblos, es fácil determinarlos. Por el mes de mayo de 1581, algunas de las familias indígenas de la encomienda de Mitre, procedentes de Chilisna y Cantacara-sacate, habíanse establecido, por orden de su amo, en terrenos de los indios de Nuñosacate (hoy S. Esteban, Ped. Lagunilla, Dep. Sta. María). Naturalmente, no fue de gusto de los del pago esta invasión, y por órgano de su defensor, ocurrieron a la justicia, solicitando el lanzamiento de los intrusos. A este efecto, labróse una información, en la que actuaron de testigos algunos de los emigrados de las costas del Suquía. Interrogados éstos sobre cuáles habían sido las tierras en que habitaran los indios de Mitre para la venida de los conquistadores, respondieron que ‘eran en el ancón donde tiene sus vacas D. Gonzalo Martel de Cabrera’. Uno de los declarantes, Charaba Chayal (véase la nota precedente) amplió estos datos diciendo, ‘que el pueblo y tierras de los indios de la encomienda de Mitre son en el ancón, donde tiene el corral D. Lorenzo Suárez de Figueroa y D. Gonzalo Martel de Cabrera, y más (también) en la chacara de Gerónimo García (de la Jara), las cuales se llaman, dijo, Quisquitipa’ (a). (Archivo de los Tribunales de Córdoba, 1-111-7). Ahora, pues, el ancón en que D. Gonzalo Martel de Cabrera (hijo del fundador) tenía su hacienda vacuna, era en los terrenos que se asignó a sí propio para chacra D. Gerónimo Luis de Cabrera, en los alrededores del Pucará, que

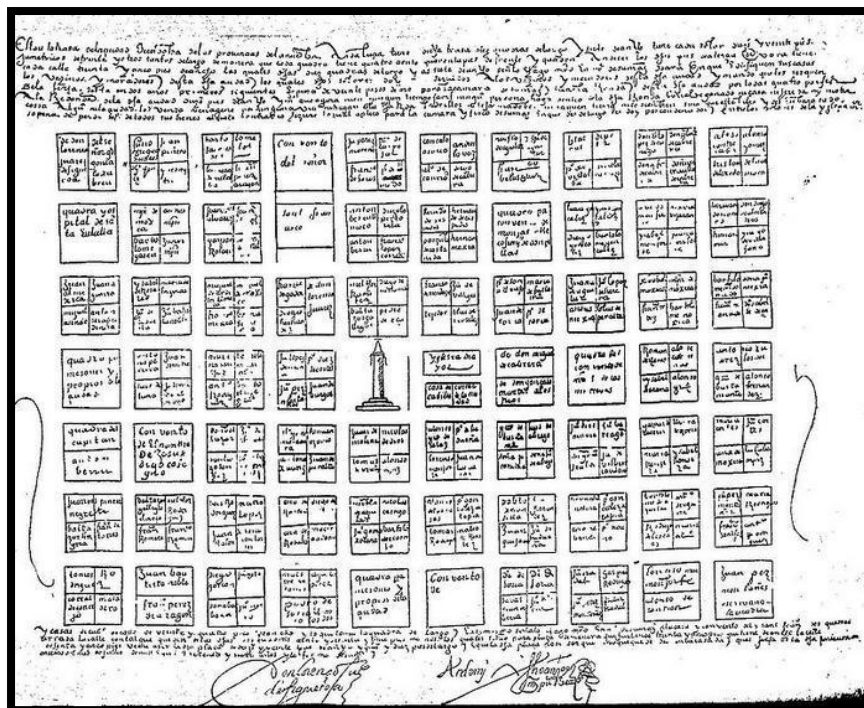
ANEXO A: CIUDAD

empezaban a correr desde la ronda Este de la ciudad. Los terrenos de Gerónimo García de la Jara hallábanse dentro del ancón llamado entonces de Blas de Rosales, y más tarde Bajo de Ariza, hoy pueblo San Vicente. Todo ello consta documentalmente, obrando en mi poder, en extracto, las piezas judiciales que lo acreditan y que he de reproducir en oportunidad. Estos antecedentes casi nos hacen palpar con la mano los pedazos de suelo en que otrora habitaron los indios de la referida encomienda de Mitre.” Cabrera, Pablo (1916), “Córdoba de la Nueva Andalucía. Noticias etnogeográficas e históricas de su fundación”, año 3 N° 10 diciembre de 1916, pp.184-220. Recuperado de: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/REUNC/article/viewFile/4369/6268>

2) El valle en la época de la fundación estaba conformado, en ese tramo, por un sistema de terrazas materializadas por los sucesivos desplazamientos del río. La primera y segunda terraza, quedaron claramente de manifiesto en las fuertes barrancas, en tanto que la tercera o valle propiamente dicho, constituía una faja longitudinal, predominantemente plana, de marcada orientación oeste-este bordeada, por el río. (Foglia, 1987, pp. 33 y 36).

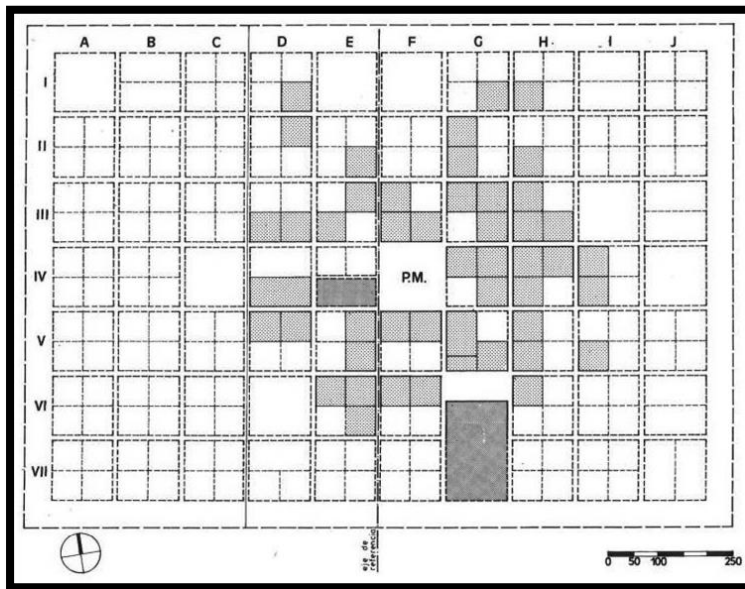


3) Plano de Lorenzo Suárez de Figueroa de 1577, reproducido por la litografía que realizó Miguel Potel Junot en 1882. Fuente: Acta Capitular N° 1, Tomo I. Archivo Histórico Municipal.

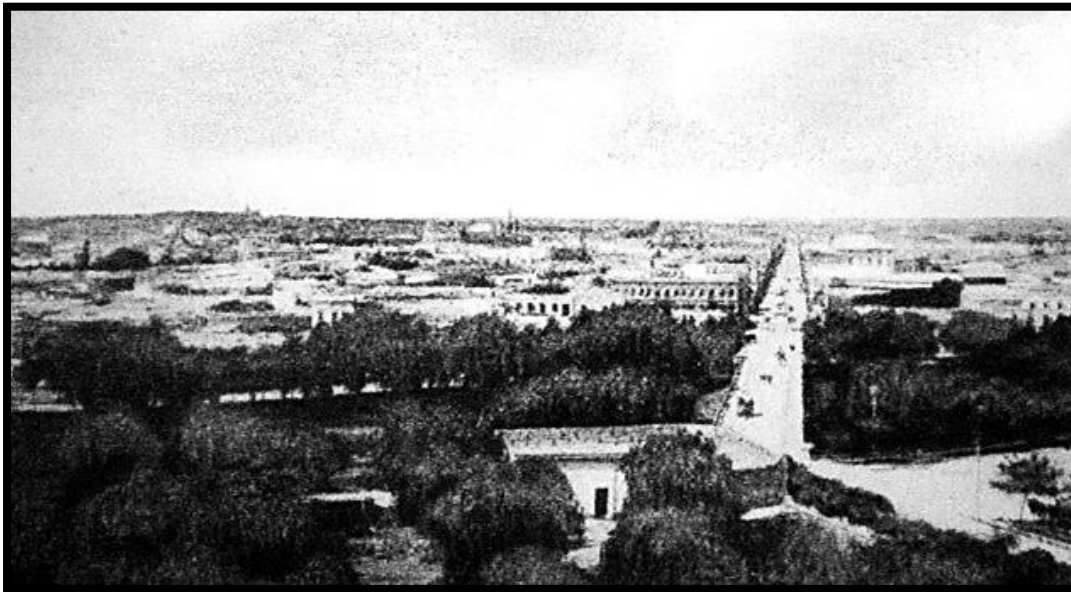


ANEXO A: CIUDAD

4) Ocupación de la planta de la ciudad en 1587. (Foglia, 1987. p. 49. Interpretación y elaboración sobre el texto de Luque Colombes, Carlos, *Orígenes de la propiedad urbana en Córdoba - Siglos XVI y XVII*. U.N.C., 1982. Capítulo I.)



5) Calle Ancha (hoy avenida General Paz). Sobre el trazado y construcción de esta calle hay dos versiones: la de Marchetti, que sostiene que se construyó así para que pase la acequia; y la de Boixados, que dice que la acequia era preexistente, por eso la calle se hizo más ancha. “De vital importancia para la vida de los primeros pobladores fue la acequia pública que abastecía de agua a la ciudad, llamada ‘acequia principal’ o ‘contra

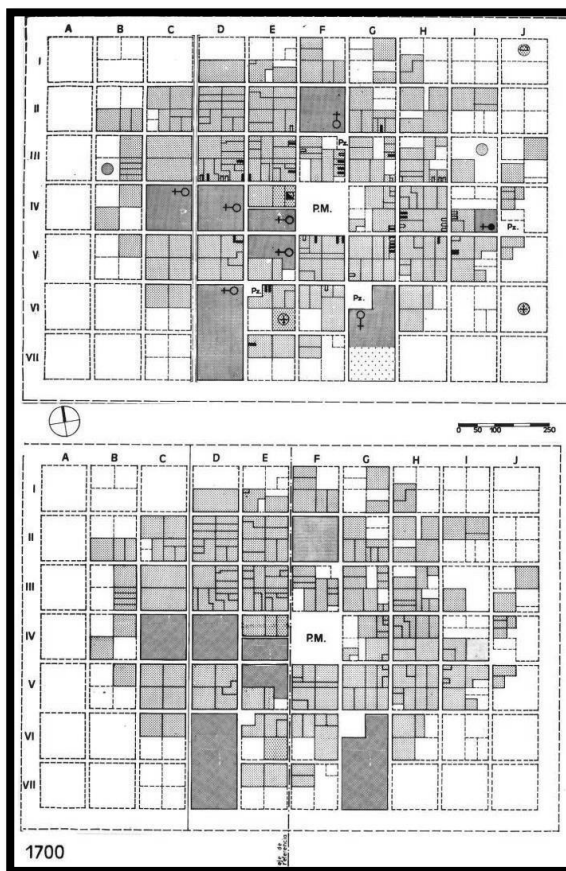


acequia’, con su toma sobre el río. En 1592 el Cabildo dispuso su construcción; debía pasar por la actual avenida Vélez Sarsfield, para lo cual debió ensancharse la calle para que la acequia corriera en medio. Desde entonces se la llamó calle Ancha de Santo Domingo, o simplemente Calle Ancha, por situarse en su recorrido dicho convento” (Marchetti, 2013). “El ancho de la calle, luego convertida en avenida, no fue planificado, fue la respuesta ante el surcado de una acequia que obligó a ordenar a una mayor dimensión en 1592” (Boixados, 2013, p. 18). “... el ensanche de la calle producido en 1592, cuando los cabildantes decidieron que por allí debía pasar la acequia. Es decir que la calle original que medía treinta y cinco pies pasaba entonces a ensancharse a

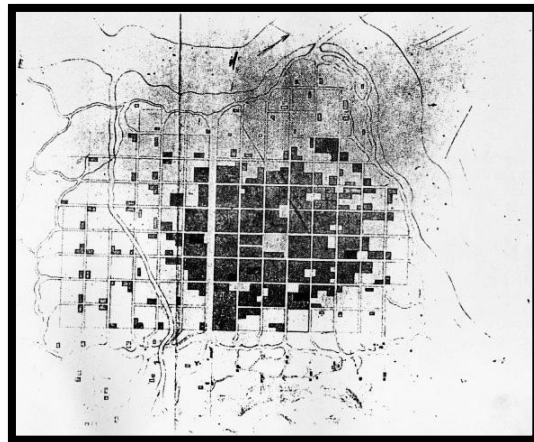
ANEXO A: CIUDAD

sesenta pies. Pero en vez de tomar la fracción necesaria con una franja de la manzana oeste, simplemente se corrió el trazado, pues no había nada edificado que pudiera afectarse. De esta manera la calle de la ronda, en lugar de doscientos pies quedaría de ciento setenta y cinco. La acequia atravesaba la ciudad de norte a sur trayendo agua de una lejana toma del río Suquía y estando construida en el centro de la ‘calle ancha de Santo Domingo’ que para fines del siglo XVII parece ser que estaba casi totalmente arruinada. En una descripción de la ciudad del año 1760 que brinda el Cabildo al emitir un informe dirigido al rey se manifiesta que la ‘Calle Ancha’ ‘tiene veinticuatro varas, que por ella venía el principal cuerpo de acequia que muchos años ha no corre y sólo se miran sus vestigios, por no tener dicha ciudad medios para restablecerla.’” (Page, 2008, p. 116)

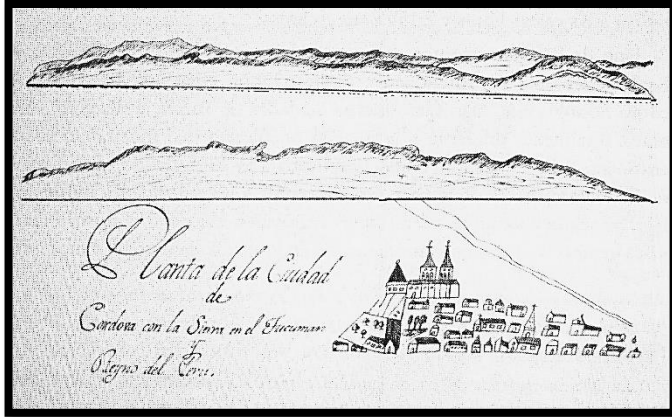
6) Uso y ocupación del suelo para 1700. (Foglia, 1987, p. 55).



7) a. Plano inconcluso de Outes para el año 1773/1792, (Retaroli, 1993). Se reconocen: la calle Ancha “contra-acequia”, hoy avenida General Paz (ensanchada por disposición del Cabildo en 1592); el Pasaje de Santa Catalina, La Cañada y el Río. Fuente: Colombres, Carlos Luque, *Para la historia de Córdoba. Tomo I.* Imprenta Biffignandi, 1971. Córdoba.



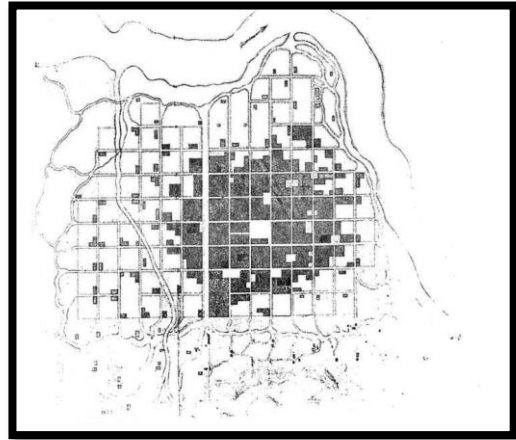
ANEXO A: CIUDAD



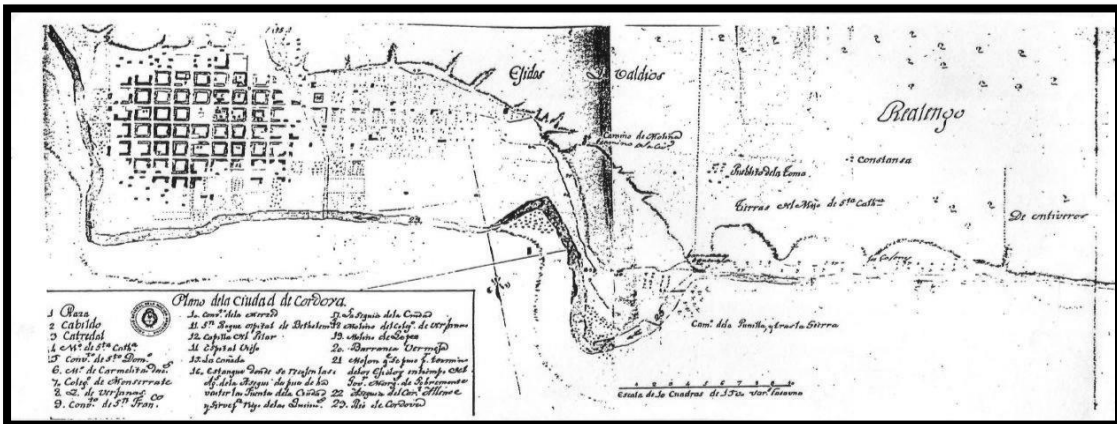
b. “Planta de la ciudad de Córdoba con la Sierra en el Tucumán y Reyno del Perú”, dibujo realizado en 1713 por el Presidente de la Real Audiencia de los Charcas, José Cipriano de Herrera y Loizaga.

Tomado de: <https://federicogbordese.wordpress.com/diversos-planos/>

8) Ocupación del suelo hacia 1780. (Foglia, 1987, p. 55. Fuente: Outes, Félix. Cartas y planos inéditos de los siglos XVII y XVIII y el primer decenio del siglo XIX. Publicaciones del Instituto de Investigaciones Geográficas de la Facultad de Filosofía y Letras. U.B.A. Serie B de documentos cartográficos, planimétricos e iconográficos N°2, Bs. As., R.A., 1930. Lámina XXX)

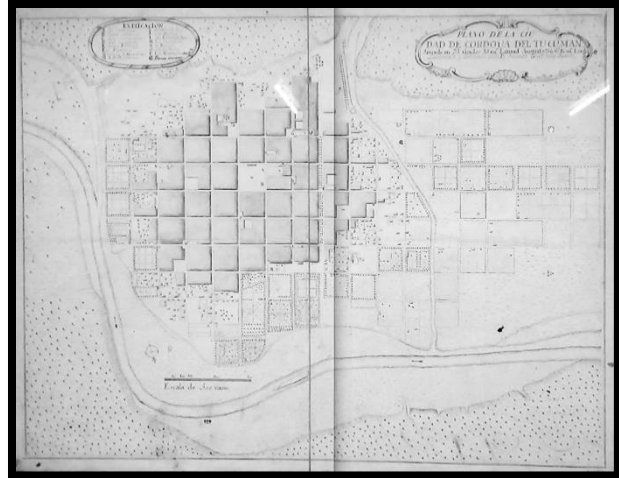


9) a. Plano de la Ciudad de Córdoba de Manuel López 1799. (Foglia, 1987, p. 60. Fuente: Márquez de Miranda, Fernando. *Cartografía colonial del Virreynato del Río de la Plata*. Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas. Anexo XI, Tomo XV, N° 35. Buenos Aires, Argentina, 1932. págs. 136-137.) Nótese que el “Camino de la Punilla y Tras la Sierras” se indica en el norte del río hacia el oeste de la ciudad. El norte del mapa está hacia abajo.

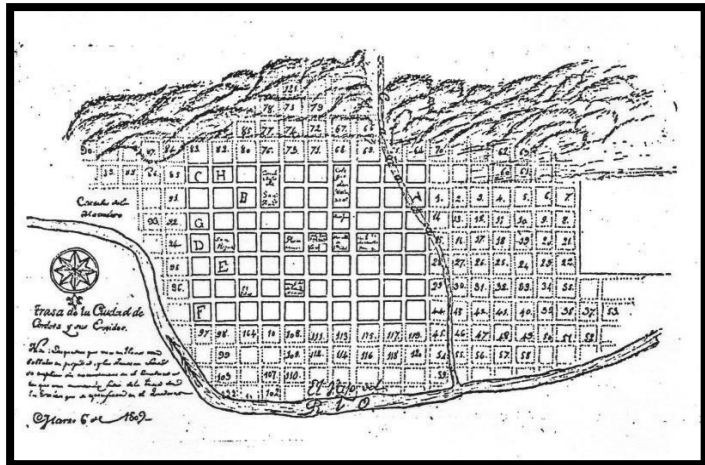


ANEXO A: CIUDAD

b. Plano realizado por Jacinto Díaz de la Fuente, en el año de 1790. En este caso el norte está hacia abajo. Tomado de: <https://federicogbordese.wordpress.com/diversos-planos/>

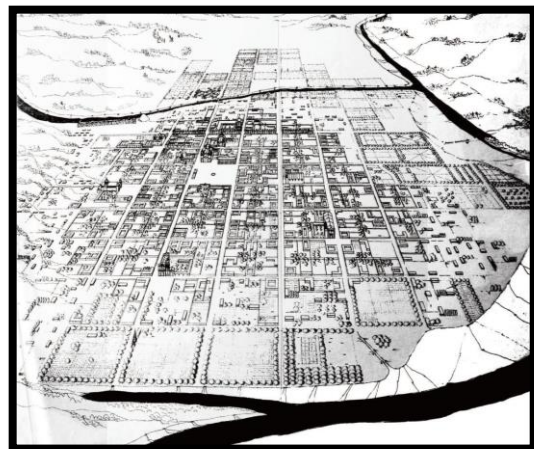


10) Córdoba y sus ejidos en 1809 (Boixadós, 2000, p. 148. Fuente: Grenón, Rvdo. Padre Pedro. *El Libro de Ejidos*, Documentos Históricas, Sección Geográfica, Taller Gráfico de la Penitenciaría Córdoba, 1931). Este plano tiene el Norte hacia abajo. “El caso de Córdoba es similar al de otras ciudades hispanoamericanas, en cuanto a que el fundador, don Jerónimo Luis de Cabrera, no dejó previsto terrenos para ejidos en el Acta Fundacional del 6 de julio de 1573. Aunque no se demoró, ya que al año siguiente, el 12 de marzo, un día antes de ordenar la incumplida decisión del traslado y unos meses antes de su prisión y ejecución, dispuso “por prado y ejido de la dicha ciudad” una franja que lindaba entre la actual calle Colón hacia el río y hacia el oeste. Esta calle era el límite con



las asignadas cuadras de riego, repartidas en el mismo instrumento y ubicadas junto al trazado urbano, calle de ronda de por medio. Sumaron quince suertes compuesta cada una por cuatro cuadras de 440 pies, con calles que las cortaban en dos direcciones perpendiculares de 40 pies. Excepto dos cuadras de la suerte segunda que Cabrera las adjudicó para sí mismo, no se repitieron los nombres de los beneficiarios, quienes a su vez y en su mayoría, fueron propietarios de solares en la ciudad y de otras chacras cercanas ubicadas al otro lado del río, además de estancias de la jurisdicción cordobesa.” (Page, 2008, p. 122)

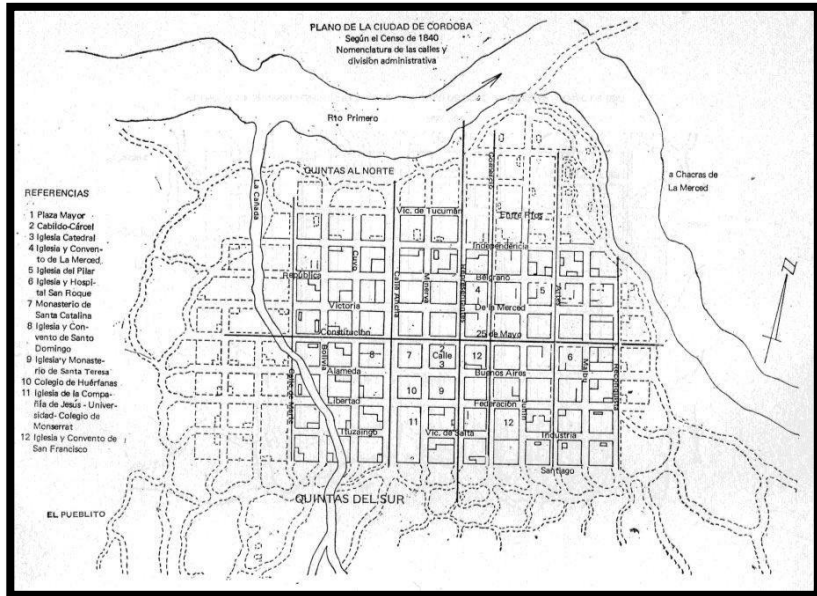
11) Reconstrucción de la ciudad hacia 1810



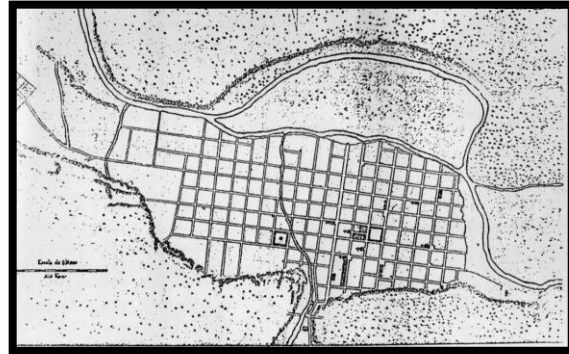
Fuente: Foglia 1987: 108

ANEXO A: CIUDAD

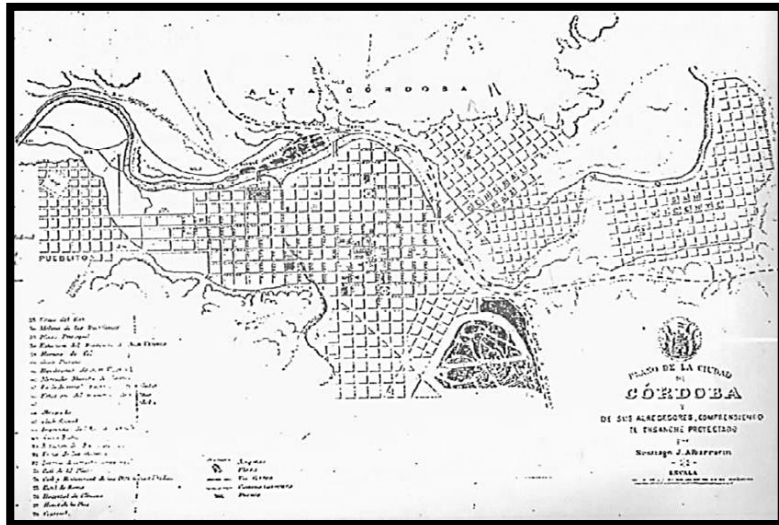
12) Plano de la Ciudad de Córdoba en 1840. El cruce del río Suquía hacia el noreste que aparece en la parte superior hacia la derecha del plano, fue el acceso principal durante año. Nótese que de las doce referencias que destacan lugares importantes de la ciudad, diez son edificios religiosos.



13) Plano de la Ciudad de Córdoba de 1860, el autor Albano M. Laberge, era Agrimensor y Presidente del Departamento Topográfico de Córdoba. Nótese el curso del río y el “brazo chico” (actual calle Humberto 1°), la zona Bajo del Río que estaba expuesta a las crecidas, por eso las iglesias se localizaron al sur que era más alto y seguro; los arroyos de La Cañada y el Aguaduco de Alberdi. Los edificios de la Compañía de Jesús con dos manzanas unificadas. En el noroeste el cementerio, hoy San Jerónimo, y la traza de avenida Colón, (camino de la costa) y de la actual Pedro Zanni. Fuente: Colombres: 1971. (Retaroli: 1993).

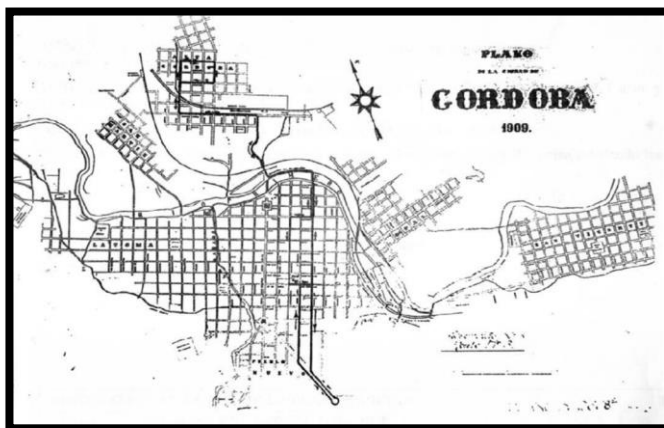


14) Plano de la ciudad de Córdoba (Circa 1860) realizado por Santiago Albarracín. El autor ha incluido en sus planos “el ensanche proyectado”. Puede inferirse que se está refiriendo a la incorporación del Barrio de Nueva Córdoba (primer proyecto). Aún no aparece el Barrio de Alta Córdoba. Obsérvese el nombre de Juárez Celman en el actual Parque las Heras, así como la traza del camino a Saldán (hoy calle Castro Barros) y, al sur (hoy Avellaneda), una Plaza de doble manzana. El plano da exhaustivas referencias del equipamiento. Fuente: Dirección de Catastro de la Provincia. Ministerio de Hacienda. Municipalidad de Córdoba, Dirección de Catastro. (Retaroli: 1993).

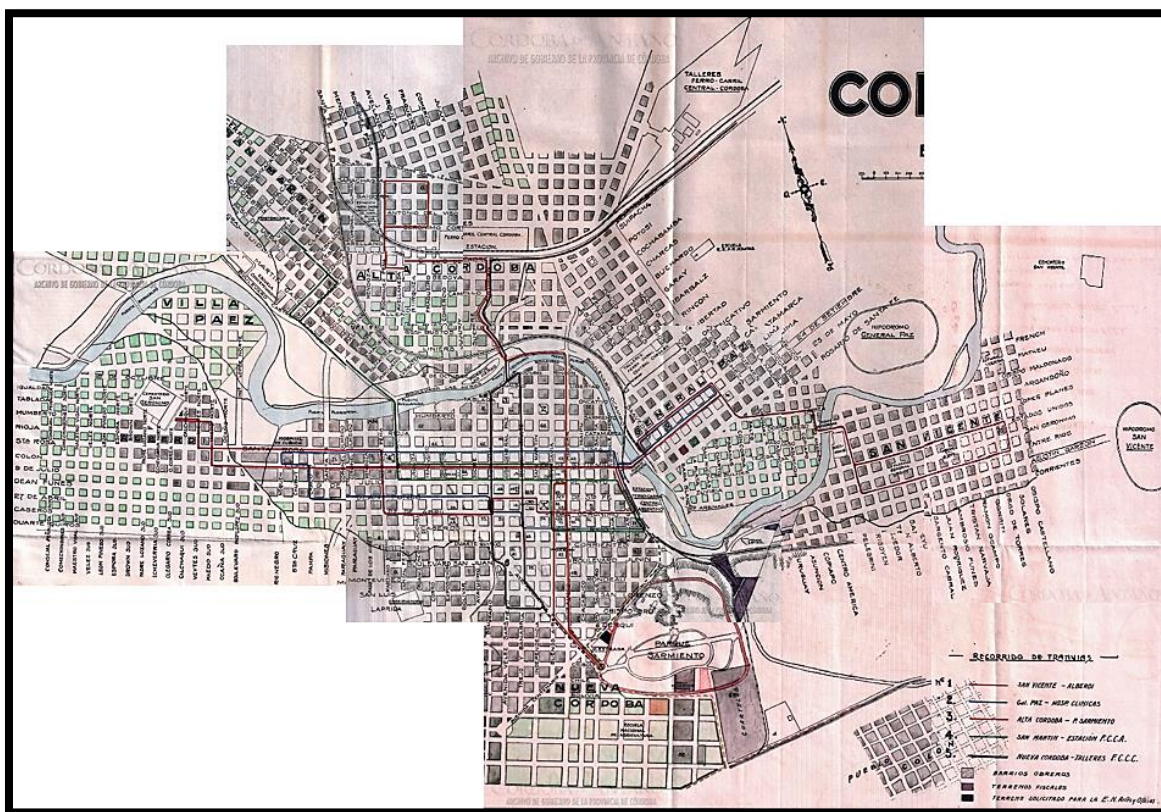


ANEXO A: CIUDAD

15) a. Plano de la Ciudad de Córdoba con el Recorrido N° 3 del tranvía eléctrico en el año 1909, confeccionado por A. D'Abbadie. En el documento, con énfasis gráfico, el autor ha planteado el circuito propuesto: Área Central, Alta Córdoba y Nueva Córdoba. Obsérvese los escritos en castellano y en francés en la referencia de ruta. Fuente: Archivo Histórico Municipal. (Retaroli: 1993)



b. Plano con los recorridos de las líneas de tranvías en la década de 1920.



Fuente: Archivo de Gobierno de la Provincia de Córdoba. (AGPC) Colección Oscar Herminio Herrera Gregorat (OHHG). Fuente: *Córdoba de Antaño*, 3 de octubre de 2014. Tomado de: https://www.facebook.com/CordobaAntiguaArgentina/photos/?tab=album&album_id=440973035945528

Referencias:

Línea N° 1 en rojo: San Vicente/Alberdi. Hacia barrio Alberdi llega hasta el Cementerio San Jerónimo.

Línea N° 2 en azul: Gral. Paz/Hospital Clínicas

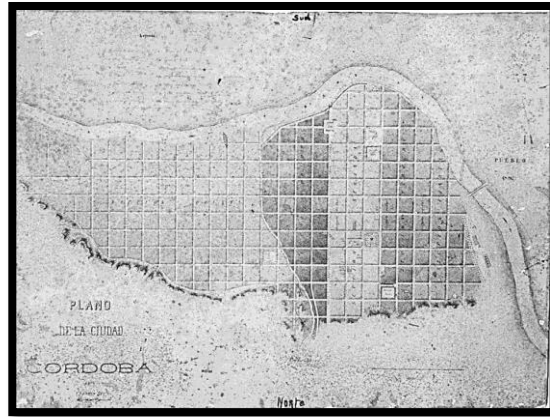
Línea N° 3 en rojo: Alta Córdoba/Parque Sarmiento

Línea N° 4 en verde: San Martín/Estación FCCA

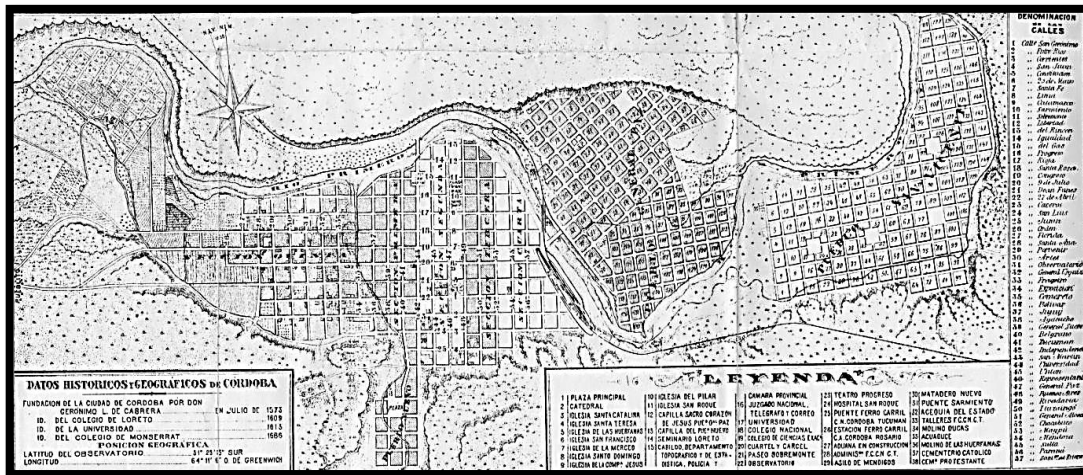
Línea N° 5 en negro: Nueva Córdoba/Talleres FCCC

ANEXO A: CIUDAD

16) **Plano de la ciudad en 1875** confeccionado por Claudio Braly Agrimensor Municipal. En este se puede observar el emplazamiento de la estación del FCCA, los puentes hacia Pueblo General Paz -el ferroviario y el caminero-. Nombra también como Plaza de San Martín la que luego fue la Plaza Gral. Paz. Con la vigencia del Código Civil de 1869 que anuló el Régimen Enfitéutico, se realizó este plano a los efectos de identificar los terrenos gravados por dicho régimen y deslindar las tierras públicas de las privadas. (Retaroli: 1993). Las referencias agregadas de “Norte” y “Sud”, están invertidas, ya que lo real es que el norte está hacia arriba y el sur hacia abajo.

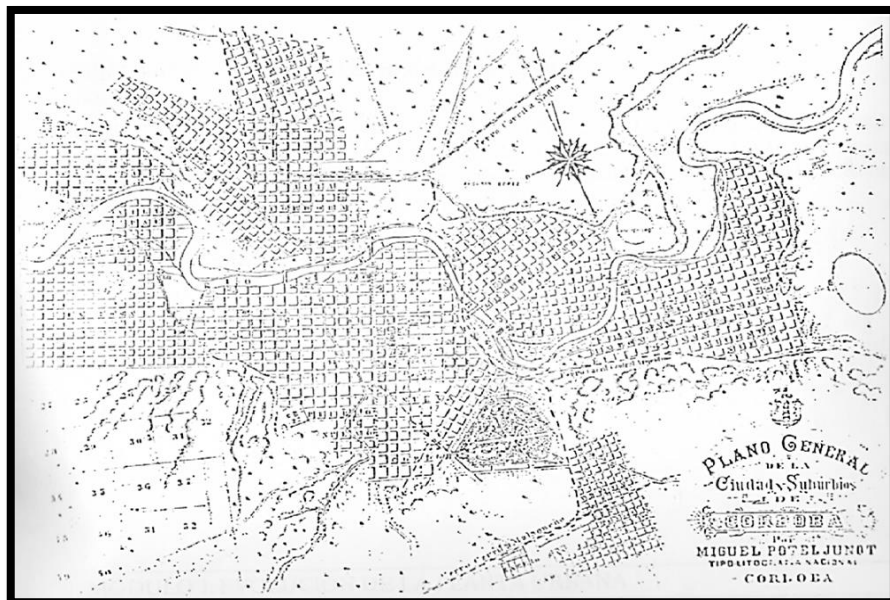


17) **Plano de la Ciudad de Córdoba sin suburbios Circa 1878**, es similar al de Junot, sin dato del autor.



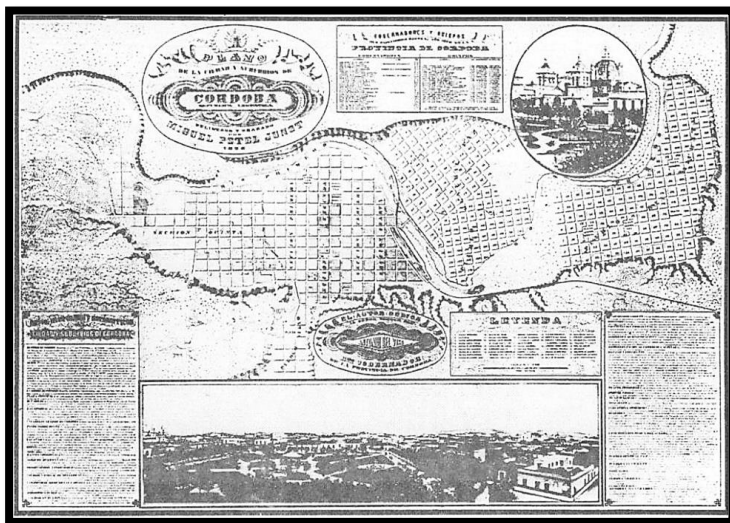
18) **A: Plano General de la Ciudad y Suburbios de Córdoba de 1878**, realizado por Potel Junot. La

organización político-institucional lleva al ordenamiento de tierras de dominio público y privados. En el plano de referencia aparece la misma codificación con la que se expresa Braly en su plano. Al presente se acompaña con vista de la ciudad. Fuente: Archivo Histórico Municipal. Instituto de Estudios Americanistas, Facultad de Filosofía y Letras - U.N.C (Boixados 2000: 151); (Retaroli: 1993).



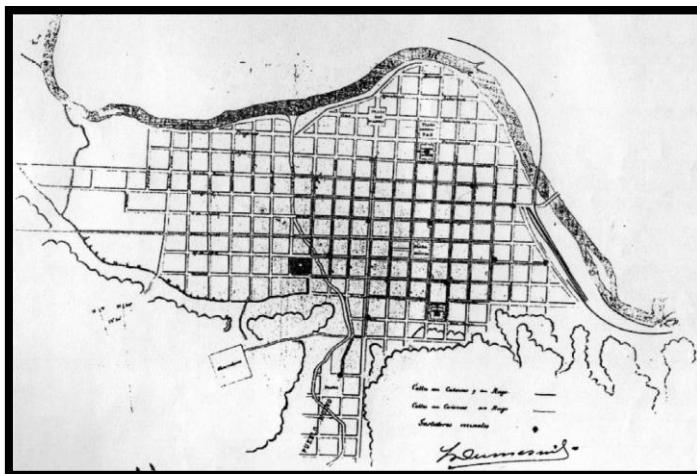
ANEXO A: CIUDAD

B: Plano de Miguel Potel Junot. Año 1882. En este plano el cometido es el relevamiento de la Planta Urbana, que el autor realizó con suma precisión, dejó expresados todos los datos de la época, el amanzanamiento, las vías, los equipamientos. Obsérvese la direccionalidad de un viejo trazado de Nueva Córdoba y el loteo del Barrio San Carlos. Se puede ver gráficamente el lugar de la Ciudad, sus accidentes topográficos, el conjunto de particularidades del sitio y las edificaciones relevantes. Miguel Potel Junot, fue un litógrafo, nacido en Nápoles en 1847 que murió en 1900 en Córdoba. A instancias de Miguel Juárez Celman se radicó en la ciudad para ejercer su profesión, realizó dos Planos de la Córdoba y diseños de billetes del Banco de Córdoba. Fue Director del Instituto Científico de la Provincia.

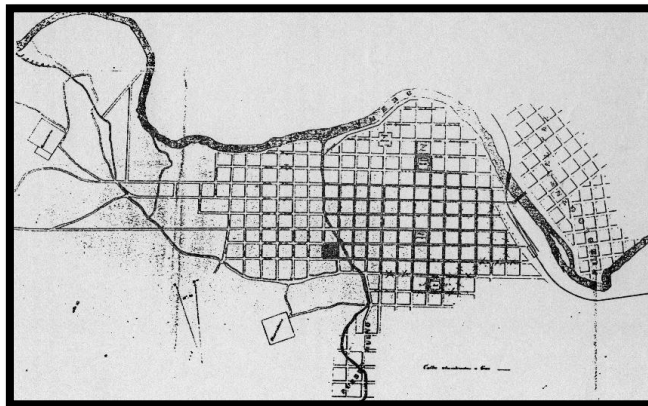


Fuente: Archivo Histórico Municipal. Tomado de Retaroli: 1993.

19) Plano de instalación de cañerías de agua corriente y surtidores de agua del año 1880, confeccionado por Esteban Dumesnil. Primeros datos de la presencia de dotación de infraestructura para la ciudad, vinculando los nodos de aprovisionamientos y distribución (mercados, etc.). Obsérvese la prolongación por calle Deán Funes hasta pasar la acequia municipal. Fuente: Archivo Histórico Municipal. (Retaroli: 1993)

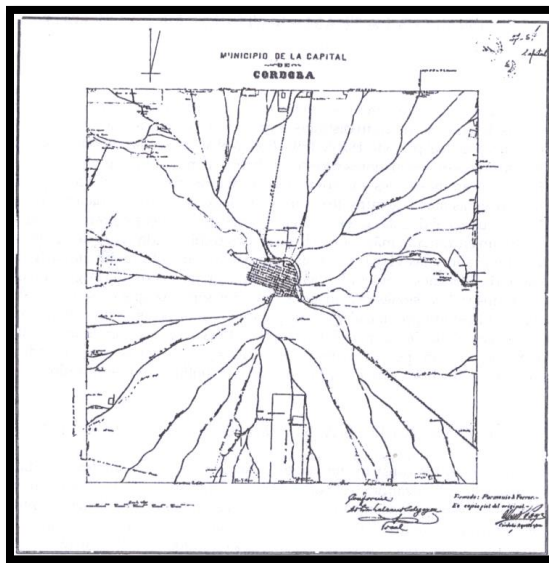


20) Plano de la Ciudad de Córdoba con indicación de las cañerías para el alumbrado a gas en 1880, confeccionado por Esteban Dumesnil, proyecto en el que se previó el servicio con 2.000 (dos mil) faroles; tanto para el servicio público como para el particular. (Retaroli: 1993).

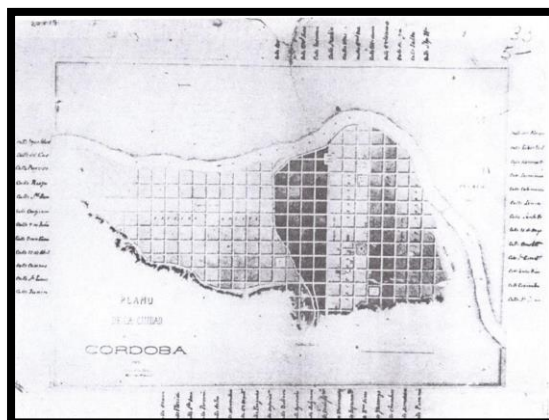


ANEXO A: CIUDAD

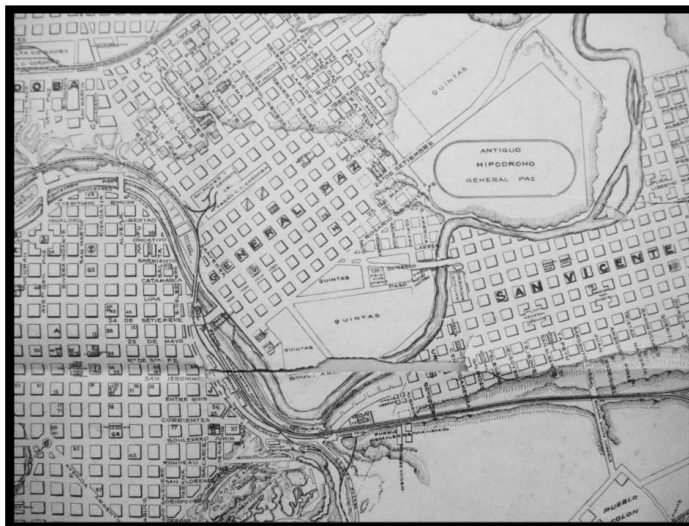
21) Plano del Municipio de la Capital 1882. Mensura judicial realizada por Parmenio Ferrer. Fuente: Dirección General de Catastro. Expte. 27 S/A. (Boixadós 2000:144) En este plano se observa la trama de los caminos y de las vías ferroviarias que confluyen desde en la ciudad desde todos los puntos cardinales.



22) Plano de la Ciudad de Córdoba y sus alrededores de 1889, realizado por Santiago Albarracín. (Boixadós 2000:152). El autor asienta esquemáticamente el área urbanizada y las vías de los tres FFCC: Central Córdoba, Central Norte Argentino, y Malagueño. También indica los ‘carriles’ Bajada de Piedra, a Chacra de la Merced, a Santiago del Estero, a Rosario, a San Roque y Malagueño. Señala, además, la localización de algunos elementos como el Cementerio, Molino en Villa Páez, Molino Ducasse, la Villa el Pueblito junto al cementerio y el depósito de agua. También muestra el curso de los arroyos de La Cañada y Aguaducho. Se destaca en el gráfico la fuerza de las barrancas, las que denomina “terrazas”, con ejes referenciales de orden técnico, tanto hacia el norte del río, como hacia el sur de la ciudad.



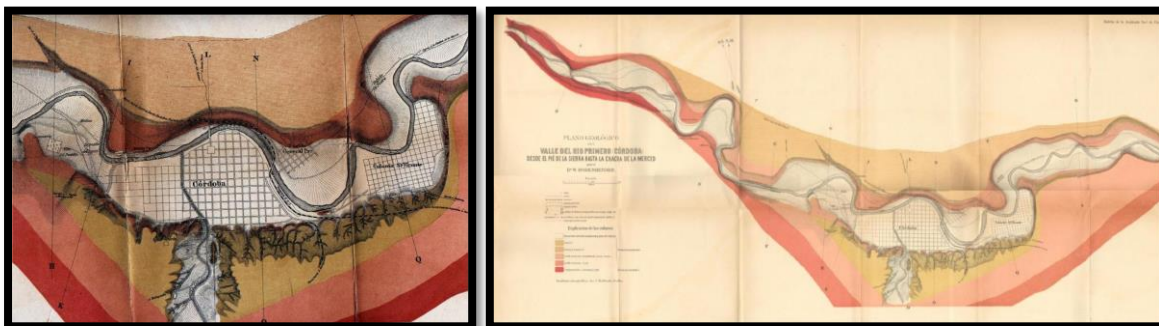
23) Plano del Barrio General Paz, parte de San Vicente y del Centro, Fragmento del Plano de la ciudad de Córdoba. (Informe Carrasco p.23). Sin datos sobre el autor, en el artículo *Barrio San Vicente* se comenta: “El 19 de junio de 1870, don Agustín Garzón comerciante, destacado, fundó San Vicente, en adyacencias de la actual Bajada Pucará. Lo hizo luego de comprar las tierras a los herederos de Francisco Fresnadillo y Pastora Vélez y Ariza. Su devoción a San Vicente de Paul lo llevó a bautizar con su nombre al futuro emplazamiento barrial. Garzón dijo que no descansaría hasta no ver en San Vicente una iglesia, una escuela y un *tranway* que uniera este pueblo con la ciudad de Córdoba. Para 1883 San Vicente tenía 739 habitantes según el censo encargado por Agustín Garzón. Por varios años se asentaron en el lugar quintas veraniegas hasta que, en forma paulatina llegaron los inmigrantes. Asimismo, comenzaron a instalarse



ANEXO A: CIUDAD

algunas fábricas, lo que modificó el perfil urbano del lugar con el poblamiento de la clase media y media baja. La localización del Cementerio en 1888 y más tarde del Mercado Marcos Juárez, el Teatro Edén y el Hipódromo proveyeron al barrio de un marco de integridad para el desarrollo de su vida. Fue justamente en el año de construcción del cementerio (1888), cuando por ordenanza municipal se incorporó San Vicente al ejido municipal. El Mercado Municipal Marcos Juárez siempre fue un centro que concentró a la comunidad. Ya a finales del siglo XIX San Vicente contaba con un mercado de abastecimiento público, producto de la iniciativa del agente inmobiliario Samuel Palacios quien en 1886 consiguió la concesión municipal para la construcción del edificio del mercado” (La Biblioteca de la FAUD: 2013).

24) Fragmento y plano completo del Plano geológico del valle del Río Primero:



Fuente: Guillermo Bodenbender (1890), “La Cuenca del valle del Río Primero en Córdoba. Descripción geológica del valle del Río 1º, desde la Sierra de Córdoba hasta la Mar Chiquita”, Boletín de la Academia Nacional de Ciencias, tomo XII, pp. 5-54, un mapa geológico y 4 tablas, Córdoba.

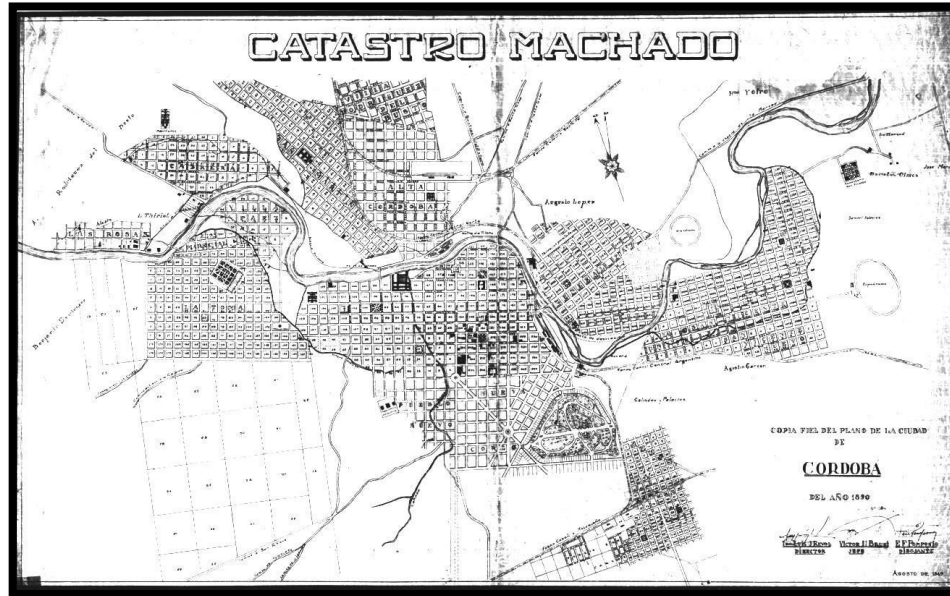
Guillermo Bodenbender (1857 Meerholz-1941 Córdoba), llegó desde Alemania a los 28 años con estudios superiores en geología y mineralogía. “Radicado en Córdoba desde 1885 (...). Fue catedrático de Geología y Director del Museo de Antropología y Paleontología en reemplazo de Ameghino en la Universidad de Córdoba y Miembro de la Academia Nacional de Ciencias. Bodenbender dejó una importante obra científica, destacándose la prolija y documentada exploración del Jurásico y Cretácico de la Cordillera Principal desde Neuquén hasta Mendoza y San Juan. Luego se ocupó de la Precordillera de La Rioja, San Juan y Mendoza, señalando la presencia del Silúrico y Devónico marinos y el Paleozoico Superior gondwánico con abundantes restos fósiles de plantas. Finalmente, resulta digno de destacar, la excelente tarea geológica en las Sierras Pampeanas, especialmente en las Sierras de Córdoba, las Sierras de Los Llanos y el Nevado del Famatina en La Rioja, dejando una excelente cartografía y perfiles geológicos de obligada consulta.” (Hünicken 2004: 15)

25) Plano Catastral de la Ciudad de Córdoba y de las villas que la rodean de 1890. Dibujado por Jorge Wiler en la oficina técnica dirigida por Ángel Machado. Fuente: Dirección General de Catastro. (Boixadós 2000:153) (Retaroli: 1993).



ANEXO A: CIUDAD

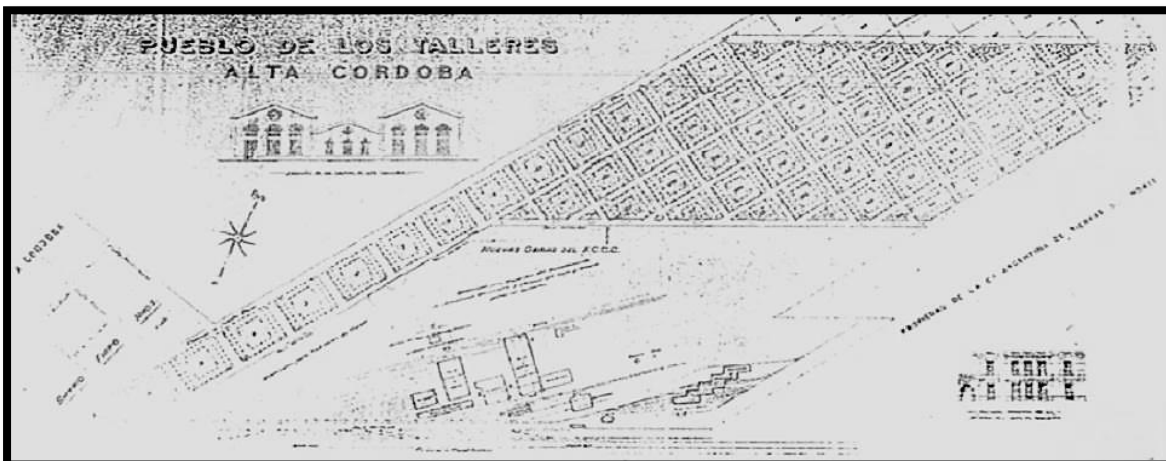
26) Plano General del Nuevo Municipio de la Capital, 1894: confeccionado por el Ingeniero Civil Belisario A. Caraffa en 1890. El autor asienta en el plano el área urbanizada, pero el mayor interés del mismo son los límites, la firma de la propiedades, los nombres de los propietarios, la red de canales maestros y secundarios, las tierras con riego y la red vías del ferrocarril. (Archivo de Catastro Municipal).



27) Cuadro de la ciudad de Córdoba en 1895 pintado por Honorio Mossi. En el centro la Calle Ancha (hoy Avenida General Paz) vista desde el norte.



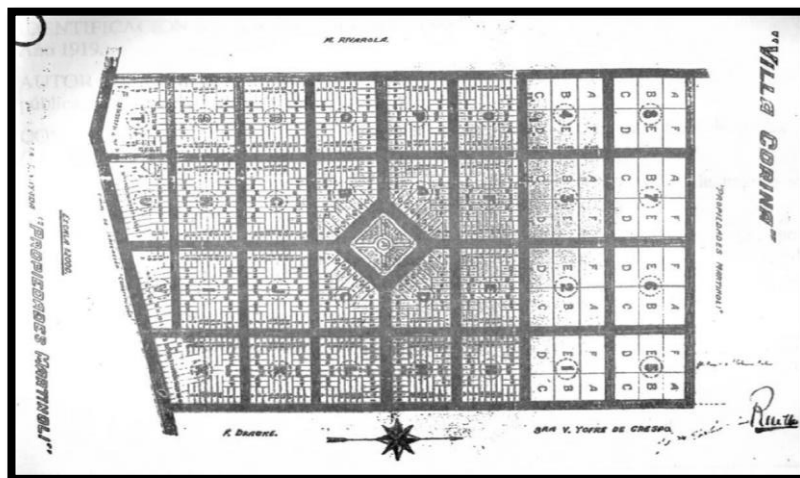
28) Pueblo de los Talleres en Alta Córdoba. Año 1914, el autor es M. Garlot. Obsérvese el planteo del damero de las manzanas que se ha organizado en relación a un lateral del área destinada a los talleres del ferrocarril, en



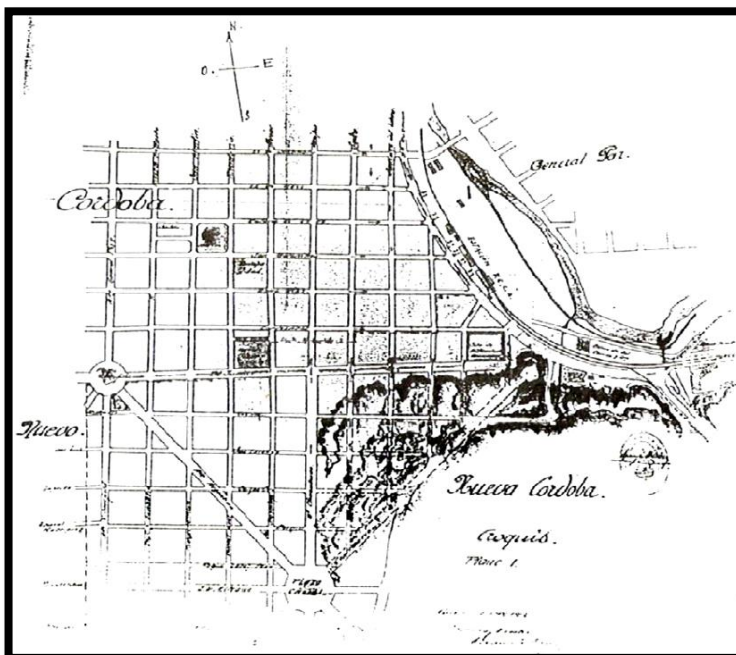
ANEXO A: CIUDAD

el sector Noreste de la ciudad. Acompaña al plano el dibujo de las tipologías de galpones del ferrocarril. Fuente: Archivo Histórico Municipal. (Retaroli: 1993).

30) Plano del loteo de Villa Corina del año 1914, el autor es Echenique Martínez y el propietario José María Martinoli (propietario). El barrio se ubica al noreste de la ciudad. En ese momento estaba aislado de la mancha general, la propuesta mantiene el modelo de la cuadrícula de la ciudad pero los ejes los definen las calles principales del borde. Incorpora el espacio común de una Plaza rotada como identidad propia del barrio. Fuente: Archivo Histórico Municipal. (Retaroli: 1993).



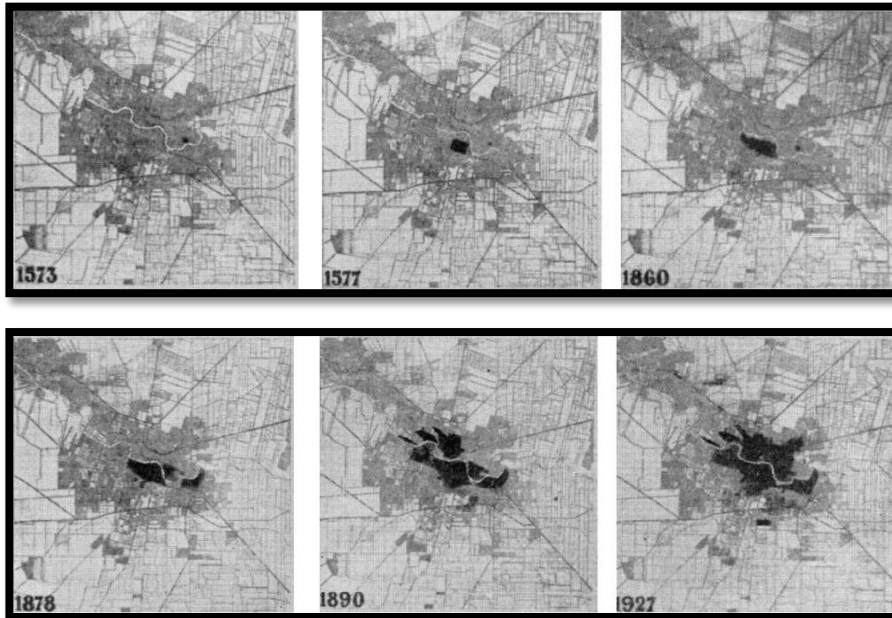
31) Croquis Barrio Nueva Córdoba del Año 1919. Gráfico del encauce de las aguas pluviales comprendida entre Chacabuco, La Plata (hoy terminal de ómnibus), aguas abajo del Bulevard Junín. Se destaca la presencia de las barrancas de la zona sur, resultando imposible continuar el esquema del damero existente (manzanas en línea de punto). Asimismo se indica el problema del escurrido de las aguas pluviales en el sentido de las flechas. Fuente: Archivo Histórico Municipal. (Retaroli: 1993).



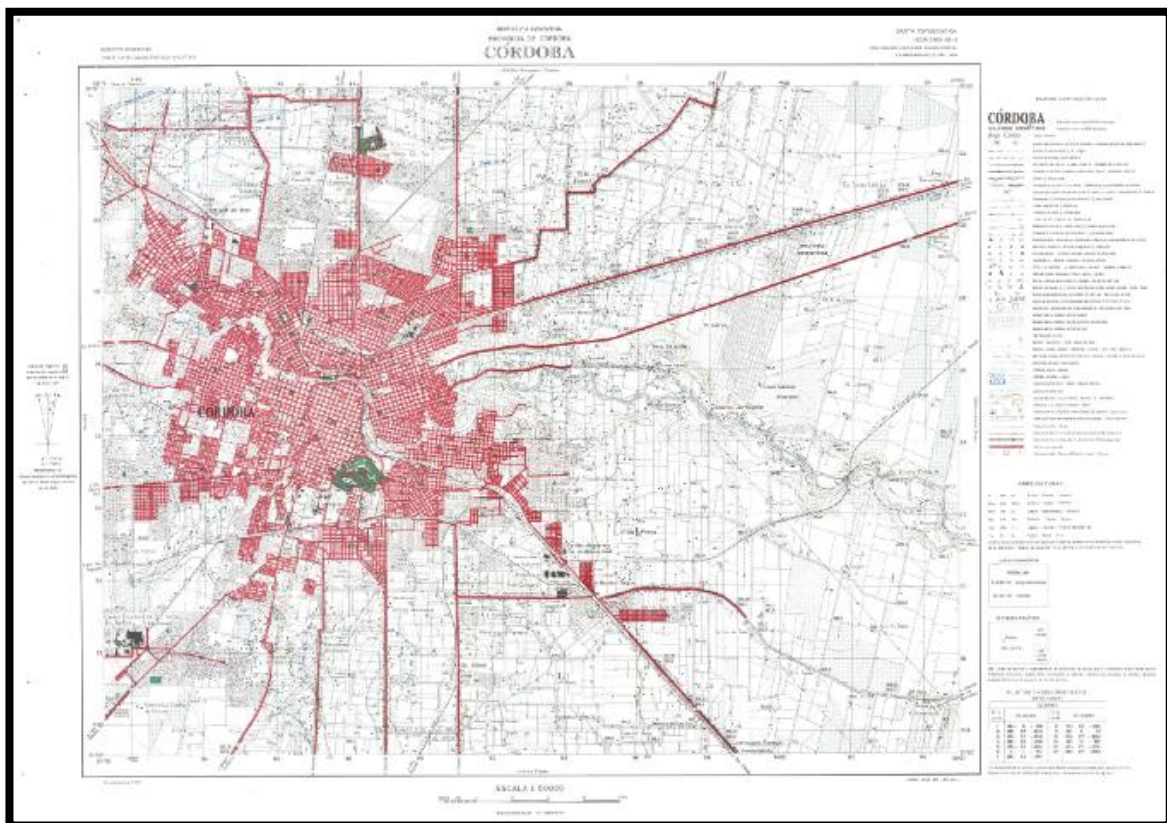
La foto de la izquierda, fue tomada durante el trabajo de aplanamiento en las barrancas del sur para la construcción de Nueva Córdoba.

ANEXO A: CIUDAD

32) **Evolución de la mancha urbana** con el contexto de la ciudad actual, de 1573 a 1927, según Alfredo Terzaga. Fuente: Cátedra de Geografía Humana del profesor Roberto Miatello, Escuela de Historia, Facultad de Filosofía, Universidad nacional de Córdoba. (Retaroli: 1993).



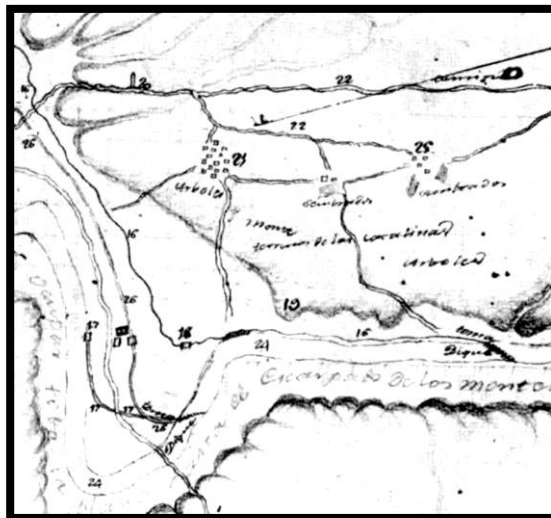
33) **Curvas de nivel del territorio de la ciudad.** Realizado por Instituto Geográfico Militar, 1970.



ANEXO A: CIUDAD

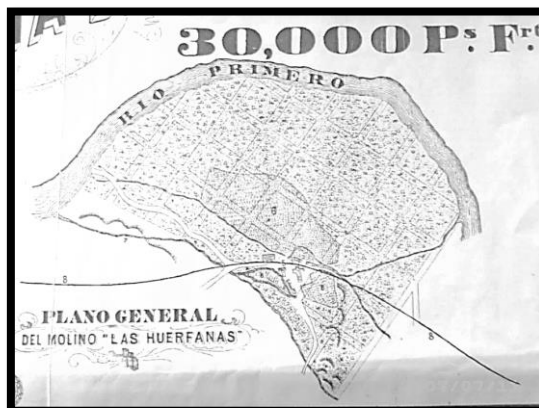
34) Villa Páez: La historia de este barrio, ha sido ampliamente investigada y permite ilustrar las disputas por las tierras habitadas por indígenas. Al respecto Carlos Page informa: “Es menester tratar el emplazamiento del pueblo de indios de ‘LaToma’ como una particularidad del trazado urbano de la ciudad mediterránea, correlativo con ciudades como Cusco, Lima, Potosí y otras, donde los indios formaban asentamientos en los suburbios para desarrollar trabajos independientes que les permitieran tomar distancia de sus posibles encomenderos. Este caso en particular era un conjunto de casas dispersas sin un trazado regular, es decir un caserío, que era el sector densamente más poblado de un amplio espacio rural.” Pero también y en menor proporción había mulatos y mestizos en todos los pueblos. No así negros, que sólo había en el pueblo de La Toma, Soto y San Jacinto. Esclavos no había en La Toma y mucho menos españoles, aunque el padrón registra curiosamente la presencia de una mujer blanca. La ubicación del sitio de La Toma, con respecto a la ciudad, la tenemos claramente referenciada en los escasos planos existentes de la misma que lo sitúan cerca del actual cementerio San Jerónimo. Justamente el del trazado de la acequia que se realiza en el gobierno de Sobremonte, publicado por Outes, se lo señala como un conglomerado disperso de casas ubicadas al sur del río, de la acequia y de la propiedad del monasterio de Santa Catalina.

Detalle de la ubicación del pueblo de indios en el plano de la acequia construida por el ingeniero López. Referencias: 20, mojón que da término al ejido de la ciudad; 21, el pueblo de indios; 22, camino; 24, el río; 25, puesto. En este plano el norte está hacia la izquierda de la imagen.



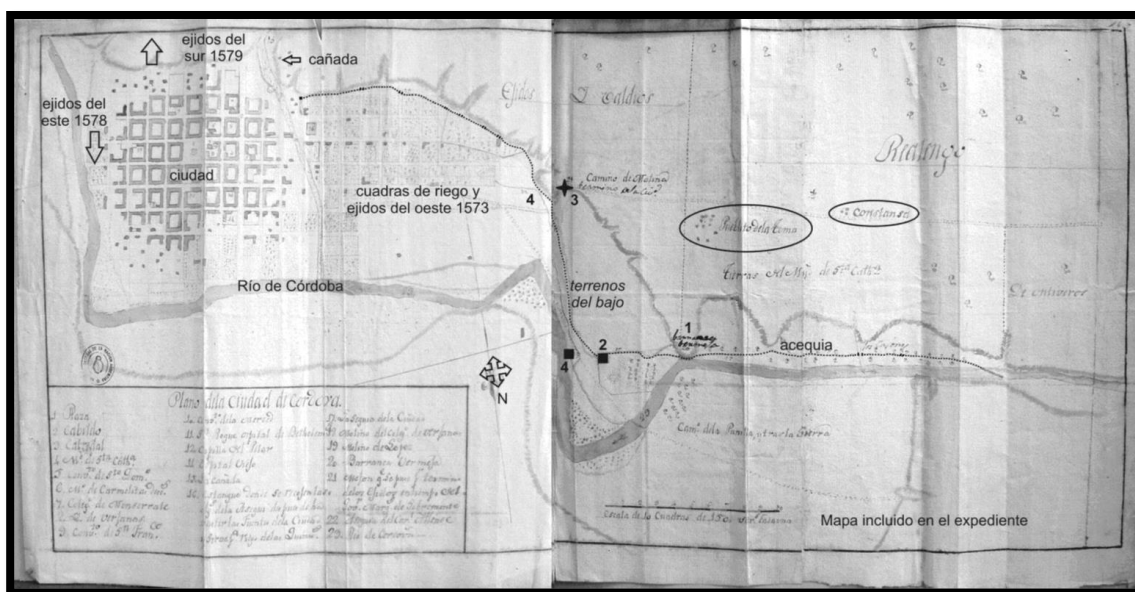
En otros planos posteriores aparece el cementerio y un trazado urbano circundante como el sitio de La Toma, en correspondencia al original predio cedido por los jesuitas. Pero sus tierras ocuparon una superficie más extensa. Estas tierras han sido objeto de permanente disputas y una muestra de la continuidad del litigio de los conquistadores por expropiar a la población nativa, aún después de la emancipación de la Colonia. En las formas legales de los sucesivos actos de esa expropiación quedó documentada en los juicios. En el primero del cacique José Antonio Deiqui, reclamó que varios intrusos se habían adueñado de parte de sus tierras. Fue el inicio de una serie de acciones que a lo largo del siglo XIX, terminaron despojando a los indios de sus tierras. Después, vecinos interesados en la zona iniciaron o reactivaron acciones tendientes a legalizar sus derechos sobre las tierras que ocupaban en disputa o a consolidar la ocupación de las mismas. El primero fue Juan Manuel López, al que siguieron de María Mercedes Roldán y Allende, otra vecina que se enfrentó a los indios de La Toma por la propiedad de un horno de ladrillos. El terreno donde se ubicaba el horno también tenía una larga historia de conflictos. Para 1785 la propietaria ya era María Mercedes Roldán y Allende quien, enterada de los pedidos de tierras de ejidos por parte de algunos vecinos, presentó estos títulos a fin de evitar usurpaciones de las tierras del Horno que consideraba suyas y que se encontraban en los bajos de Santa Ana, es decir, en las tierras contiguas a la antigua chacra jesuítica, que ese mismo año el cabildo se había adjudicado como parte del ejido urbano. El expediente más completo se conserva en el Archivo General de la Nación (AGN), Sala IX, 30-6-5. Parte del mismo es copia del original conservado en el AHPC (Escribanía 4, Leg. 45, Exp. 19) que se inicia en 1796 y llega hasta 1813. Fuente del texto y la imagen: Tell, Sonia (2010) “Expansión urbana sobre tierras indígenas. El pueblo de La Toma en la Real Audiencia de Buenos Aires”, *Mundo Agrario*, Vol. 10, N° 20. Centro de Estudios Histórico Rurales. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad Nacional de La Plata.

Villa Páez según un folleto del loteo del Molino “Las Huérfanas”



ANEXO A: CIUDAD

35) Barrio Pueyrredón. Para lotear los terrenos que pertenecían a Aurelia López de Fernández, hija y heredera del fundador del barrio General Paz, se creó una sociedad que, luego, les cedió la mayoría de las acciones a los hermanos Arturo y Federico Hughes, inmigrantes escoceses. Ellos fueron quienes realizaron el loteo, con la facilidad dada por Arturo Hughes que fue el perito de la mensura y trabajaba como directivo para la compañía inglesa dueña del FC Central Córdoba. Debido a la proximidad con los Talleres de la empresa, le vendió una buena cantidad de lotes a empleados de la misma y también a inmigrantes de Armenia, Croacia, Italia y Polonia. Al barrio se lo conoció con el nombre de Barrio Inglés y, después, como Barrio Armenio, por la fuerte radicación de personas de esta nacionalidad después de 1930. Una particularidad de la historia del barrio, es que la primera sede de la cancha del Club Talleres, estaba en terrenos de la empresa ferroviaria, y se trasladó en 1931 al barrio Jardín Espinosa. Con este loteo se abrió la avenida Patria y, por gestiones de Hughes, se extendieron hasta las puertas de los talleres ferroviarios, las vías del tranvía que terminaban en Bulnes y el camino a Jesús María. En 1922, Arturo muere, y su hermano Federico promovió la radicación de sedes institucionales (como el Club Armenio, la Sagrada Familia, Hospital Tránsito Cáceres de Allende) para poblar la zona. En 1949, a raíz de la nacionalización de los ferrocarriles durante el gobierno de J. D. Perón, el barrio pasó a llamarse Pueyrredón. (Bischoff: 1986). En este barrio se radicó una importante comunidad armenia, que construyó sus instituciones: la Iglesia Apostólica Armenia Surp Kevork, la Iglesia Evangélica Armenia Maranatha, la Escuela Sahag Mesrob, las filiales locales de la Unión General Armenia de Beneficencia, y de Homenetmen en el Club Antranik. (Ver N° 57 y 58 de la Primera Parte Anexo Cap. 1 B Edificios)



36) Barrio General Bustos. 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. Donde hoy está la Plaza Gregoria Matorra, estaba el llamado Corralón de Carros de la Municipalidad de Córdoba, allí se guardaban los carros recolectores de residuos de toda la Ciudad, y también los cientos de caballos y mulas. Al Norte de este Corralón había una zona de ranchos llamado “Chaco Chico”, en el que vivían inmigrantes de esa provincia. Para 1946 las calles interiores eran de tierra, las que estaban orientadas de sur a norte tenían nombres, las orientadas de este a oeste solamente tenían nombres hasta la calle Augusto López. A partir de allí estaban numeradas de la siguiente manera: Calle 55, luego seguía la 55 y medio (porque era cortada antes de llegar a la avenida Alem), la calle 56 (después Cura Brochero) fue la primera que le pusieron nombre, seguían la 57, 58, y así hasta la calle 64 esta era la última del Barrio y al llegar a Alem se entrecruzaban con la calle Diagonal (hoy Diagonal ICA). Desde la esquina formada por la 64 y Alem comenzaba el denominado Camino a Santa Rosa de Río Primero. Sobre la parte derecha, es decir Este, se encontraba el Vivero “Jardín Tucumano” el más conocido de la época, ocupaba varias hectáreas de terreno, llegando hasta el Canal Maestro Norte. Tomando por la Diagonal hacia el Este a unos 500 metros había un terreno baldío de unas dos manzanas, lugar que se denominaba Parada de las Carretas porque desde el interior de la Provincia llegaban a ese lugar las carretas cargadas con leña, carbón en bolsas, pollos, gallinas, huevos, sandías, melones, cabritos, corderos, cerdos, miel, arropé, tunas, etcétera. El sitio funcionaba como un Mercado

ANEXO A: CIUDAD

al aire libre, y allí concurrían los comerciantes a proveerse de mercadería para sus negocios pues, se vendía solamente al por mayor. Paralelo a la avenida Alem, a cien metros hacia el este, corría la calle 8 (luego Av. Del trabajo) que, a su vez, iba bordeando los Talleres Ferroviarios, donde se reparaban vagones del ferrocarril y las máquinas de los trenes, allí trabajaban miles de empleados. Para tener una idea de lo importante que era trabajar en ellos, basta el siguiente ejemplo: ser empleado de un Banco, del Correo o del Ferrocarril significaba entonces tener acceso a un crédito en cualquier negocio de Córdoba. Muchos de los vecinos del Barrio trabajaban en los talleres que tenían la entrada principal en Calle 8 y 56. (Reyes 2011). “Bartolomé Firpo, que fue concejal en 1909, presentó un pedido para pavimentar algunas calles de Alta Córdoba que no habían sido incluidas en el proyector original. Posteriormente, en 1910, el mismo venderá una numerosa cantidad de lotes precisamente en esa zona. Archivo Histórico de la Municipalidad de Córdoba (en adelante: AHMC), *Actas de Sesiones del H. Concejo Deliberante* (en adelante: *Actas de Sesiones*), A-1-36, Año 1909, 30/03/1909; *La Voz del Interior*, 09/09/1909. También sería uno de los principales impulsores del Mercado de Alta Córdoba, para cuya construcción donó un terreno de su propiedad; tiempo después, elevó un proyecto para ampliar ese mercado, lo cual implicaba la compra de dos lotes más, proponiendo su venta a la Municipalidad, que ante lo abultado del monto pedido por los terrenos, los concejales respondieron negativamente; algo contrariado, Firpo reaccionó de forma intempestiva, quitando y cercando el terreno donado tiempo atrás. AHMC, *Actas de Sesiones*, A-1-37, Año 1910, 16 y 17/12/1910, fs. 508-569r., A-1-38, Año 1911, 17/10/1911, fs. 218r.-228r.” 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.

37) Barrio Providencia: “...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).

38) Barrio Cerro de las Rosas. En la década del 20 Bronenberg y su esposa María Teresa Díaz Valentín adquirieron las tierras ubicadas al norte de barrio Las Rosas. Allí llevaron a cabo un loteo que delineó manzanas cada 200 metros para que los lotes fueran espaciados y los chalets tuvieran parques. El dueño colocó los servicios y puso como condición para construir en sus lotes, que los techos de las viviendas fueran de tejas y las casas tuviesen parque (Díaz Valentín de Álvarez: 1987).

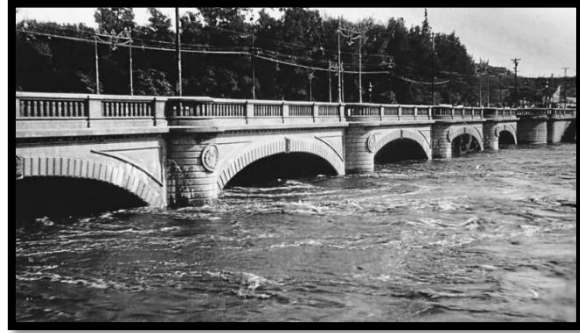


39) Puente Juárez, Celman. Imagen tomada desde el norte de la ciudad durante su construcción; conectó el centro de la ciudad con Cofico y Alta Córdoba, llamados Altos del Norte. Foto del año 1887, fuente “Un Viaje a la Córdoba (Argentina) de Medios del Siglo XIX y Comienzos del Siglo XX”, recuperada de: <https://despiertacordoba.wordpress.com/2016/07/06/un-viaje-a-la-cordoba-argentina-de-mediados-del-siglo-xix-a-comienzos-del-siglo-xx/>

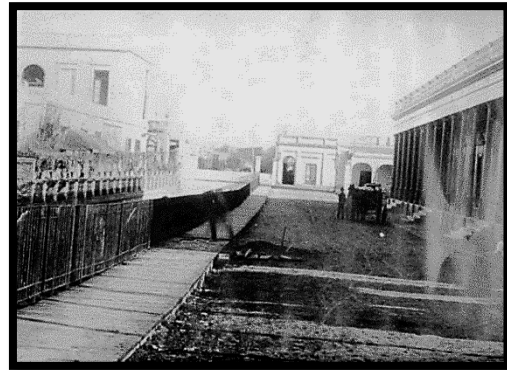


ANEXO A: CIUDAD

En el lugar donde se encontraba el puente Juárez Celman, al concluir la primera década del siglo xx, el ingeniero Dumesnil levantó un nuevo puente al que se llamó Centenario.

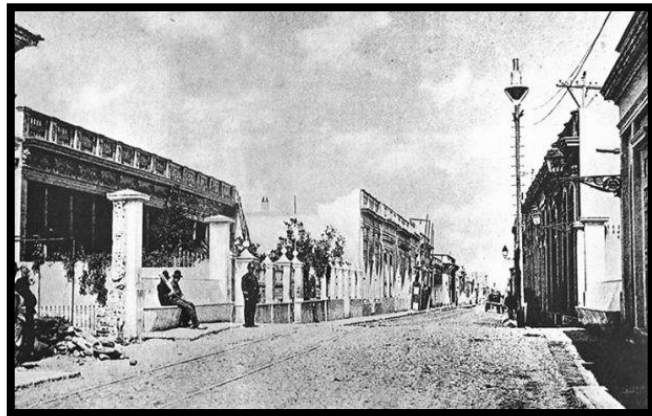


40) *Puente sobre La Cañada*, en el cruce con la calle Colón en 1888.



Fuente de la foto: *Despierta Córdoba*, recuperada de:
<https://despiertacordoba.wordpress.com/2016/07/06/un-viaje-a-la-cordoba-argentina-de-mediados-del-siglo-xix-a-comienzos-del-siglo-xx/>

41) *Cañada esquina calle Colón*, fines de siglo XIX.



Fuente de la foto: *Despierta Córdoba*, recuperada de:
<https://despiertacordoba.wordpress.com/2016/07/06/un-viaje-a-la-cordoba-argentina-de-mediados-del-siglo-xix-a-comienzos-del-siglo-xx/>

42) *Córdoba a finales del siglo XIX*

Foto tomada desde los altos del norte del río. La fuente de la imagen señala que es del año 1890.

Fuente: *Despierta Córdoba*, recuperada de:



<https://despiertacordoba.wordpress.com/2016/07/06/un-viaje-a-la-cordoba-argentina-de-mediados-del-siglo-xix-a-comienzos-del-siglo-xx/>

ANEXO A: CIUDAD

43) Plaza Juárez Celman, después Colón. Ubicada en avenida Colón y Avellaneda, fue construida en 1888, atacada en 1890, y remodelada en 1955, con un proyecto de Carlos David. El entonces presidente de la Nación Miguel Juárez Celman, regaló a la ciudad la fuente, estatuas y columnas que posee la plaza, que habían estado en el pabellón argentino de la exposición mundial de París de 1887. David, genial paisajista, transformó el lugar en uno de los puntos más bellos de la ciudad. Fuente: Córdoba de Antaño y La Voz del Interior.



Recuperado de:

http://www.cordobadeantaño.com.ar/capital/arquitectura/parques-plazas-y-paseos/plaza-colon#!523631_439815502727948_1265295456_n

44) Puente Avellaneda, su construcción tuvo dos etapas y el actual es fruto de la unión de dos puentes. El sector derecho es el más antiguo (1889/1890) y tiene ocho arcos en mampostería de ladrillos. Entre 1968 y 1971 se hizo el lado izquierdo que continúa la serie de ocho arcadas de hormigón, unidas a las más antiguas. Fuente: Ramés, Víctor, “Caminar sobre las aguas”, *diario Alfil* 2778/2014, recuperado de:

<http://www.diarioalfil.com.ar/2014/08/27/caminar-sobre-las-aguas/>

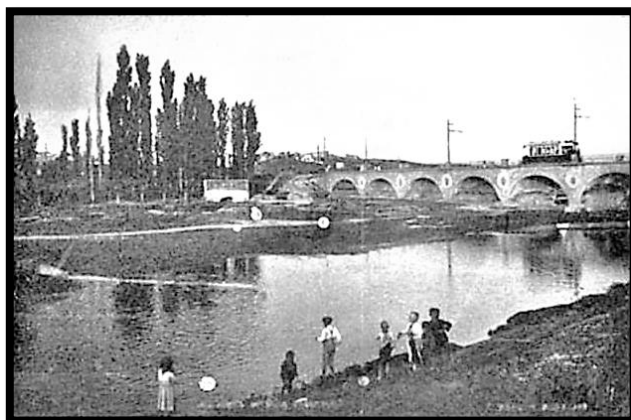


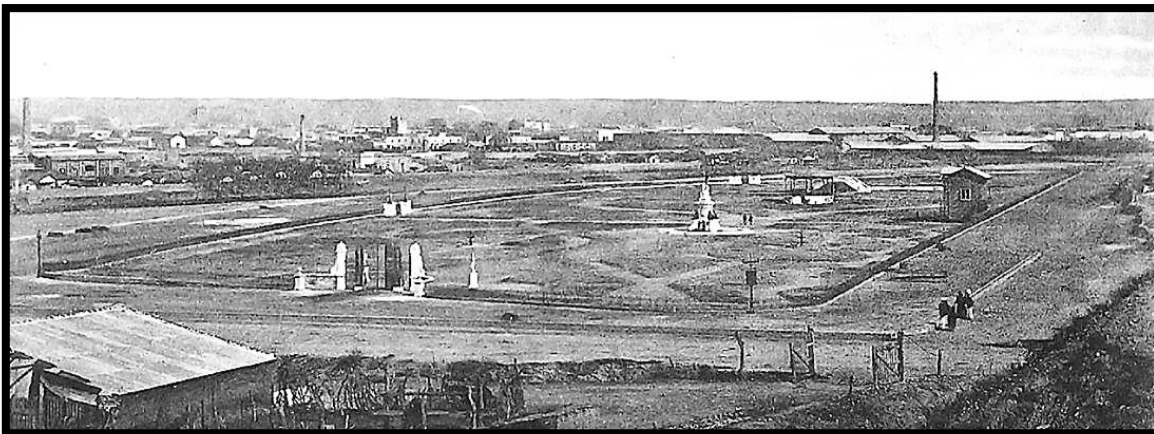
Imagen recuperada de *Córdoba de Antaño*:

<http://www.codobadeantaño.com.ar/capital/arquitectura/puentes>

45) Parque Las Heras. En el año 1882 se fijaron los límites del predio donde se construiría el parque, contaba con 200 m de frente por 500 m de fondo, el espacio elegido fue un campo ubicado entre barrancones y el cauce del Río Suquía, lugar a donde se construía el puente Juárez Celman. Se decidió denominar al futuro parque con el nombre de la esposa del entonces presidente Juárez Celman, Doña Elisa Funes. El Parque Elisa fue inaugurado finalmente en el año 1888. Estaba rodeado de una reja de 1000 m y contaba con tres entradas: una principal de mampostería recubierta de mármol y con dos pilares de piedra y las otras dos que daban a la calle paralela al río. Ingresando por el acceso principal, se ubicaban dos importantes estatuas de mármol de figuras humanas. Además adornaba el lugar una gran fuente recubierta con mármol de Carrara, que en el centro albergaba una escultura de origen francés, de notable simbología, que poseía en su base cuatro estatuas de figuras de mujeres y una estatua femenina que se elevaba en el centro con su brazo izquierdo en alto, sosteniendo una antorcha encendida. Después que el doctor Juárez Celman renunció a la Presidencia de la Nación en 1890 y asumió Carlos Pellegrini, las autoridades municipales de Córdoba decidieron cambiarle el nombre al paseo y a partir del año 1891, pasó a llamarse Parque Las Heras.

ANEXO A: CIUDAD

Córdoba Turismo, página oficial. "Parque Las Heras". Recuperado de: <http://www.cordobaturismo.gov.ar/audioguia/811/>

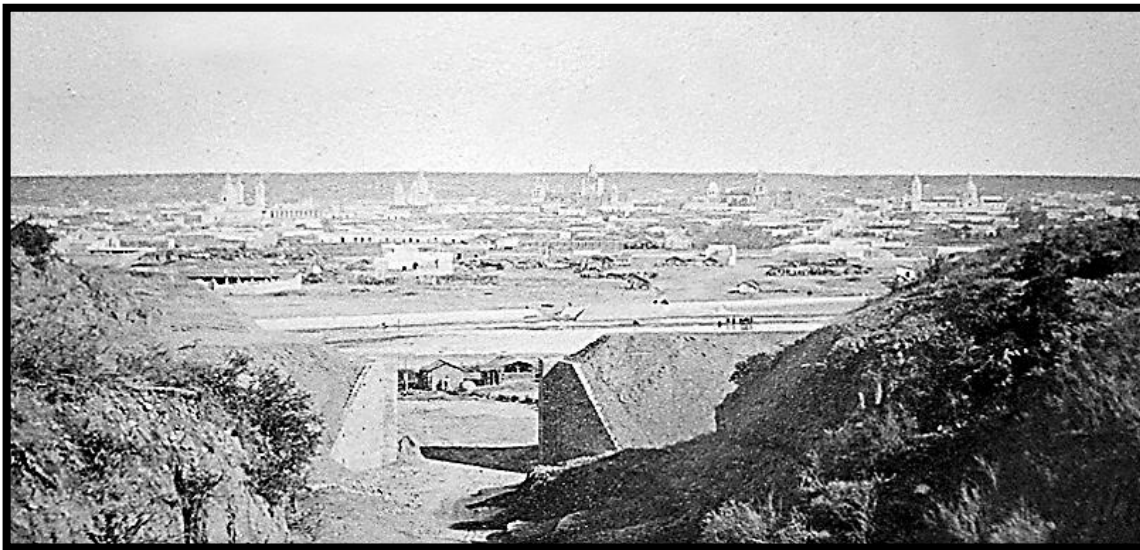


Un panorama, hacia el oeste de Córdoba ciudad, durante el naciente Parque Elisa en 1888, actual Parque Las Heras. En esos años asumía la presidencia del país el doctor Miguel Juárez Celman, oriundo de Córdoba. Éste, junto a sus seguidores, eran partidarios del orden conservador que impusieron los hombres de la generación del '80. Juárez Celman se caracterizó por su acción progresista y laicizante. En el marco de estas ideas buscó desligar a Córdoba de su imagen colonial modificando su apariencia e imitando el diseño urbano de las grandes metrópolis. Fue así que se realizó una reestructuración urbana; y parte de este proyecto consistió en crear símbolos de la modernización que rompían el diseño de la ciudad hispánica y que abrían las puertas a las ampliaciones de la ciudad moderna. Uno de estos símbolos fue el Parque Elisa, actual Parque Las Heras. El gobierno juarista vio la necesidad de diseñar un espacio verde alejado del centro de la ciudad, incluso sorteando el río Primero en las puertas de los "Altos del Norte". El lugar elegido fue a orillas del río, cruzando el flamante puente Juárez Celman -actual Puente Centenario- construido en 1881. Fue así que para dar impulso a la zona y cuando aún no se había apagado el clima de algarabía de la inauguración del puente, se mandó al ingeniero Dumesnil que delineara el parque Elisa. El proyecto para su realización fue presentado en 1881, pero luego de varias idas y venidas debido a problemas de superposición de títulos, recién en 1886 tuvo sanción definitiva la ley que decretaba la construcción de este paseo, aunque no fue sino hasta 1889 cuando se aprobó que sancionaba el pago, por parte de la provincia, del terreno que había pertenecido a Carlos Tillard. Éste, para ese entonces, lo había vendido a Rodríguez del Busto, quien resultó ser el beneficiario final del monto pagado para su expropiación. El parque llevaría el nombre de "Elisa" en honor a la esposa del -para ese entonces ya presidente de la nación-, doctor Miguel Juárez Celman. El paseo se realizó sobre un terreno barrancoso y estéril, y contó con una superficie de 200 metros de frente por 500 de longitud. En el proyecto original ya se habló de trasladar el Quiosco que se encontraba en la plaza Mayor (actual Plaza San Martín) e instalarlo en dicho parque. Constituyó el primer espacio verde proyectado luego de más 100 años; el último había sido el paseo Sobremonte, construido en la década de 1770, por el entonces gobernador intendente Márquez de Sobremonte. El parque contaba con características sobresalientes, como, por ejemplo, una impresionante reja que lo rodeaba. En 1961, esta reja fue removida, y hasta el día de hoy no se puede precisar exactamente dónde fue a parar. Pero, sin dudas, el principal monumento del parque era la imponente fuente que se levantaba en el centro del mismo. Poseía una base con delicados dibujos tallados en mármol de Carrara. La fuente contaba con cuatro pedestales en donde descansaban cuatro estatuas. Cada una de éstas miraba a un punto cardinal y en su conjunto representaban a la República. Las mismas, fueron fundidas en los antiguos talleres de la "Fonderies D'Ardu Val D'Osne (Fundición de Arte del Valle de Osne). Profesor Sebastian Nieto (1889), *Bosquejo histórico, político y económico de la provincia de Córdoba*, Ed. Santiago Albarracín, ciudad de Córdoba, República Argentina.

Fotos y texto recuperado de Córdoba de Atáño: http://www.cordobadeataño.com.ar/capital/arquitectura/parques-plazas-y-paseos/parque-las-heras#!1278026_598633723512791_597463740_o

ANEXO A: CIUDAD

46) *Fotografía de Córdoba* realizada por Schulz Sellack en 1873, incluida en el folleto publicado con el discurso dado con motivo del estreno del aula de Física. Vista desde una posición próxima al hoy barrio Cofico. Se observa el terraplén en construcción para las vías del ferrocarril, el río Suquía y la ciudad. Las iglesias de izquierda a derecha: Nuestra Sra. de la Merced, San Francisco, Catedral, Santa Catalina de Siena y Santo Domingo. Fuente: Paolantonio, Santiago (s/f), “Carl Schultz Sellack. Primer fotógrafo del Observatorio Nacional Argentino”, *Historia de la astronomía Argentina y Latinoamericana*. La foto “Sellack 1873”, fue digitalizada y descripta por el autor Recuperado de: <https://historiadelaastronomia.wordpress.com/astronomos-argentinos/carl-schultz-sellack/>



47) *Plaza San Martín*, donde se puede ver se puede ver la glorieta construida entre abril y mayo de 1875 y demolida el 4 de noviembre de 1910. A la izquierda se ve la sombra de la silueta del Cabildo, ya sin su torre.



La historia de la demolición de la misma tiene varios ingredientes. “Casi siempre se alegaron razones estructurales. Pero a mí personalmente me cuesta creer que un constructor de la envergadura de Mariano Güell, también autor del Colegio Santo Tomás de Aquino (1884-1890) y de la primera etapa de la Legislatura de la Provincia (1883-1885), haya levantado un elemento estructuralmente inestable. También se habla de motivos estéticos, porque la torre quebraba el estilo del Cabildo original. Puede que haya algo de los dos. Pero también hay algunos indicios importantes que apuntan hacia motivos de índole política. Hay que recordar que la torre

ANEXO A: CIUDAD

había sido levantada en 1881, durante la gobernación de Juárez Celman, quien más tarde, en 1890, había tenido que renunciar a la presidencia a causa de la llamada Revolución del Parque, fuertemente cuestionado por actos de corrupción. A partir de allí, el nombre de Juárez Celman fue anatema en Córdoba, y la clase política, con su fuerte instinto de supervivencia de siempre, decidió que debía ser borrado de los espacios públicos. Por ejemplo, el Parque Elisa (por Elisa Funes Díaz, esposa de Juárez) había cambiado su nombre por Parque Las Heras en 1891. Luego la plaza y la calle Juárez Celman habían sido rebautizadas como Colón en 1892, durante los festejos por los 400 años del "descubrimiento" de América. Y en 1910, el nuevo puente construido en el mismo lugar donde se emplazaba el puente Juárez Celman, había sido llamado Centenario. Hacia 1909, el Gobernador Ortiz y Herrera, que además detestaba personalmente a Juárez Celman, ya se había propuesto eliminar el último recordatorio que quedaba de su gestión, demoliendo la torre. El Gobernador entendía que en las proximidades de los festejos del centenario de la Revolución de Mayo era necesario dar una vuelta de página definitiva sobre quien tan mala imagen le daba a la clase política. Así que la torre de hierro y madera fue finalmente desmontada a finales de 1910 (no en 1912, como dicen erróneamente algunas fuentes), a solamente 29 años de su construcción. Lo único que quedó fueron los relojes, que ya habían sido quitados de la torre y emplazados en la torre de la Legislatura en abril de ese mismo año." Fuente del texto: *Córdoba de Antaño*, posteo de Fer Desossir. Recuperado de: https://www.facebook.com/groups/173750049424034/permalink/1440020626130297/?comment_id=1441154969350196&comment_tracking=%7B%22n%22%3A%22R%22%7D Fuente de la imagen: *Córdoba de Antaño*, posteo de Fer Desossir. Recuperado de:



<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10205883940015670&set=p.10205883940015670&type=3&theater&ifg=1>

Foto del Cabildo, llamado de Justicia y Regimiento de Córdoba, que se comenzó a construir en 1588 y se terminó en 1610. Aquí, se lo ve con la torre que fue demolida en 1910, luego de 30 años de construida. Fuente del texto y la foto: *Córdoba de Antaño*, posteo de Marcelo Ferretti. Recuperado de: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=2265065866869907&set=gm.1507952919337067&type=3&theater&ifg=1>

48) Alta Córdoba: Antonio Rodríguez del Busto, escritor, político y periodista, fue también un empresario que detectó en los Altos del Norte, como entonces se llamaba a lo que luego sería el Pueblo de Alta Córdoba, la oportunidad de una excelente inversión inmobiliaria. Primero en 1884 y después en 1888, adquirió grandes extensiones de terrenos, asociándose en este último año con Marcos Juárez, que estaba en la inminencia de ser gobernador de la provincia, y con el joven abogado Ramón José Cárcano, conformando una sociedad loteadora, que fue la que vendió los primeros terrenos en el sector. Esta misma empresa urbanizadora construyó una serie de viviendas con dos habitaciones, zaguán y dependencias, que aparte de algunos precarios ranchos criollos, fueron las primeras edificaciones de Alta Córdoba.

ANEXO A: CIUDAD

“Fue el mismo fundador de Córdoba, Jerónimo Luis de Cabrera, quien otorgó las primeras mercedes en tierras de la zona donde actualmente se encuentra emplazado el barrio de Alta Córdoba. Los beneficiarios fueron algunos de sus compañeros de expedición, como Juan de Chaves, Tomás de Irobi, Miguel de Mugica y Pedro de Moreno, además de su propio hijo, Gonzalo Martel de Cabrera. Por los terrenos del sector que nos ocupa pasaba el camino de entrada a la ciudad, que venía desde Santiago del Estero, entonces capital de la Provincia del Tucumán. Hacia 1766, los vírgenes campos fueron adjudicados a Alonso Luján de Medina y por su extensión se abrió paso el antiguo camino real que llevaba a Colonia Caroya. Luego, la propiedad de esas tierras cambió de manos varias veces, pero lo curioso es que en 1825 se hablaba de ‘la punta de barranca del Patacón, adonde cae un arroyo de los altos’. Para mayor sorpresa, el recorrido de ese arroyo no es otro que el de la actual calle Lavalleja, que aún desborda en aguas en ocasión de grandes y cerradas lluvias.” La estación del Ferrocarril Central Córdoba, luego General Belgrano, se terminó de construir en el año 1890 por parte de la empresa concesionaria que encabezaba Alejandro Hume. Pero en 1892 comenzó a correr otra línea desde Alta Córdoba. Fue la que, partiendo de la estación que estaba sobre calle Rodríguez Peña, entre Antonio del Viso y Jerónimo Cortés, instaló los clásicos recorridos a las sierras, con punto terminal en la localidad de Cruz del Eje. El propietario era el conocido empresario cervecero Otto Bemberg. Lamentablemente, el edificio de esta estación fue demolido, privándose así al barrio de una de sus características construcciones. En el año 1889 llegó el tranvía a caballo al Pueblo de Alta Córdoba, precisamente el año en que finalizaban las obras del Parque Elisa, que luego se llamaría Parque Las Heras. Cuenta Manuel López Cepeda que al viaje inaugural asistió el propio



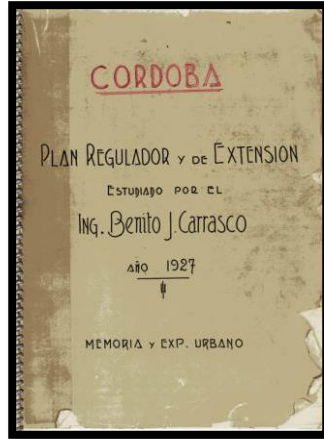
Marcos Juárez, quien por entonces ya era gobernador de Córdoba, y que al acontecimiento se lo festejó con una gran “tabeada”. El nuevo servicio de transporte se denominaba “Tranvía Ciudad de Córdoba” y tenía su guardacoches en el espacio que hoy ocupa la concurrida Plaza Rivadavia, todavía corazón dinámico y social de Alta Córdoba. Claro que el trayecto poseía sus inconvenientes, sobre todo en los tramos cuesta arriba, donde los pasajeros “con pupo”, que pagaban un boleto de menor costo, se bajaban para “pechar” al tranvía, ayudando a los sufridos caballos a zafar de la situación de descarrilamiento o de un esfuerzo insuficiente para el ascenso. Mientras tanto, los pasajeros “sin pupo” aguardaban el desarrollo de la operación sin molestarse en modo alguno. El tranvía eléctrico recién arribó a Alta Córdoba en el año 1909, iniciando el periplo histórico del inolvidable tranvía 3, que dejaría de circular en 1962. Fuente: Ighina Carlos (2017), “Hitos de Alta Córdoba”, diario *Comercio y Justicia*, del 27 junio, recuperado de: <https://comercioyjusticia.info/blog/opinion/hitos-de-alta-cordoba/>

El barrio Alta Córdoba limita al sur con el Río Suquia, al oeste con el ramal Córdoba-Jesús María del Ferrocarril Belgrano y al oeste con la Avenida Juan B. Justo. Se encuentra casi en su totalidad en una zona relativamente alta (de ahí el nombre), solo el sur se encuentra en la barranca norte del río que comienza pocos metros al norte del cauce.

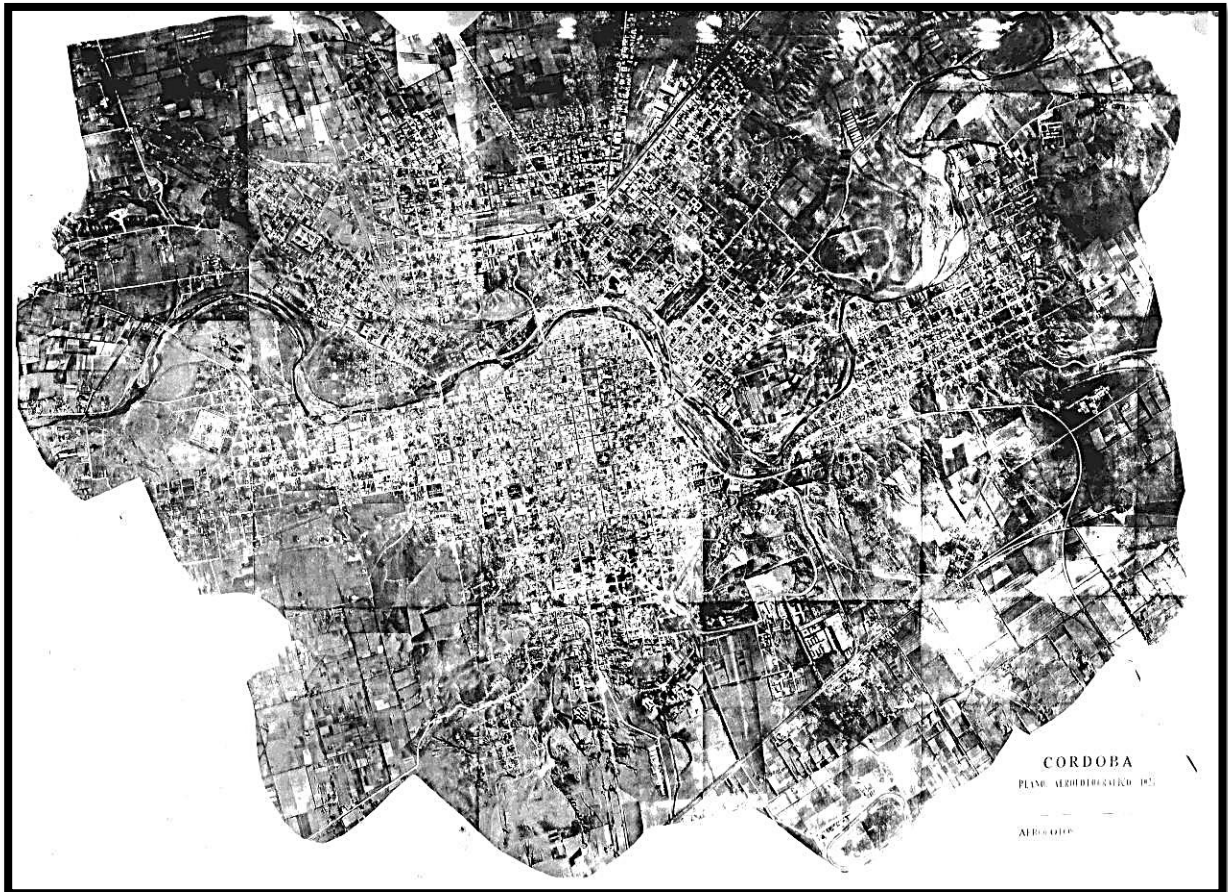
ANEXO A: CIUDAD

CAPÍTULO 2 - ANEXO A. IMÁGENES DE LA CIUDAD EN 1927

1) Carátula del “Plan regulador y de extensión estudiado por el Ing. Benito J. Carrasco. Año 1927. Memoria y Exp. Urbano”. Copia digital del existente en la Biblioteca de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UNC.

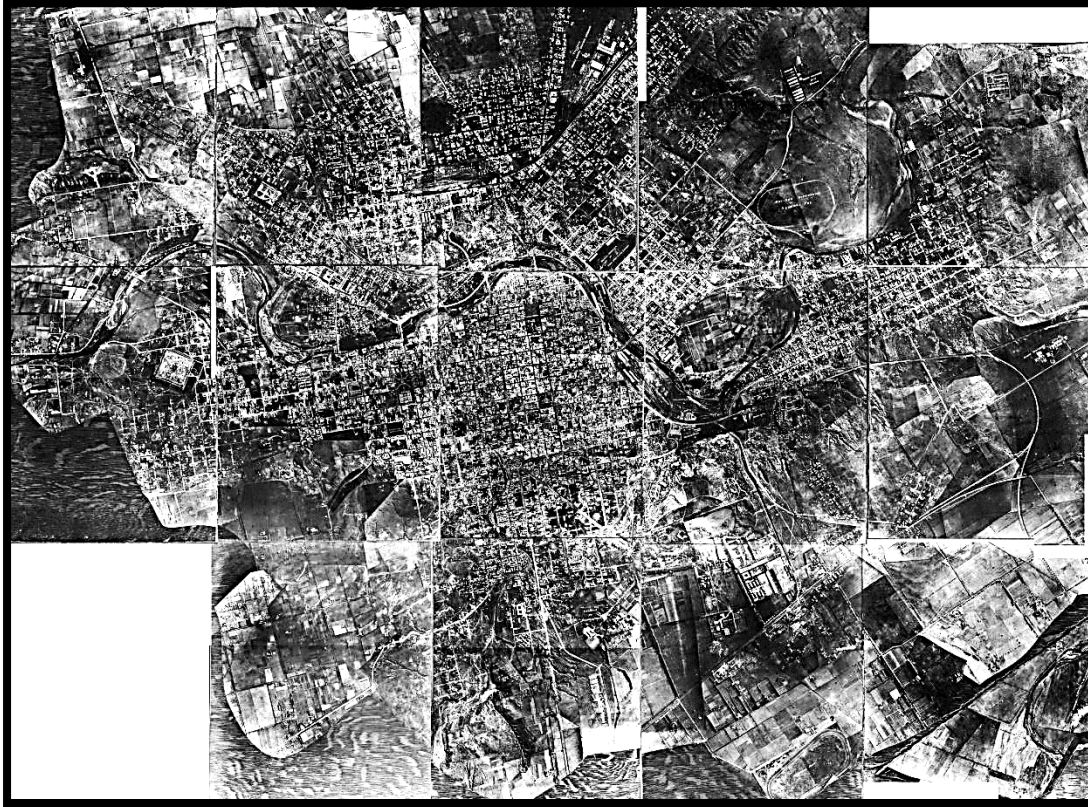


2) Primer relevamiento fotográfico de la ciudad Realizado para el Plan del ingeniero Benito Carrasco en 1927. Publicado en la p. 25 de la Memoria y Expediente Urbano. Escala aproximada: 1:10.000

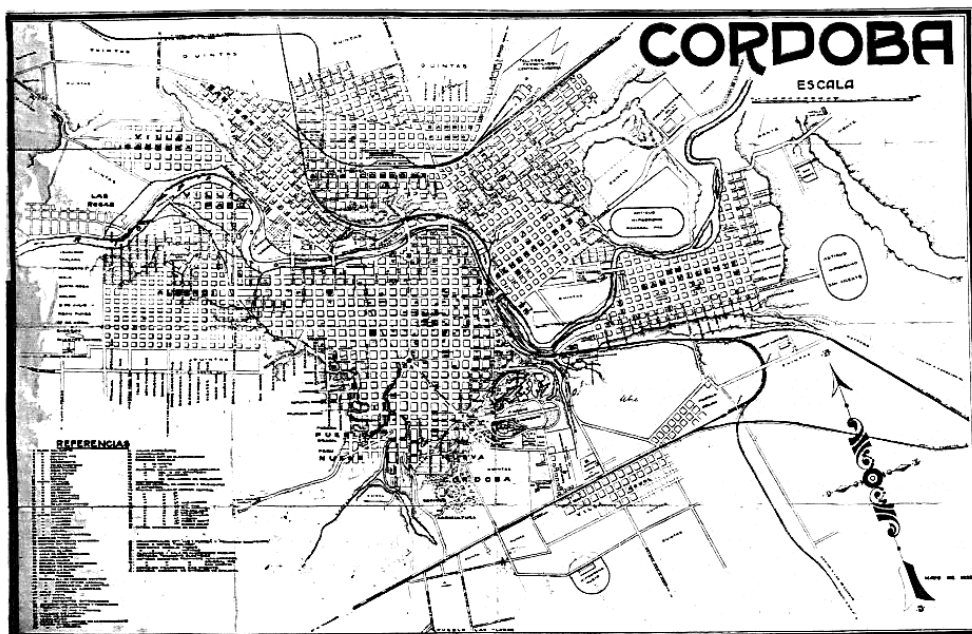


ANEXO A: CIUDAD

3) **Primer relevamiento fotográfico** de la ciudad realizado para el Plan del ingeniero Benito Carrasco en 1927. Imágenes escaneada y reconstruida por Lucas Bernad de la Oficina de Catastro de la Municipalidad de Córdoba, a partir de unos paneles que se encontraban en la Oficina de Obras Sanitarias de la Nación.



4) **Plano General de la ciudad de Córdoba.** Se corresponde, en sus contenidos, con la ciudad del relevamiento Fotográfico (Informe Carrasco p.23).

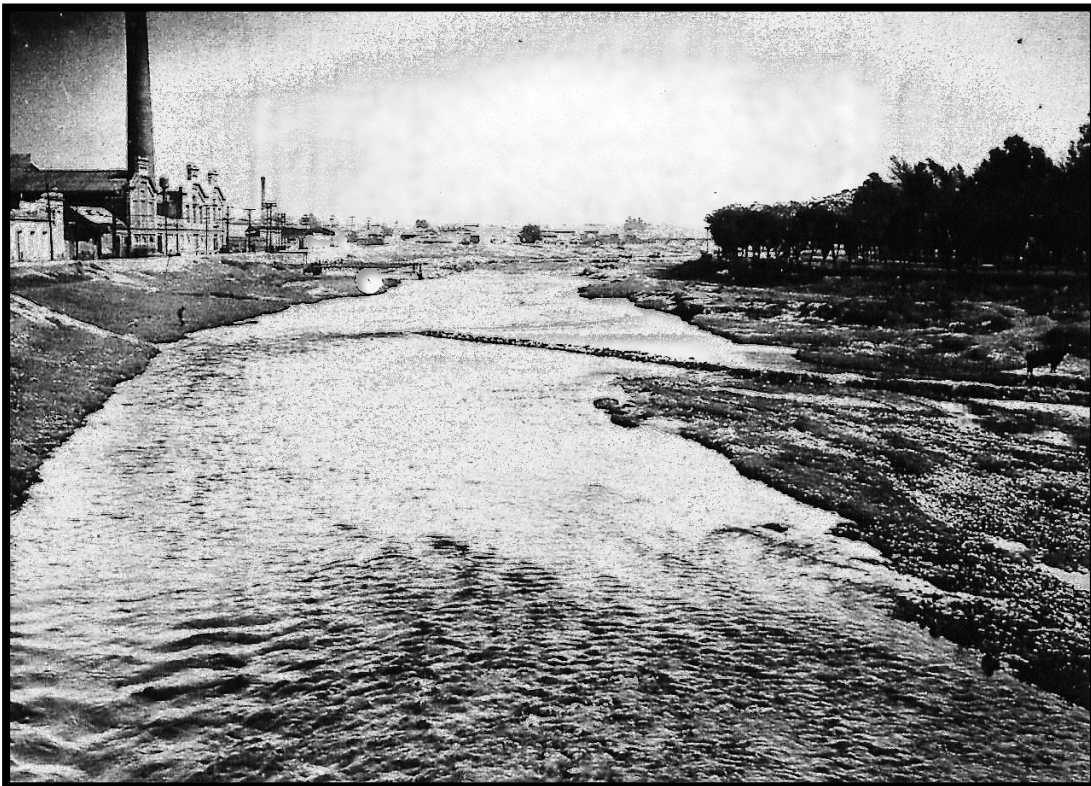


ANEXO A: CIUDAD

5) “El Río Primero” fotos de las pp. 14 y 15 del *Plan Regulador de 1927*, los epígrafes son originales.



Estado actual



ANEXO A: CIUDAD



Edificación que desaparecerá con la avenida Costanera



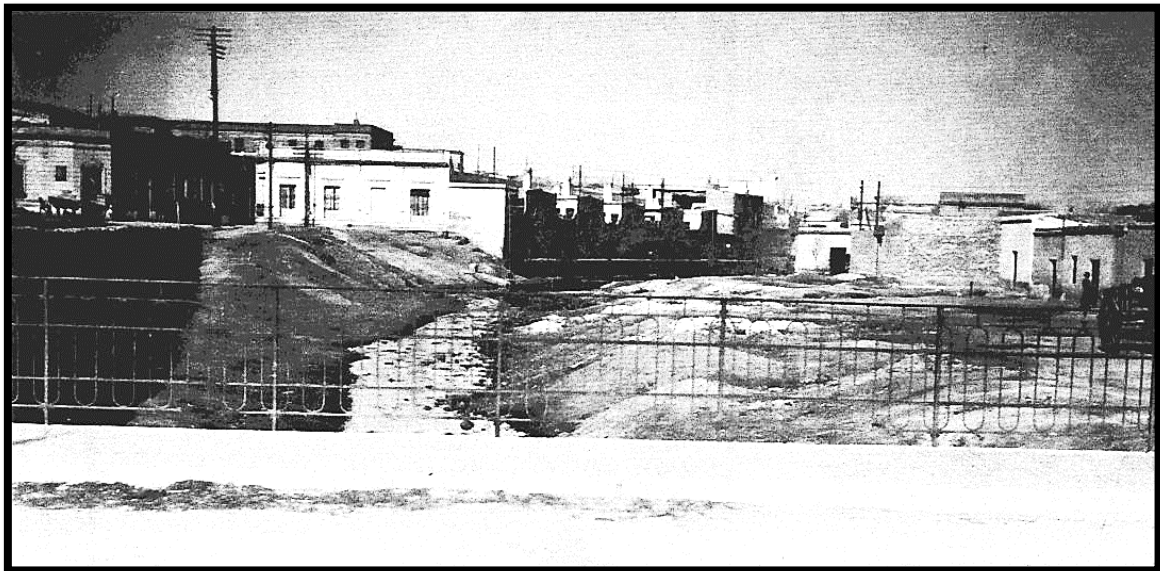
Estado actual

ANEXO A: CIUDAD

6) **Plan Regulator de 1927**, bajo el título “La Cañada” (pp. 17 - 18), se muestran las siguientes tres fotos con sus epígrafes:



Focos de infección

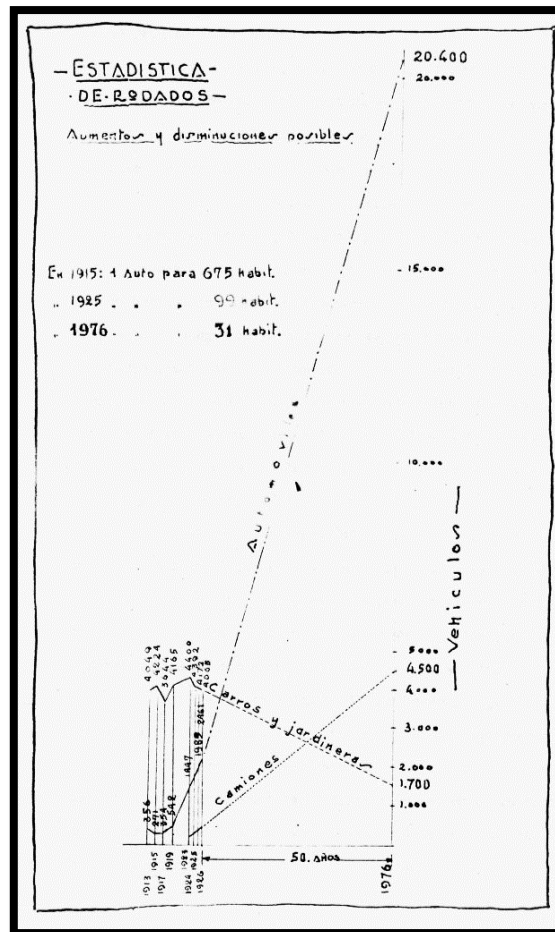


ANEXO A: CIUDAD



Su desembocadura en el Río Primero

7) Gráfico de los vehículos con ruedas: evolución y proyección. En la p. 19 del *Plan Regulador de 1927*.



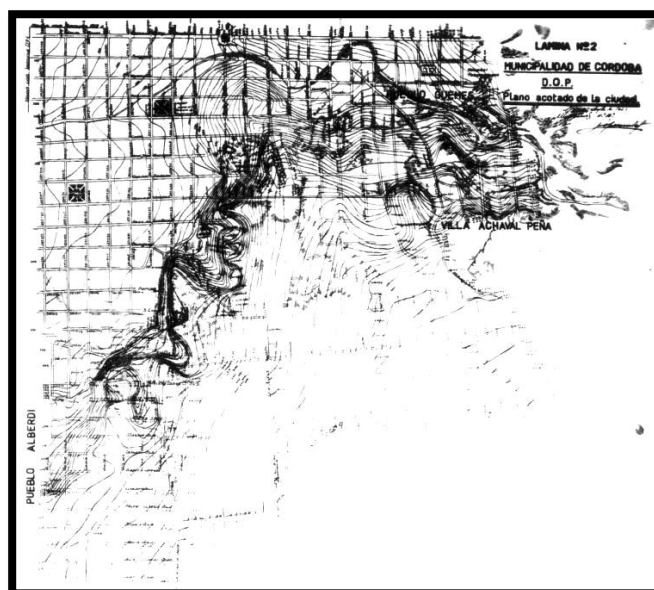
ANEXO A: CIUDAD

8) Barrancas que circundan a la ciudad. En las pp. 26, 27 y 28 del *Plan Regulador de 1927* se presentan seis “Planos acotados de la ciudad” realizados por la Municipalidad de Córdoba D.O.P. (Dirección de Obras Públicas). En ellos se indican las cotas de nivel, los sectores seleccionados son los que permiten apreciar las marcadas diferencias en la altura de los terrenos, así como lo pronunciado de las pendientes y las barrancas.

Lámina N°1: Villa Cabrera, San Martín, Alta Córdoba, Villa Páez y Cementerio San Jerónimo. Se muestran las barrancas que son obstáculos para vincular el Centro con Alta Córdoba; Villa Cabrera con San Martín y los terrenos más al norte. El Norte está en la parte superior de la imagen tal como se ve.



Lámina N°2: Pueblo Alberdi, Pueblo Güemes, Villa Achával Peña. En esta lámina el norte está hacia la izquierda. Se pueden ver: la plaza Colón; el predio baldío donde se construyó el edificio actual de la Municipalidad, junto al Paseo de Sobremonte; y la Plaza Vélez Sarsfield. En el punto más alto de las curvas de nivel se distingue el Observatorio, el arroyo de la Cañada y las pendientes pronunciadas de toda esta zona.



ANEXO A: CIUDAD

Lámina N°3: Se indican los barrios San Vicente, General Paz, Talleres, Talleres Este, Firpo, Alta Córdoba y el Centro. Se observan los talleres del F.C. Central Córdoba (hoy Belgrano) y el trazado de las vías. En Barrio General Paz las plazas Alberdi y Manuel Belgrano (hoy Barrio Pueyrredón); en Barrio General Bustos la plaza Gregoria Matorras. Las curvas de nivel señalan las pronunciadas pendientes y las barrancas que separan los barrios General Paz y San Vicente. El Norte está hacia la izquierda de la imagen.

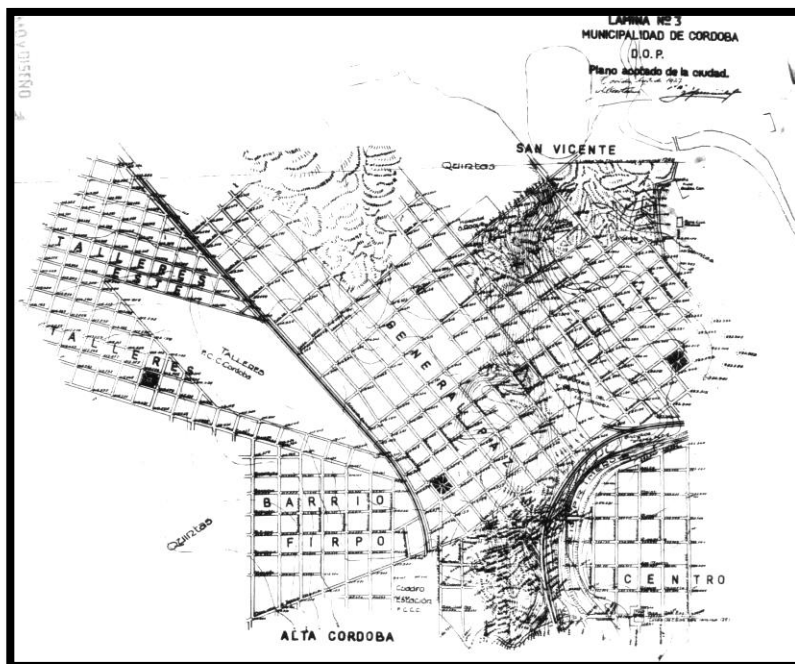
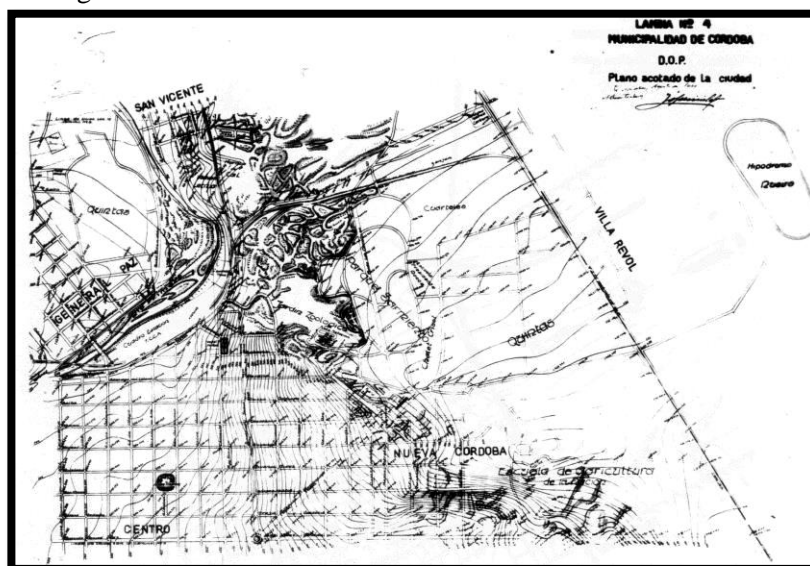


Lámina N°4: Centro, Nueva Córdoba, General Paz, San Vicente, Villa Revol, Hipódromo. Se ven las zonas de quintas en lo que hoy es barrio Junior y hacia el este del Parque Sarmiento, se nombran la estación del F.C. Central Argentino (hoy Mitre); en el Centro se puede observar la Plaza Vélez Sarsfield y la avenida diagonal que la conecta con la Plaza España. Además se nombran el Zoológico y las Piletas de Natación dentro del Parque Sarmiento, el 'Chalet Crisol', la Escuela Presidente Roca, la Escuela Nacional de Agricultura, los Cuarteles y el Hipódromo Nuevo. Las curvas de nivel indican una marcada pendiente ascendente desde el centro hacia Nueva Córdoba, que se comprimen hacia el este entre el río y el Molino Letizia y los Hornos de Cal, camino a San Vicente. El Norte está hacia la parte superior de la imagen.



ANEXO A: CIUDAD

Lámina N°5: Como barrio San Vicente se muestra una parte que hoy es barrio Müller. Se indican en el plano los dos antiguos hipódromo el de San Vicente y el General Paz, el Cementerio de San Vicente y el predio de Obras Sanitarias de la Nación donde tratan las aguas servidas antes de volcarlas al río. También se muestran las plazas Mariano Moreno y Libertad zonas de monte que rodean al barrio. El dibujo está orientado con la parte superior hacia el sur este.

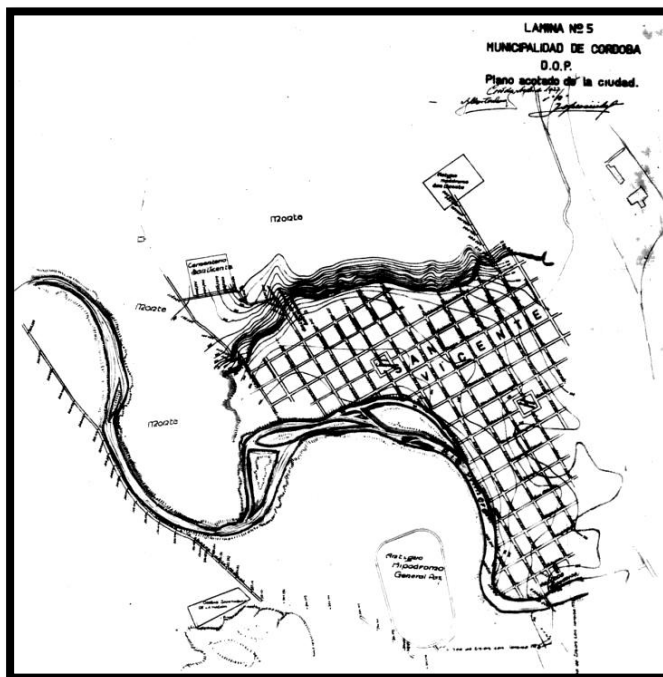
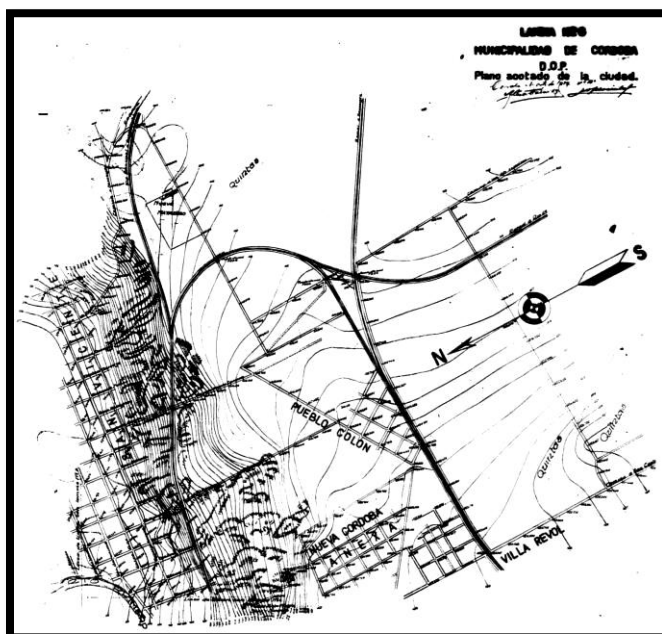
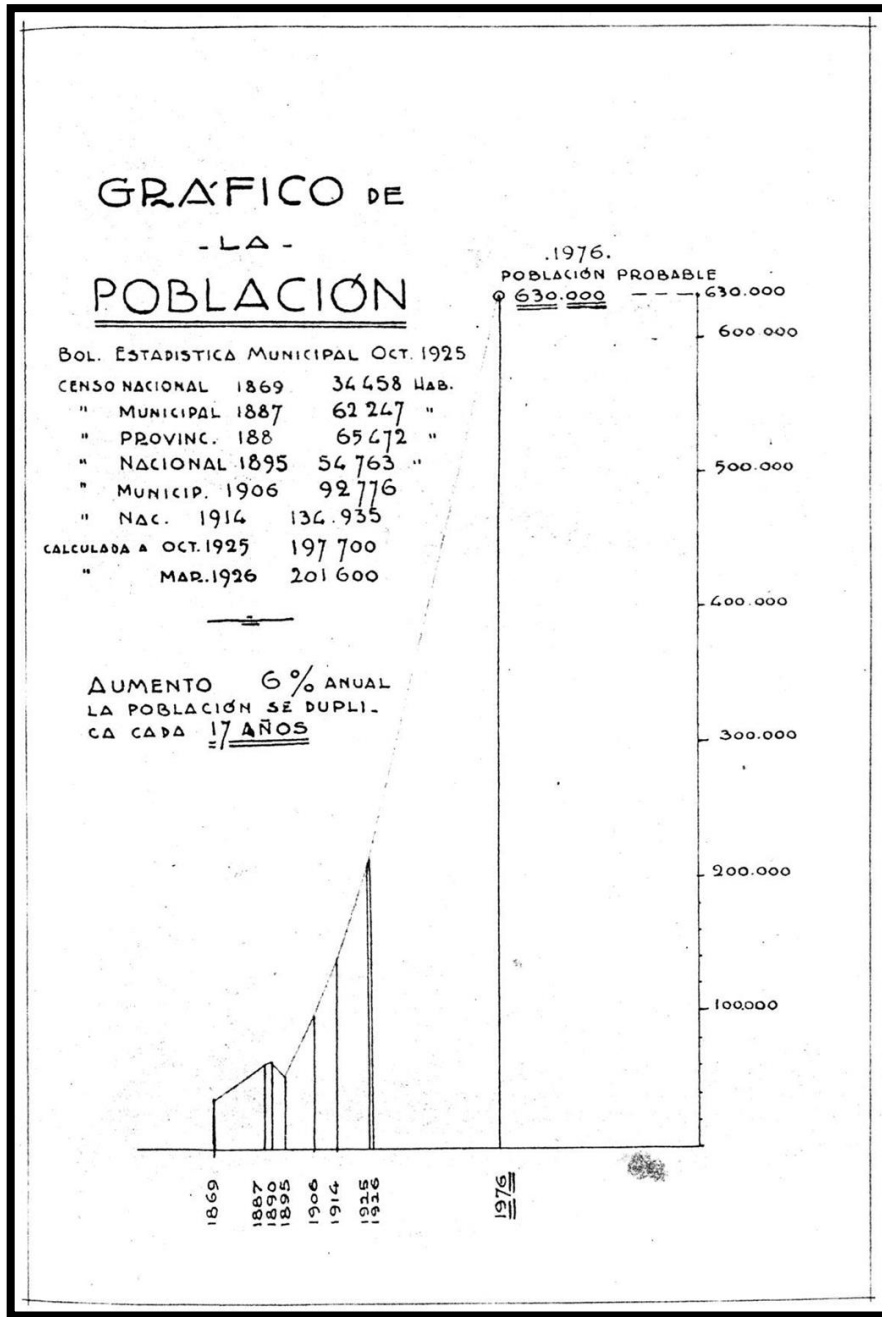


Lámina N°6: Se indican los barrios San Vicente, Pueblo Colón, Nueva Córdoba Anexa (hoy Crisol Norte) y Villa Revol; también el emplazamiento del Nuevo Matadero. Las curvas de nivel muestran las pronunciadas pendientes y barrancas que separan a San Vicente de Nueva Córdoba Anexa. Se muestra el trazado de las vías del F.C. Central Argentino que van a las localidades de Malagueño, Despeñaderos; a los Talleres del Sur y de allí a las localidades de Ferreyra, Rosario y Montecristo hacia el noreste. El Norte está indicado con una flecha.



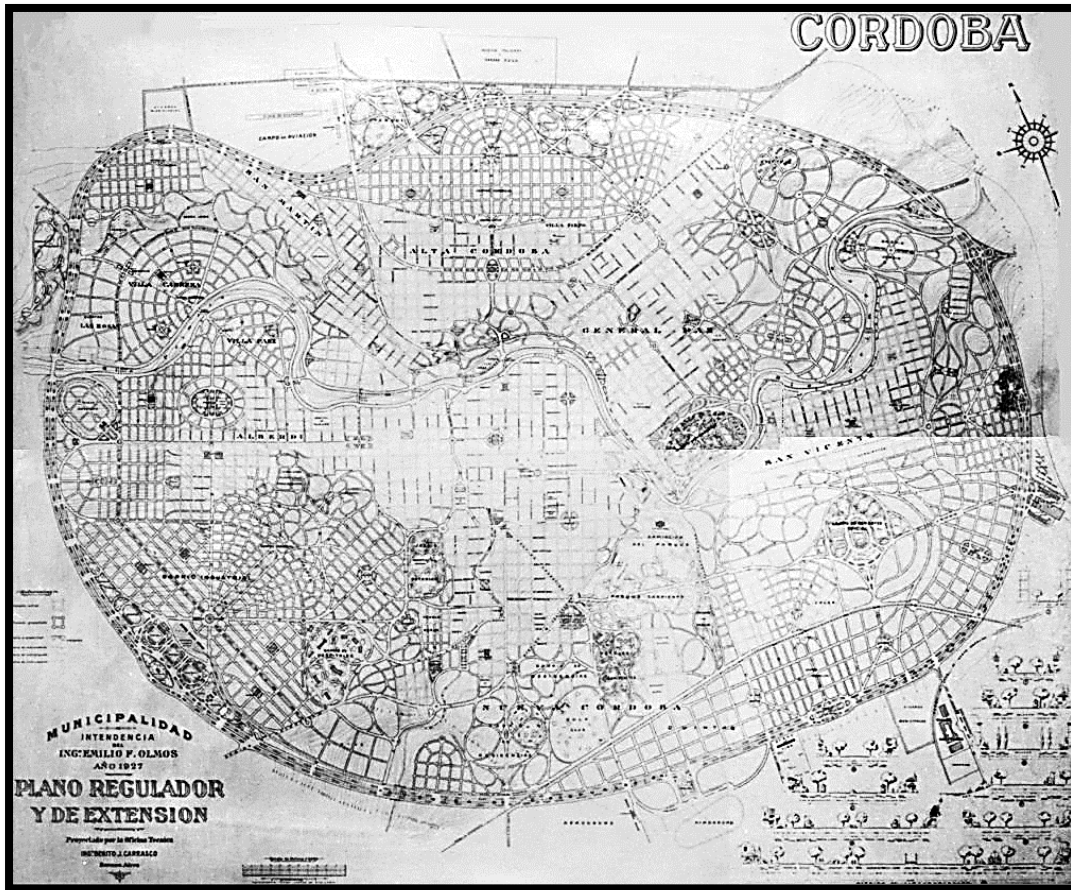
ANEXO A: CIUDAD

9) "Gráfico de la Población" en la p. 29 del *Plan Regulador de 1927*, donde se registran los datos de los censos y su proyección a 1976.

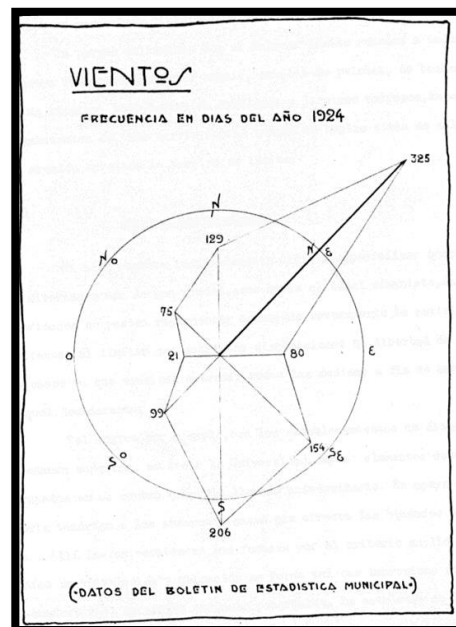


ANEXO A: CIUDAD

10) El plano general de la propuesta se presenta en la p. 31 del *Plan Regulador de 1927*.

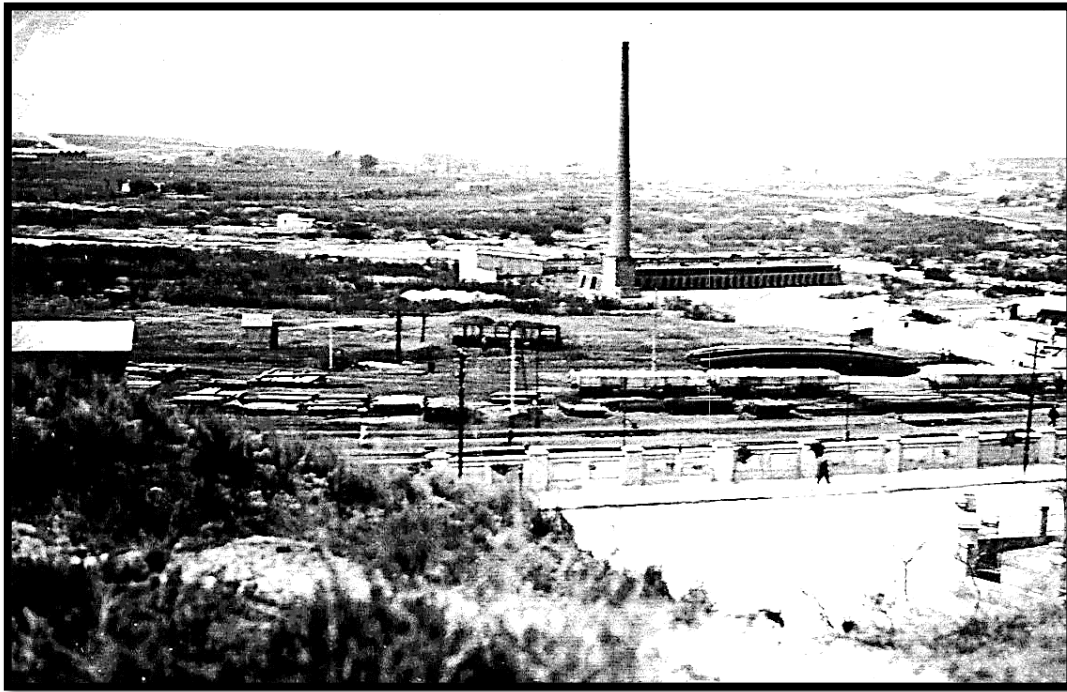


11) Gráfico con la rosa de los vientos de la ciudad, p. 34 del *Plan Regulador de 1927*.



ANEXO A: CIUDAD

12) **Ciudad Universitaria.** En la p. 40 del *Plan Regulator de 1927* se muestran dos imágenes del lugar donde se la emplazaría, detrás del río. En la primera se ven las vías del FC, la chimenea de los hornos de cal de Omarini y, más atrás y a la izquierda el Molino Letizia.



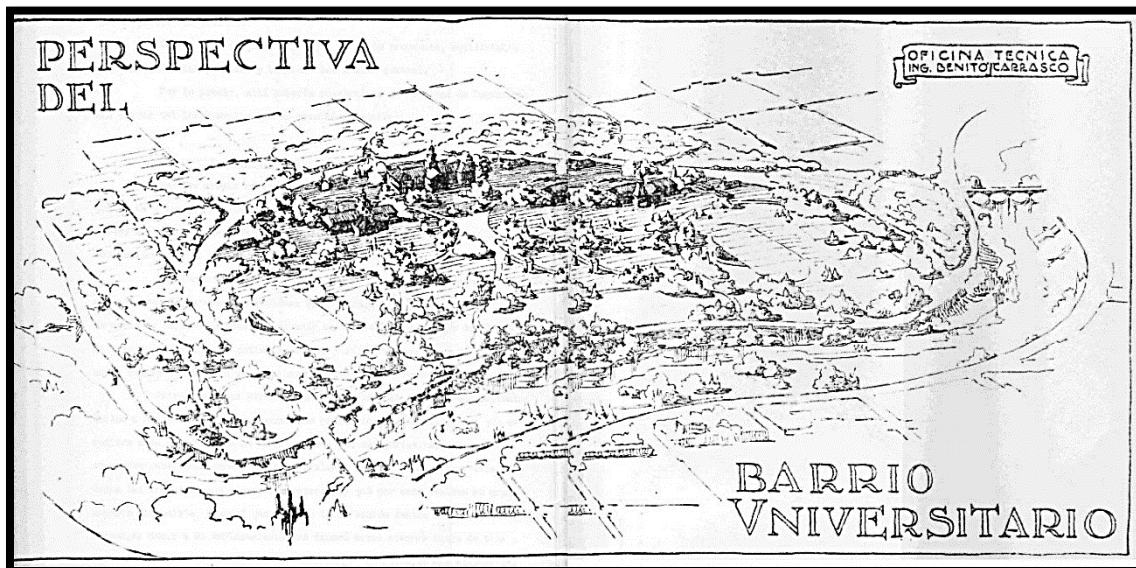
Zona propuesta para el Barrio Universitario



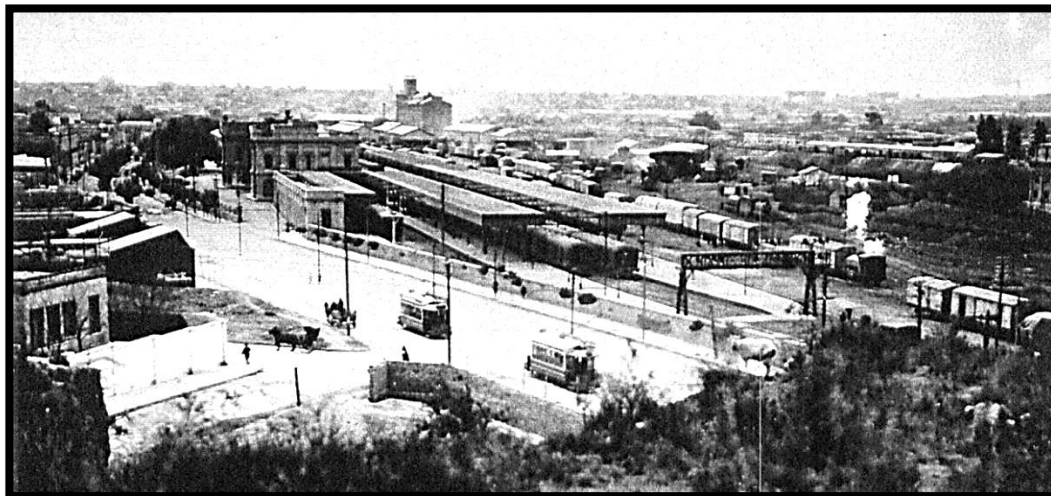
La foto, tomada desde lo alto del terreno junto al Molino Centenario, en la esquina de la avenida Wheelwright con lo que hoy es avenida Leopoldo Lugones, muestra el terreno donde propone construir la Ciudad Universitaria, delimitado por la línea trazada, en lo que hoy es el barrio Juniors.

ANEXO A: CIUDAD

13) “Barrio Universitario”. En las pp. 41 y 42 del *Plan Regulator de 1927*, se despliega una perspectiva del proyecto.



14) Estación del FC Central Argentino (hoy Mitre). *Plan Regulator de 1927*. La foto muestra la estación desde la avenida Wheelright. Al fondo y en el centro, se eleva el edificio junto al que después se construirán los silos de Molinos Río de la Plata. También se ve el río detrás de los trenes. Los tranvías compartían las calles con sulkys y volantas. (p. 53)



Estación FC Central Argentino (arriba). Vagones estacionados en la calle (abajo)

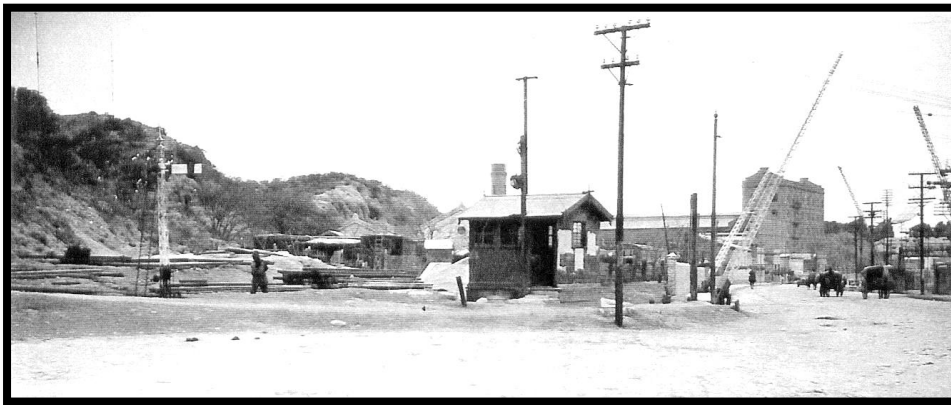


ANEXO A: CIUDAD



Vista aérea de la estación F.C. Central Argentino y alrededores, en tiempos del Plan Regulador

15) Paso a nivel sobre la calle Agustín Garzón. *Plan Regulador de 1927*, p. 54.

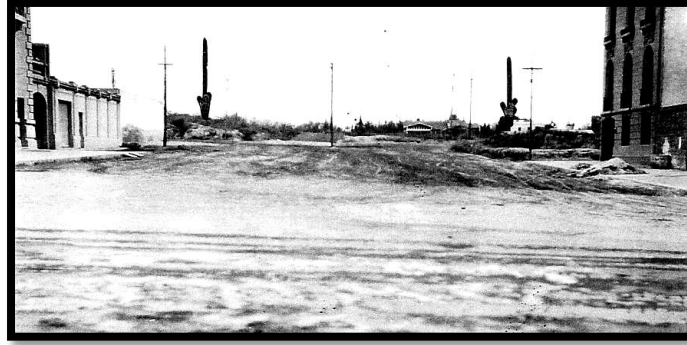


Paso a nivel que debe desaparecer

16) **Alrededores de Plaza Centenario** (hoy España). La primera foto está tomada desde el norte de la plaza, enfocando el bulevar Chacabuco hacia el sur, los edificios siguen existiendo hoy: Palacio Dionisi (izq.) y local de Mc Donald (der.). La de abajo se acerca al lugar donde propone construir un Centro Cívico. (p. 57)

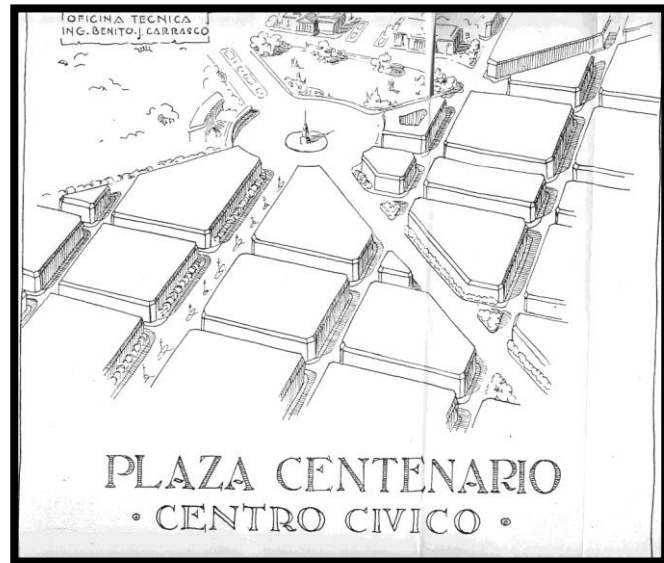


ANEXO A: CIUDAD



Ubicación propuesta para la casa de Gobierno y Palacio Legislativo.

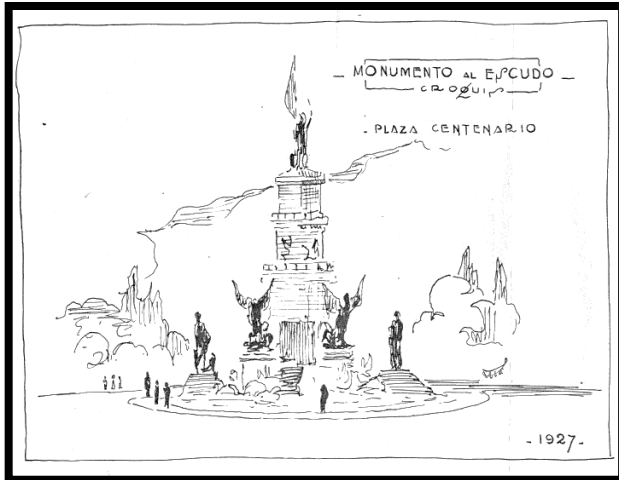
17) Propuesta del Centro Cívico, Plaza Centenario y la intervención en la zona, en la que los edificios de las fotos anteriores ya no están, sino que en su lugar dibujó una plazoleta, detrás de la cual irían los edificios del gobierno. A la izquierda está representado el edificio existente entonces del actual Museo Caraffa (antes Museo Provincial o Museo Politécnico). Plan Regulador de 1927, p. 58



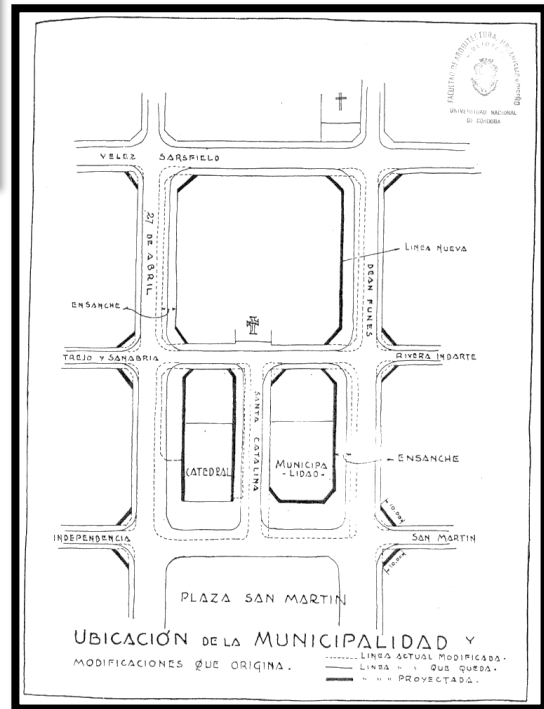
18) Modificaciones a realizar en la Plaza Centenario El dibujo muestra el proyecto para la zona (hoy España). Plan Regulador de 1927, p. 59.



ANEXO A: CIUDAD



19) "Monumento al Escudo" que se emplazaría en el centro de la Plaza Centenario. (p. 60.)



20) Modificaciones en las calles y esquinas del Centro desde la Plaza San Martín a la avenida Vélez Sarsfield para ensancharlas, así como el lugar donde se construiría el nuevo edificio de la Municipalidad, en sustitución del Cabildo histórico. A las esquinas se les harían ochavas. (p. 62.)

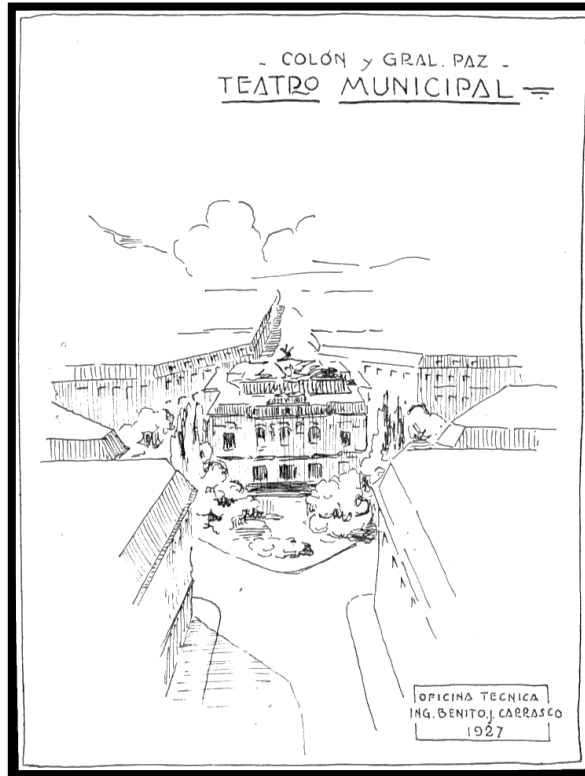
21) Avenida Colón en la esquina con la avenida General Paz. (p. 63)



Estado actual

ANEXO A: CIUDAD

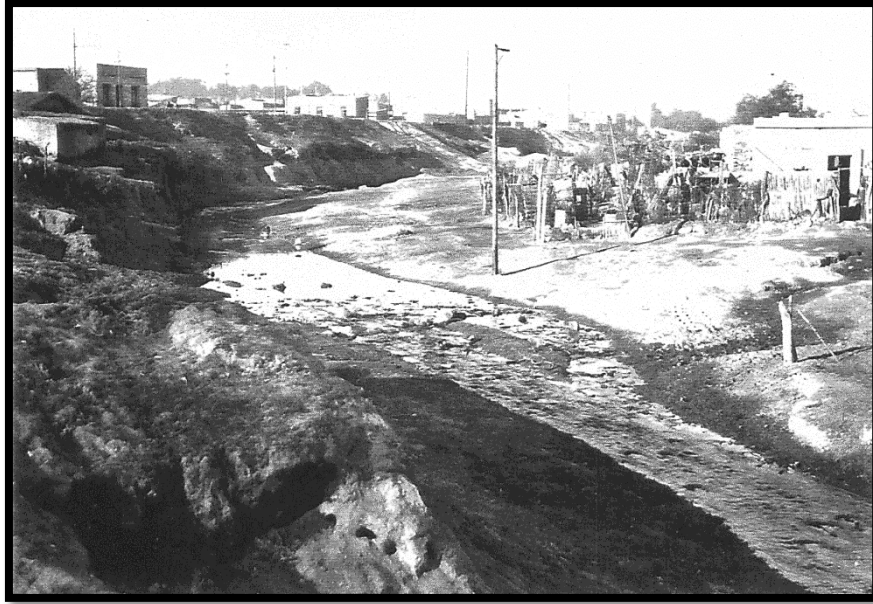
22) **Esquina de Colón y General Paz**, con el proyecto de una plaza al centro, en la que se construiría el Teatro Municipal. (p. 65)



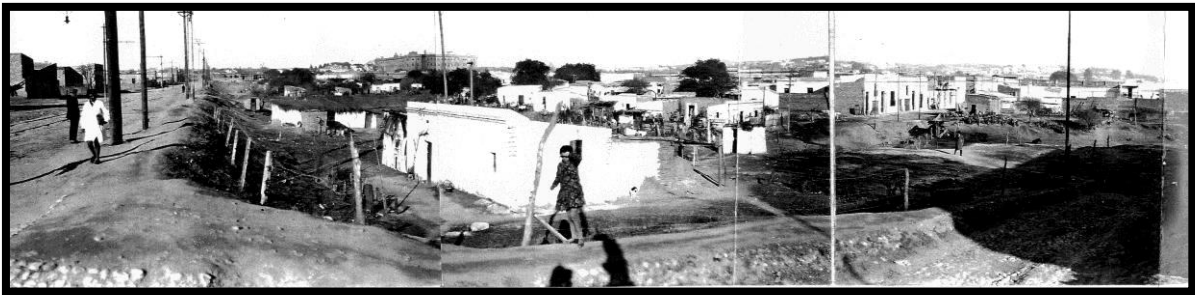
23) **La Cañada**. En la p. 70 del *Plan Regulador de 1927* se expone, en dos fotos, el estado de los alrededores del arroyo. El muro de la derecha es el conocido como calicanto, por la técnica de su construcción y los materiales usados, que protege solamente la margen este del arroyo, la que da al Centro. La foto de arriba es la misma de la p. 17. También repite el epígrafe “Focos de infección”.



ANEXO A: CIUDAD



24) La Cañada: foto panorámica de Vélez Sarsfield y Fructuoso Rivera. *Plan Regulador* (p. 71)

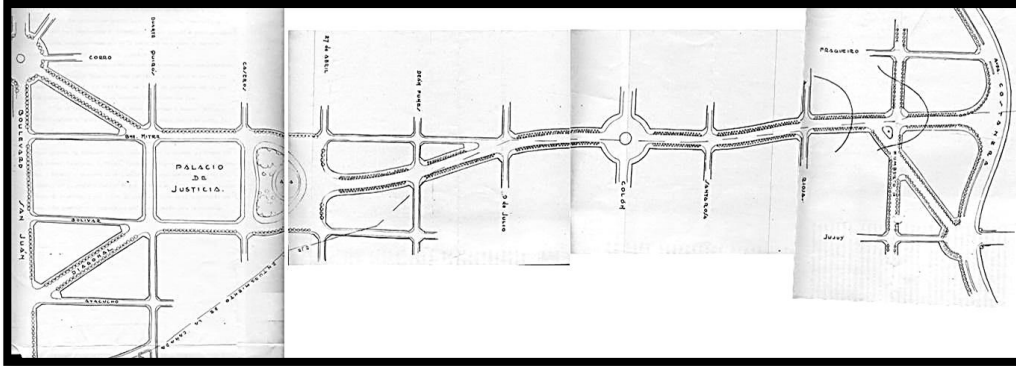


25) Perspectiva del arroyo entubado y avenida por arriba. (*Plan Regulador de 1927* p. 72)

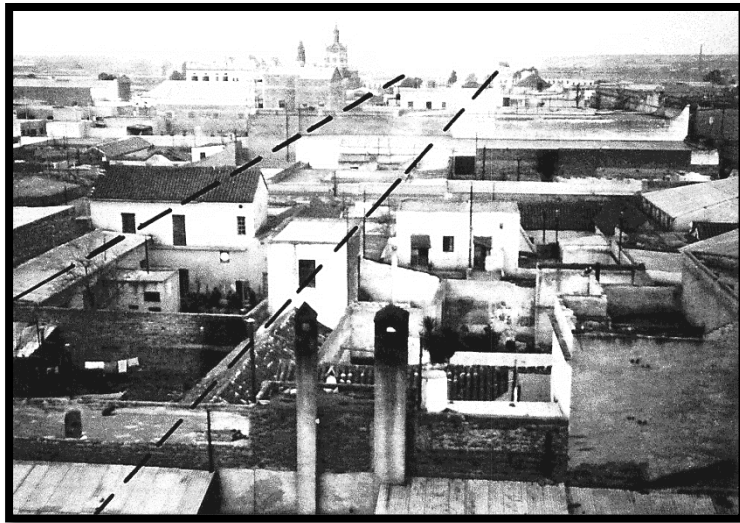


ANEXO A: CIUDAD

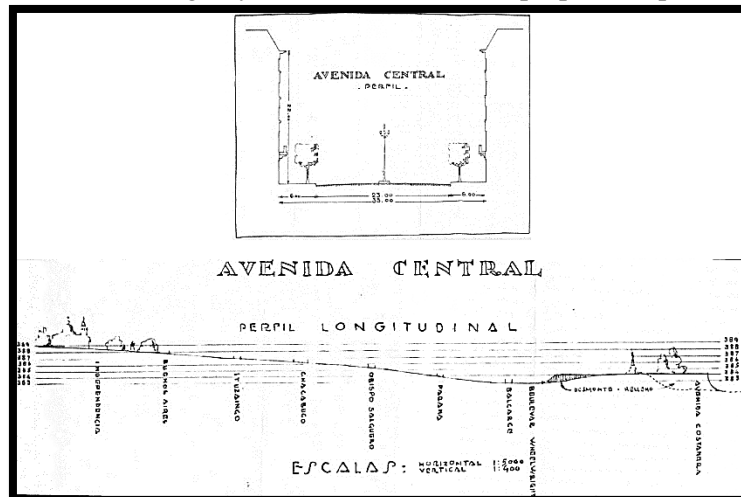
26) Dibujo de la avenida sobre La Cañada desde la avenida Costanera hasta el bulevar San Juan.



27) **Avenida central**, se indica su trazado en una foto de la ciudad enfocada desde la Plaza San Martín hacia el este. Al fondo y a la izquierda de la traza dibujada se ve la cúpula de la iglesia de las Adoratrices (Rosario de Santa Fe). La avenida afectaría parte del edificio del hospital San Roque, el fondo de la casa de Sobremonte, y el colegio del Inmaculado Corazón de María que está junto a la iglesia de las Adoratrices. (p. 77) Zona afectada por la Avenida central de penetración.

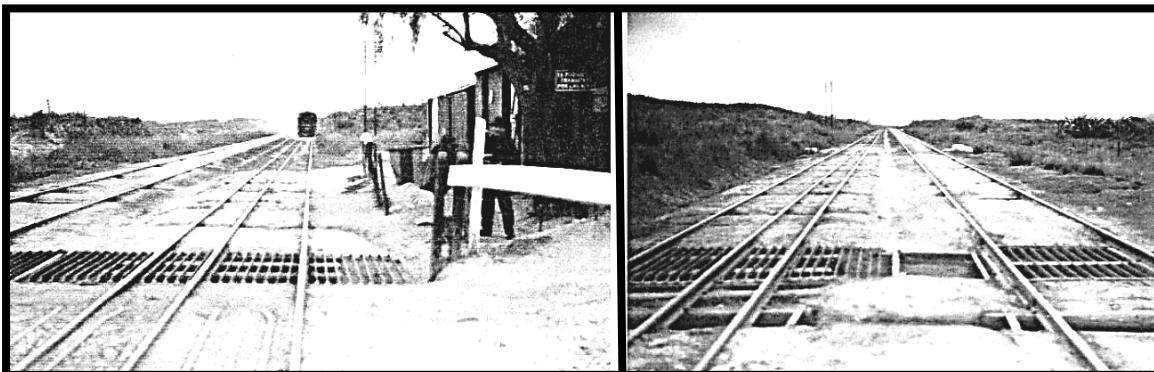


28) **Avenida central**. Dibujos del perfil con las dimensiones, y corte longitudinal con los niveles, desde la Catedral a la avenida Wheelrigh, y la Avenida Costanera propuesta. (p. 78 – 79)

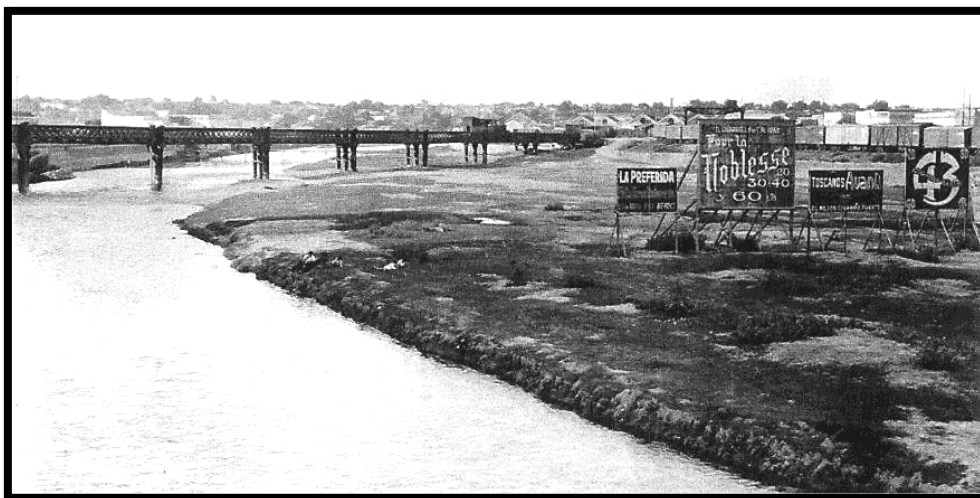


ANEXO A: CIUDAD

29) **Avenida de acceso a la ciudad**, se muestra en dos fotos a las vías del FCCA, por donde se construirá esta avenida, una vez desmontados los rieles y trasladada la estación terminal. (p. 80) Vías del FC Central Argentino; futura avenida de acceso



30) **Dos fotos del río Suquía** (p. 82). En la primera el puente Alvear se ve desde el lado oeste de la costanera norte en el año 1927. El 3 de diciembre de 1888, el Concejo Deliberante autorizó la construcción de un nuevo puente en la calle Alvear. Después de muchos inconvenientes el contrato fue rescindido y en 1899 bajo la dirección del ingeniero Francisco Roqué se inauguró la obra con la denominación de puente General Alvear. La construcción soportó muchas crecidas, pero el 9 de mayo de 1980 sus hierros cedieron provocando la rotura de veredas. Esto obligó a las autoridades municipales a refaccionarlo y ensancharlo. Posee cinco arcos que descansan sobre el río, corre de norte a sur.



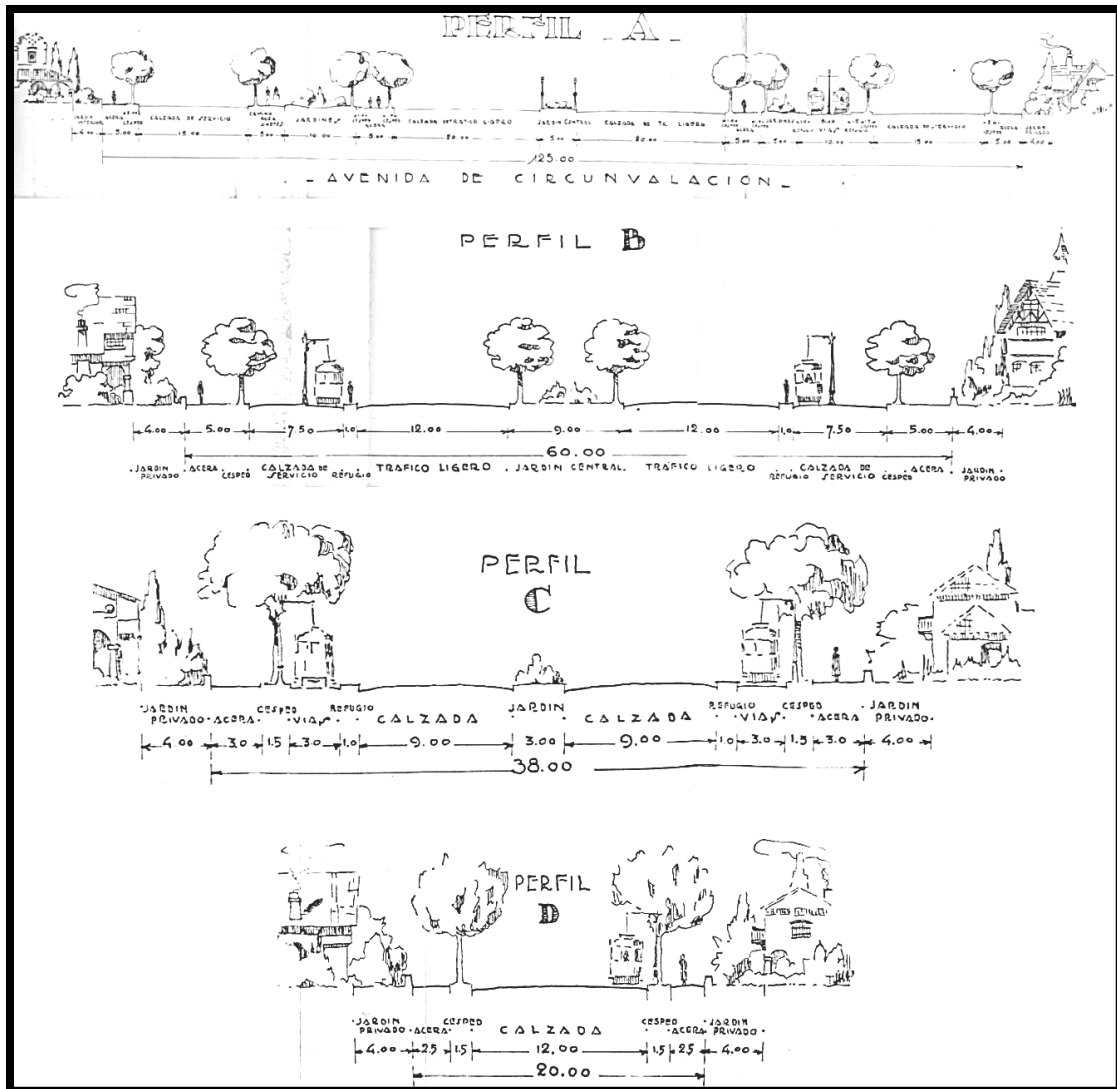
En la segunda, se ve el Puente Negro del FCCA. Detrás de los carteles de publicidad se alcanzan a ver los galpones de la estación.

ANEXO A: CIUDAD

31) Otras imágenes del río. (p. 83)

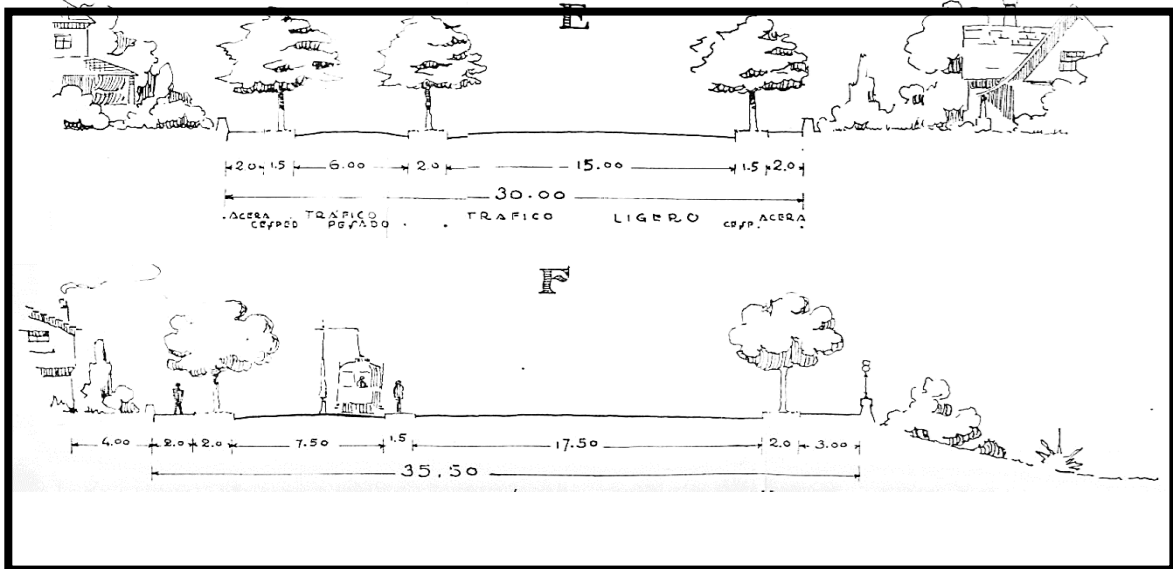


32) **Perfiles de calles, calzadas y frentes de las edificaciones**, se ilustra con dibujos, los diferentes perfiles que están identificados con letras. Los perfiles A, B, C y D corresponden a la avenida de Circunvalación; los E y F a la avenida Costanera; los G, I, J, K, L, M y N para las calles. Plan Regulator de 1927, pp. 84-85, y pp. 101-104.

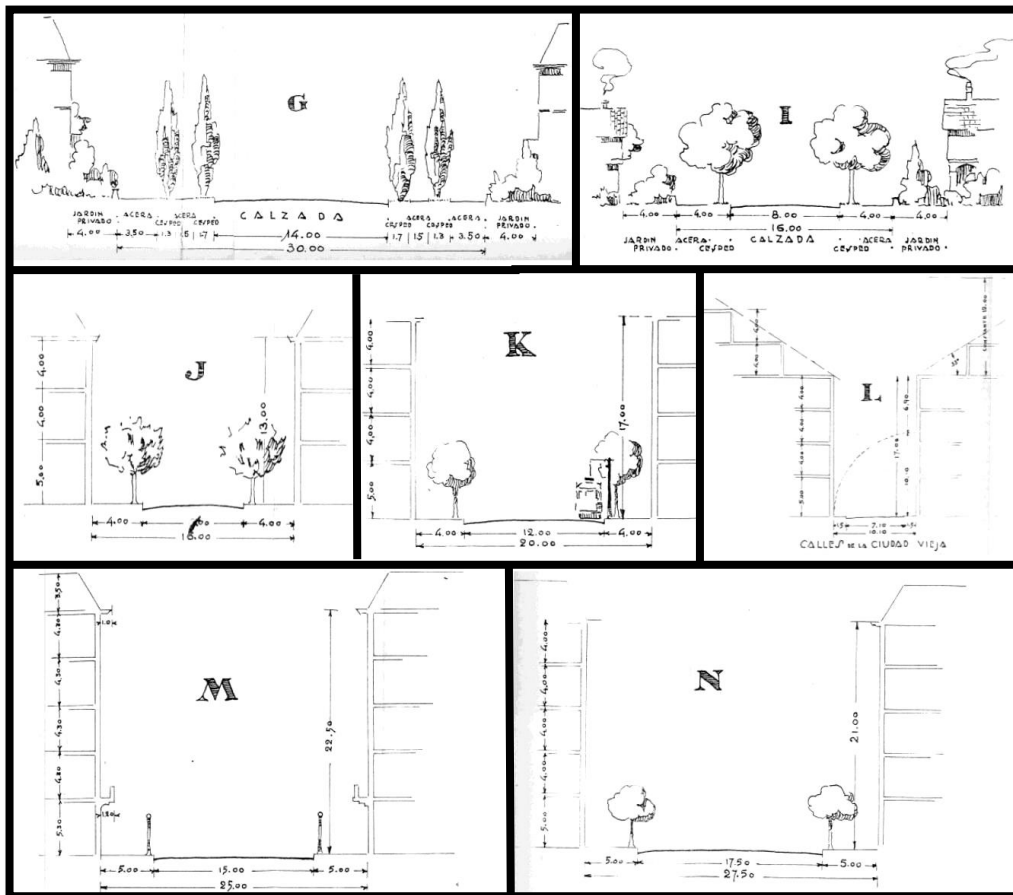


ANEXO A: CIUDAD

(Continúa de la página anterior)

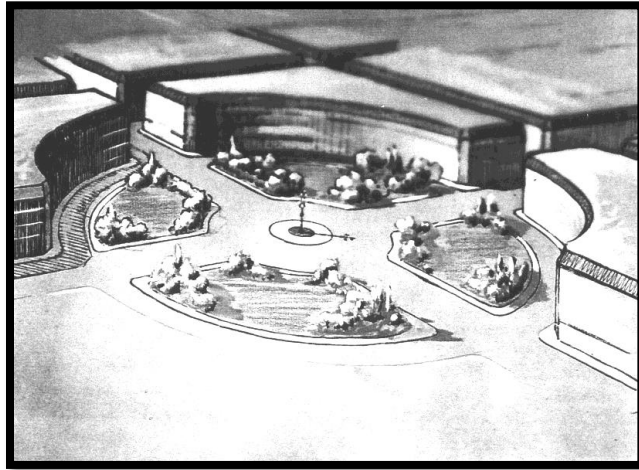


Perfil de la Avenida Costanera

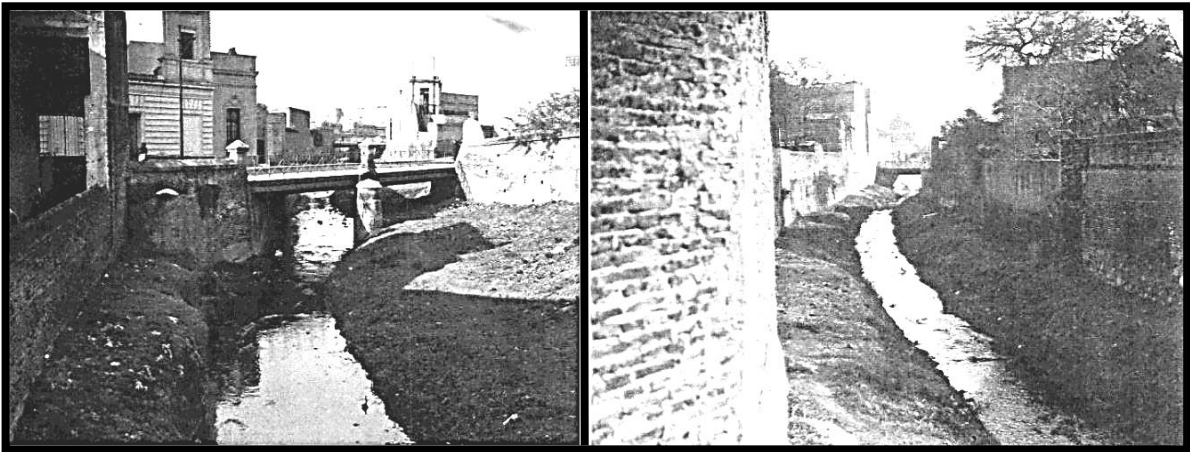


ANEXO A: CIUDAD

33) Plaza de La Farola: Chacabuco y Junín, dibujo en perspectiva que muestra el proyecto. (p. 86)



34) Dos fotos de La Cañada y la avenida San Juan. Se puede ver como era antes de la sistematización del arroyo, cuando se desplazó parte del curso desde la calle Belgrano al actual. (p. 88)

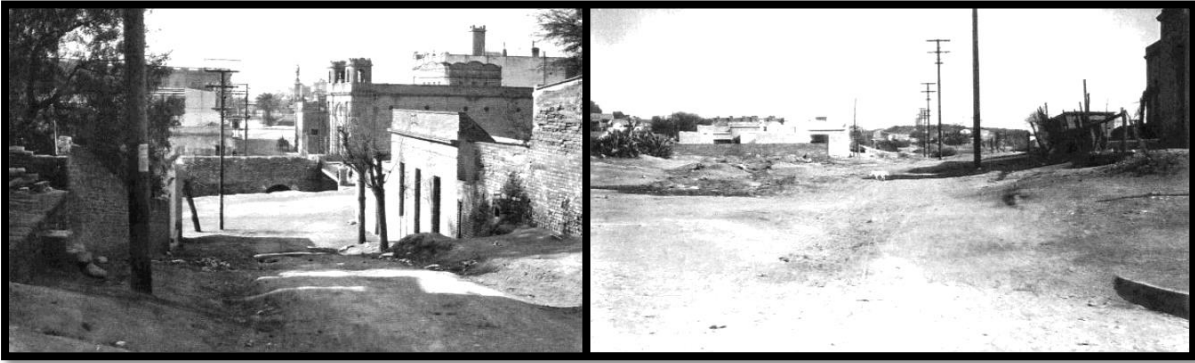


35) Dos fotos la prolongación del bulevar San Juan y la Capilla del Niño Dios que se deberá demoler. *Plan Regulador de 1927* (p. 90)

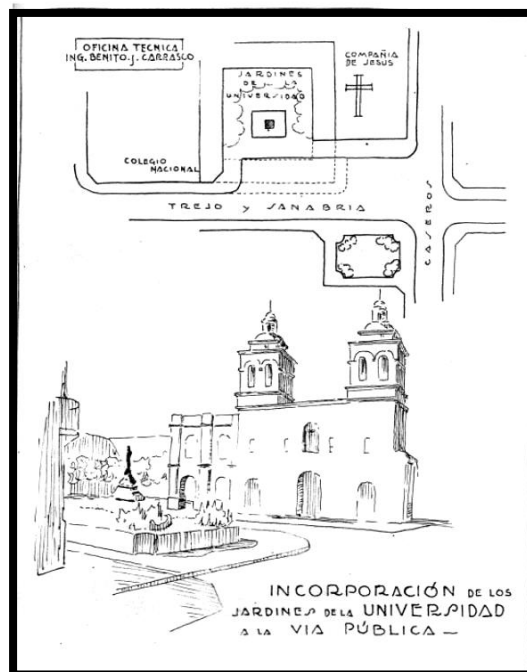
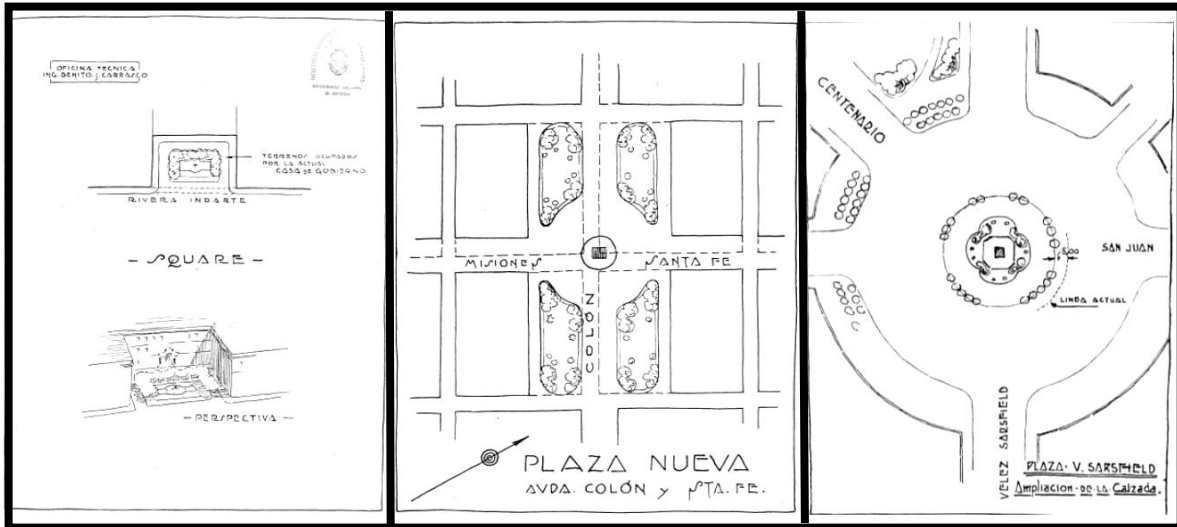


ANEXO A: CIUDAD

36) Fotos de la ampliación del bulevar San Juan, tomadas hacia el oeste del arroyo. *Plan Regulador de 1927*. (p. 91) Capilla del Niño Dios (izq.); vista hacia el oeste desde La Cañada a la altura de San Juan.

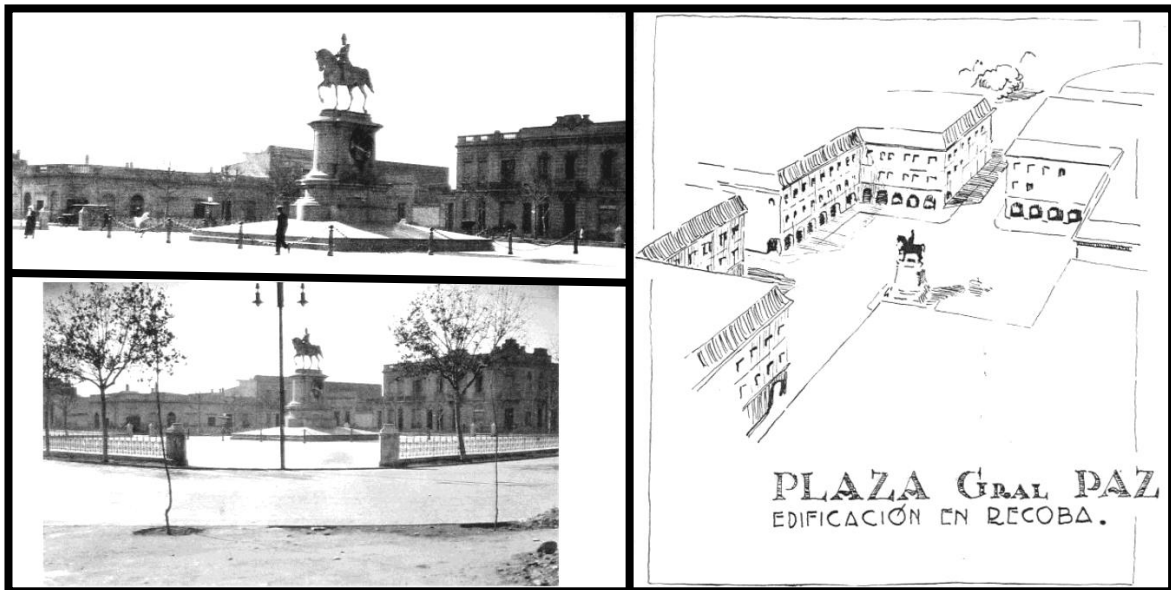


37) Diferentes aspectos del proyecto: Casa de Gobierno, Plazas Colón y Vélez Sarsfield, edificio de la Universidad Nacional. *Plan Regulador de 1927*, pp. 92, 94, 95 y 96.

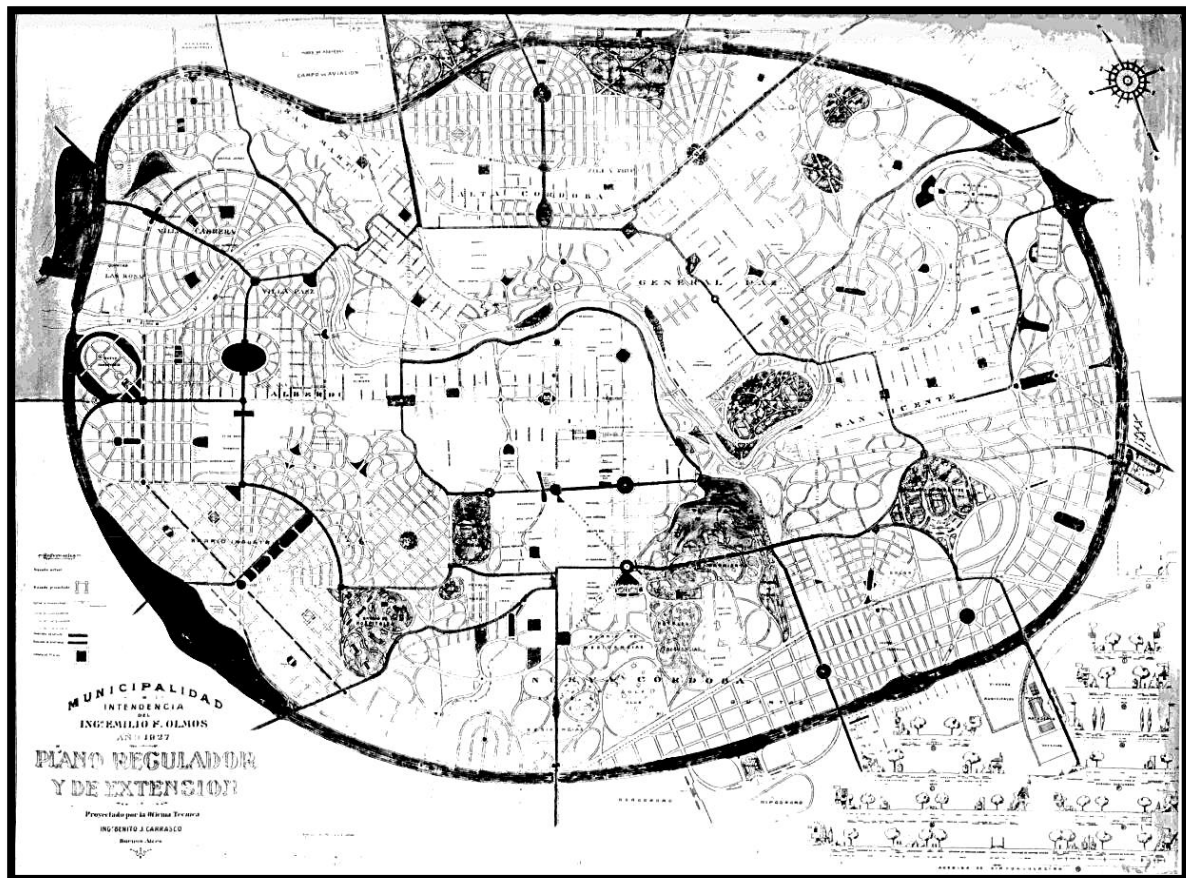


ANEXO A: CIUDAD

38) Plaza General Paz “Estado Actual” y dibujo del proyecto pp. 97 y 98.

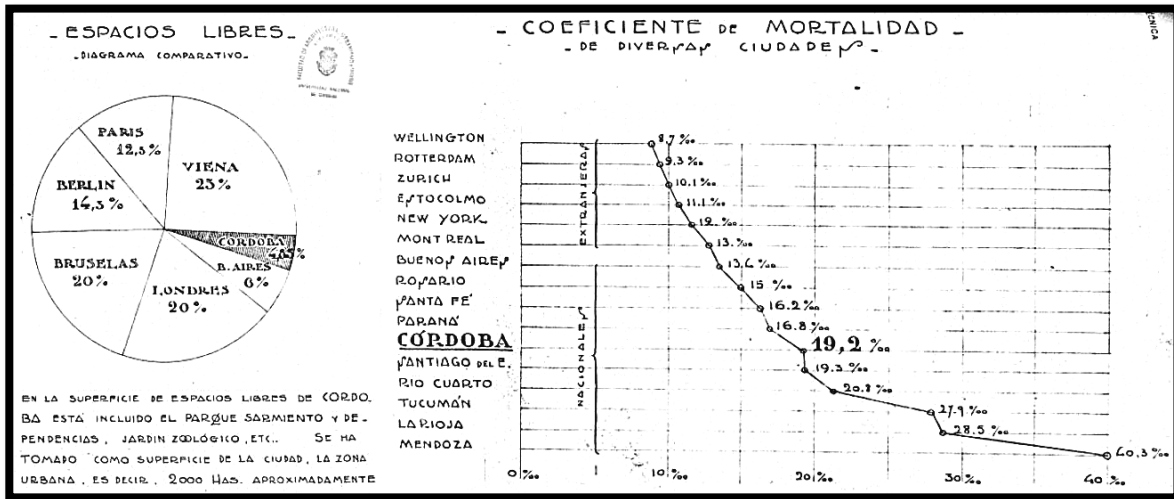


39). Los tres circuitos propuestos, en el plano de la ciudad. *Plan Regulator de 1927* (p. 100)



ANEXO A: CIUDAD

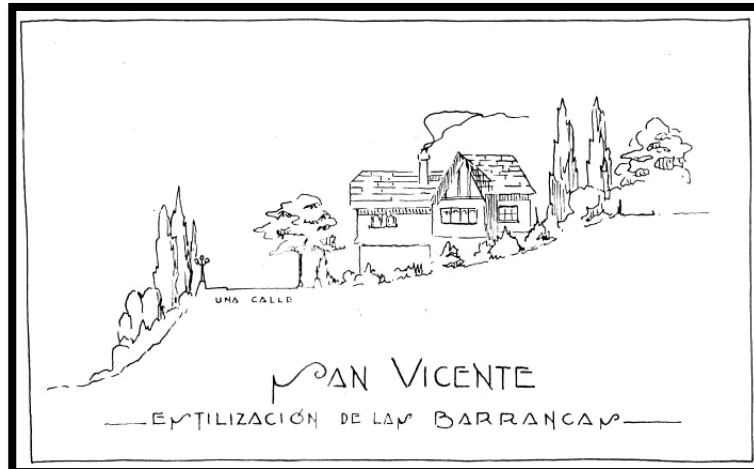
40) Gráficos comparativos de superficies destinadas a Espacios Libres y las tasas anuales de mortalidad en diferentes ciudades del mundo. *Plan Regulador de 1927* (pp. 112-113).



41) Observatorio Nacional. *Plan Regulador de 1927*. (p. 121)



42) Dibujo del proyecto para las barrancas de San Vicente. *Plan Regulador*. (p. 122)



ANEXO A: CIUDAD

43) “Mataderos dentro de la Ciudad: las tropas y los carros.” *Plan Regulador de 1927.* (p. 123)



44) “Escuela de Agricultura” vista desde la av. Vélez Sarsfield. *Plan Regulador de 1927.* (p. 124)



ANEXO A: CIUDAD

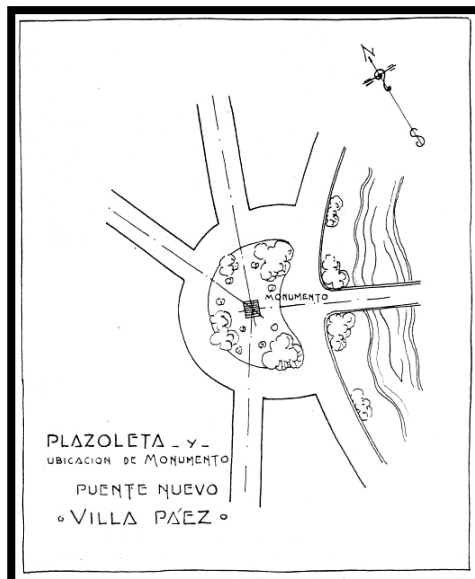
45) “Camino a Malagueño” con la aclaración “se ensancha”. *Plan Regulador de 1927* (p. 126)



46) “El Basural” en el “estado actual”. *Plan Regulador de 1927* p. 129

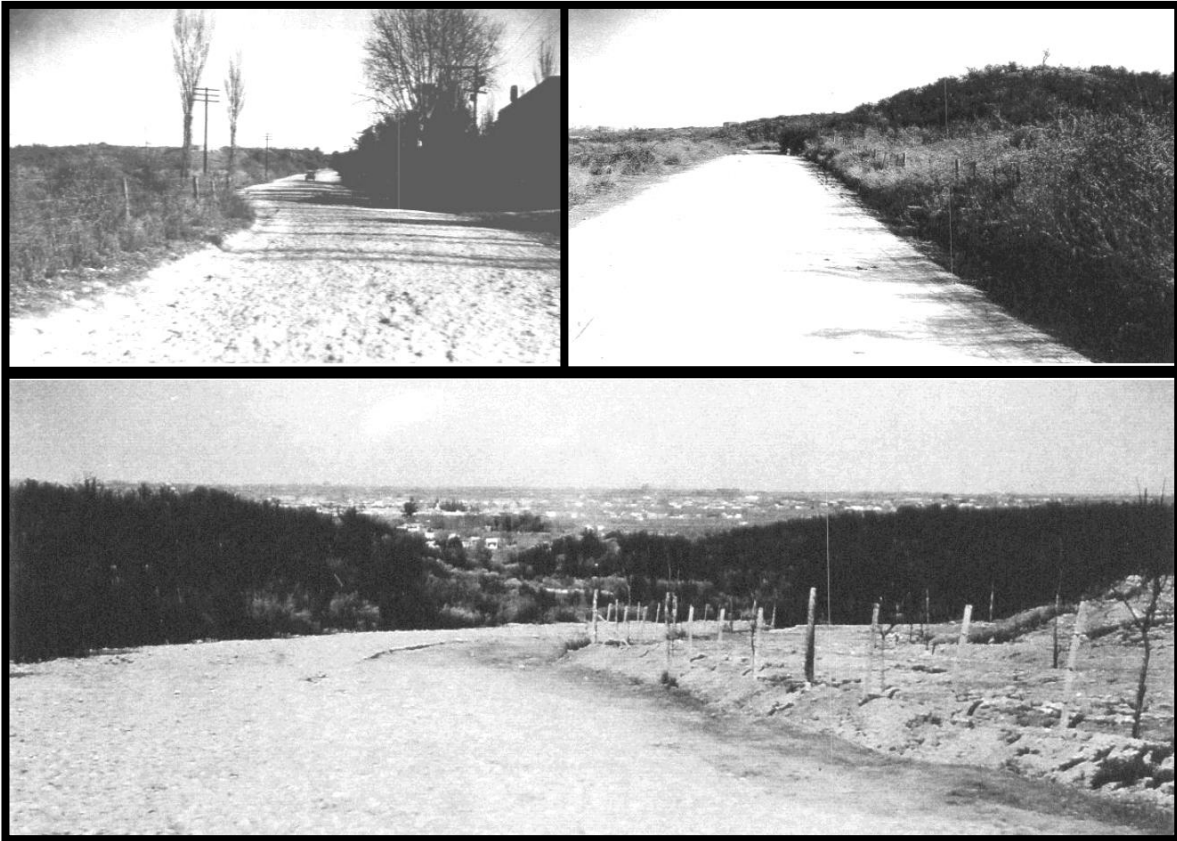


47) Plazoleta y nuevo puente de Villa Páez, como propuesta. *Plan Regulador de 1927* (p. 131)

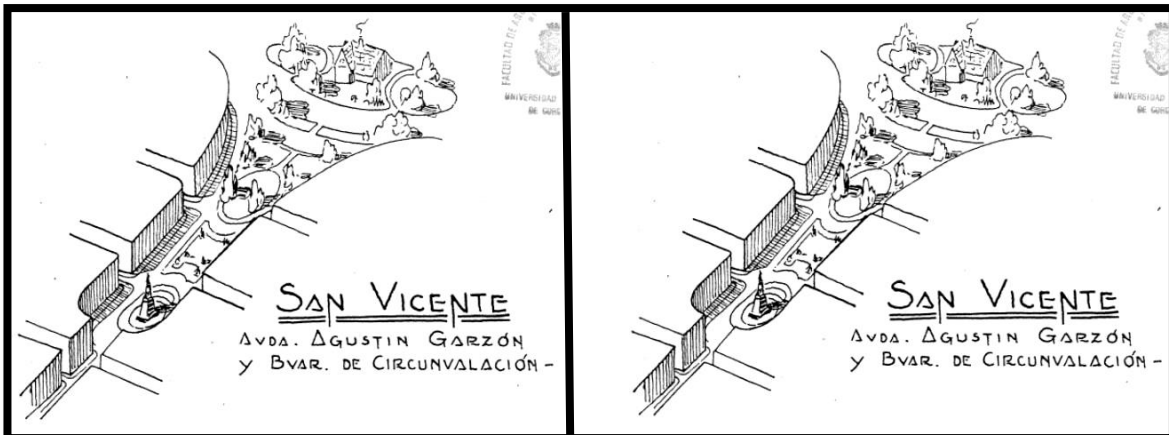


ANEXO A: CIUDAD

48) “Camino a La Calera” y “Subida a Río Ceballos”. *Plan Regulador* (pp. 133, 135 y 136)

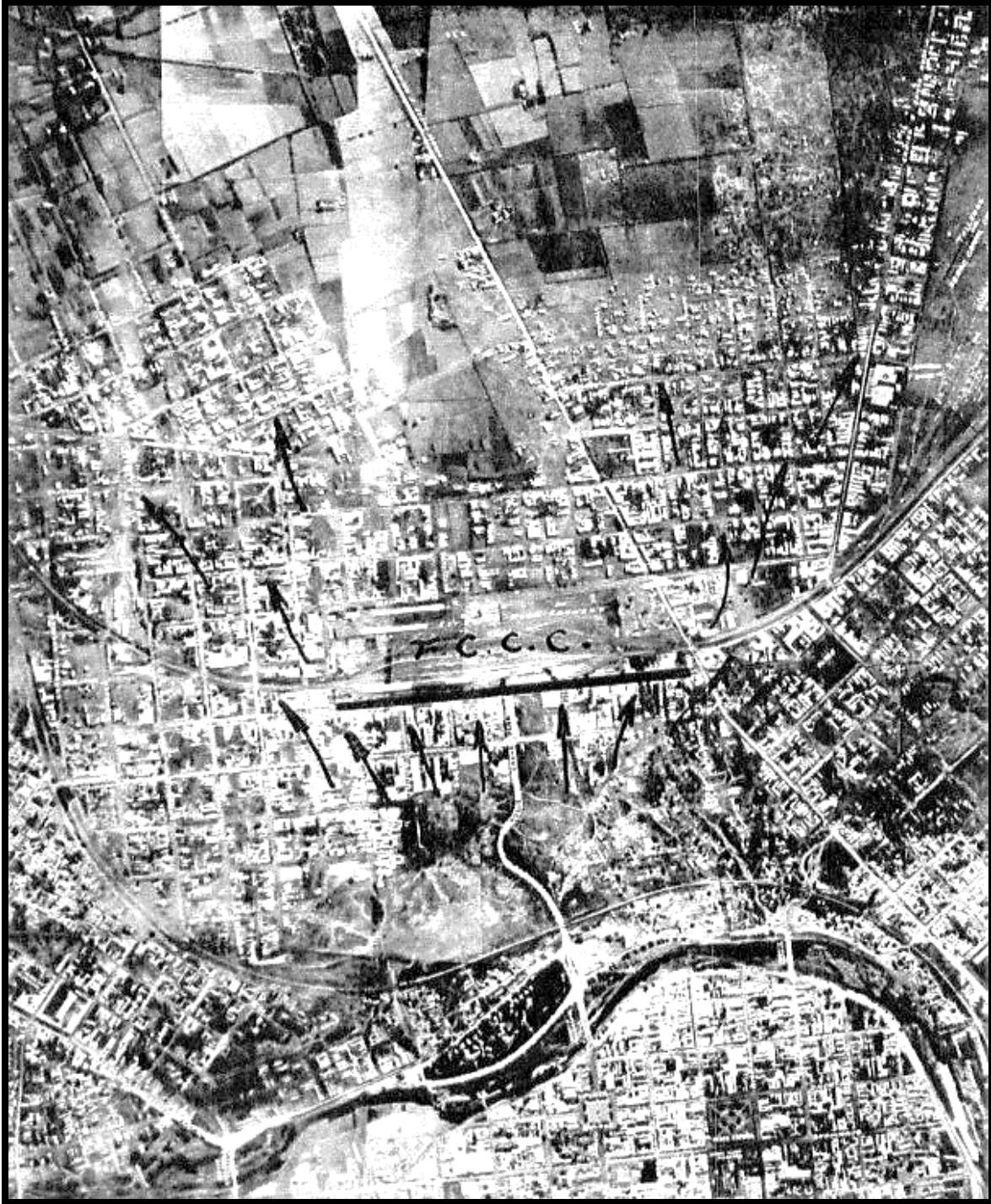


49) Dibujos de propuestas para San Vicente y Altos de San Vicente. *Plan Regulador*. (p. 142)



ANEXO A: CIUDAD

50) “Obstáculos que presenta la Estación del FCCC (Actual Belgrano) al desarrollo de la población”. Foto aérea del sector de Alta Córdoba. *Plan Regulador de 1927* (p. 145)



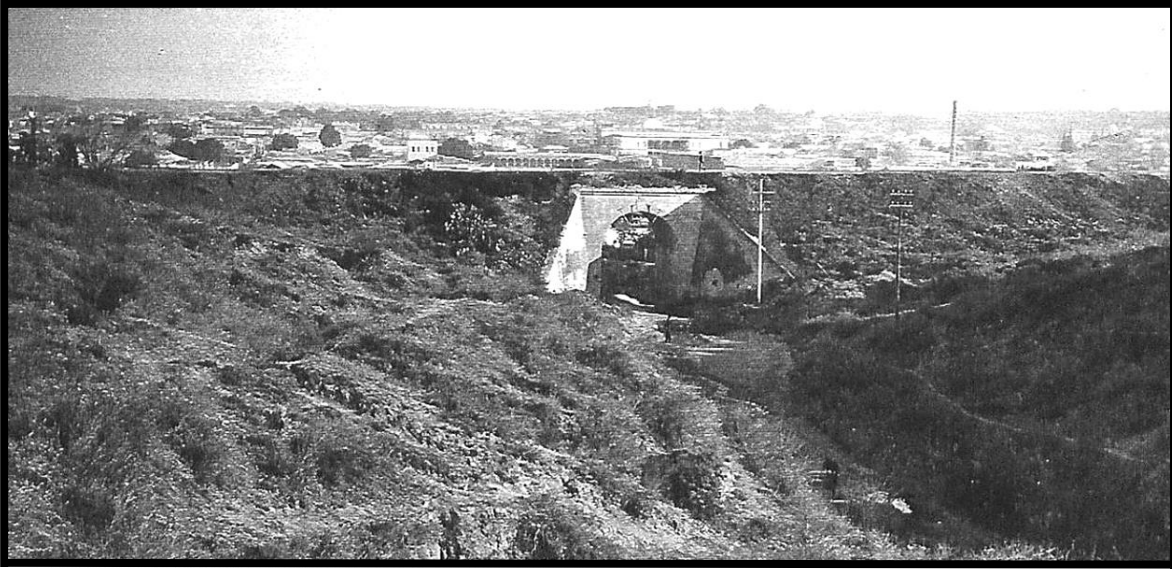
ANEXO A: CIUDAD

51) Ventaja de la calle proyectada sobre las del terraplén de las vías del FC: Paso nivel de la calle Fraguero que tiene que desaparecer (p. 146). Traza de la calle proyectada sobre las del terraplén de las vías del FC (p. 147). Alta Córdoba: Alcantarilla que se transforma. (p. 148). Vías que unen el FCB con el antiguo FCCN; al centro y atrás la antigua estación. *Plan Regulador de 1927* (p. 149)



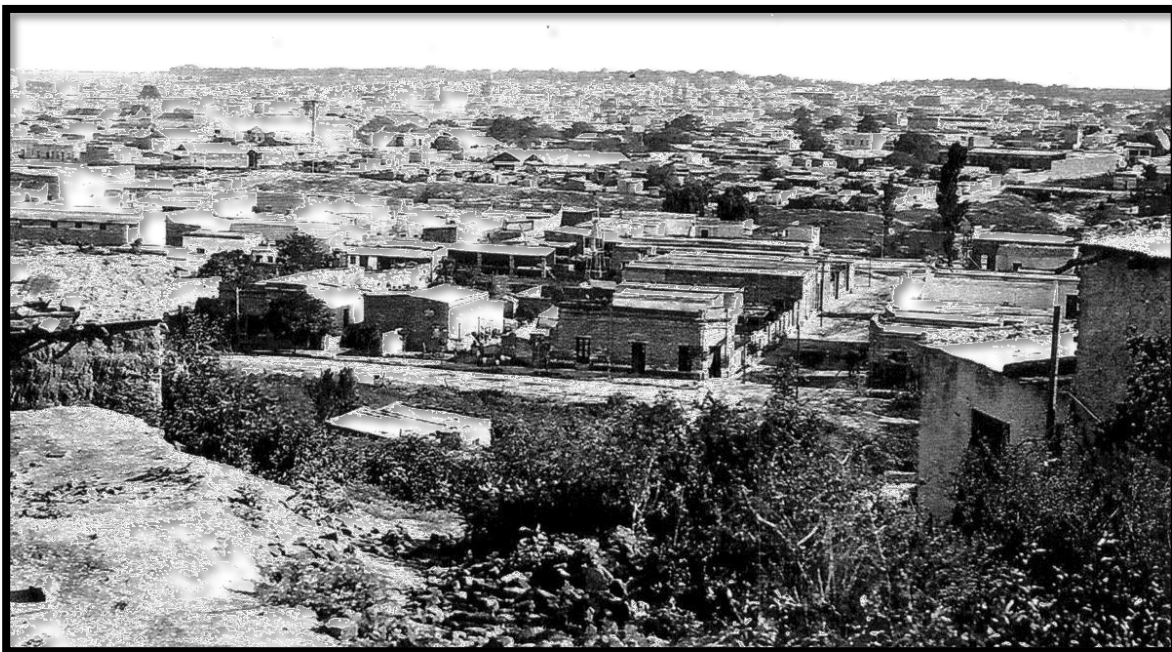
ANEXO A: CIUDAD

52) Detalles de las calles en Alta Córdoba y el FC. *Plan Regulador de 1927* (pp. 149-151)

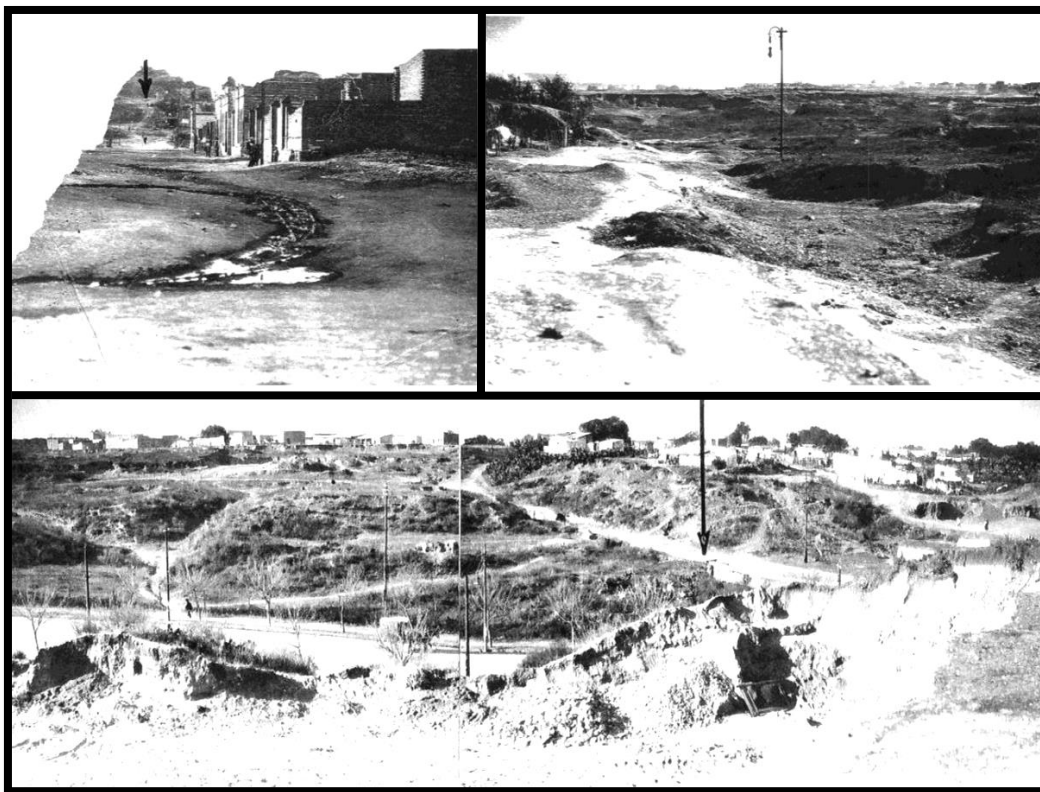


ANEXO A: CIUDAD

53) “Vista panorámica de la ciudad desde las barrancas” Desde Alta Córdoba se ve la baja altura de las edificaciones, donde destacan las torres y cúpulas de las iglesias. *Plan Regulador*. (p. 152)

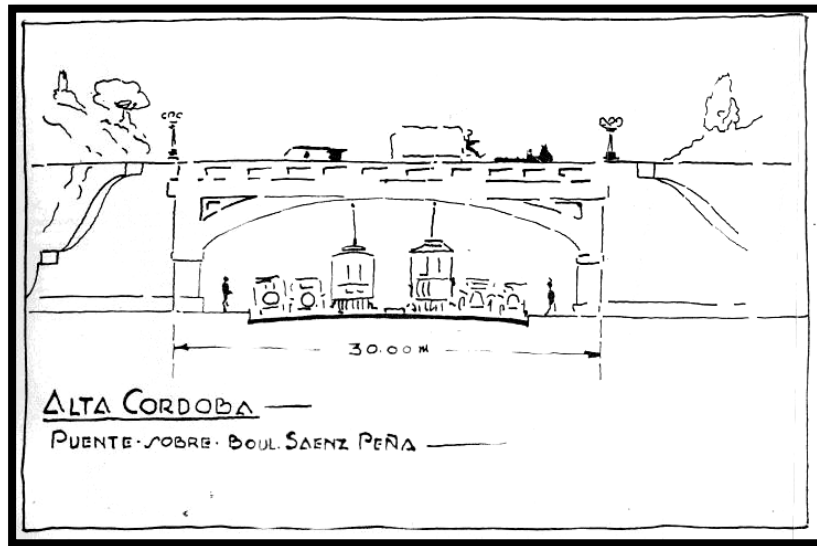


54) “Bajada del Negrito Muerto lugar a transformarse”. Hoy bajada Roque Sáenz Peña. *Plan Regulador de 1927* (pp. 153, 154)

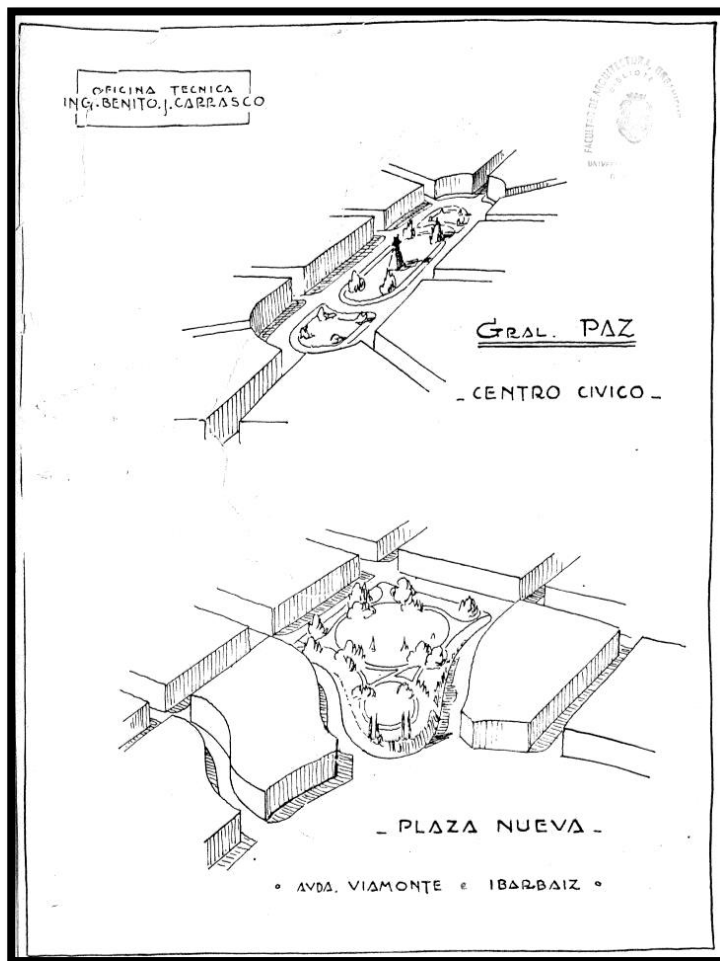


ANEXO A: CIUDAD

55) Calle Sáenz Peña con proyecto del puente de FC a vehicular. *Plan Regulador de 1927* (p. 156)

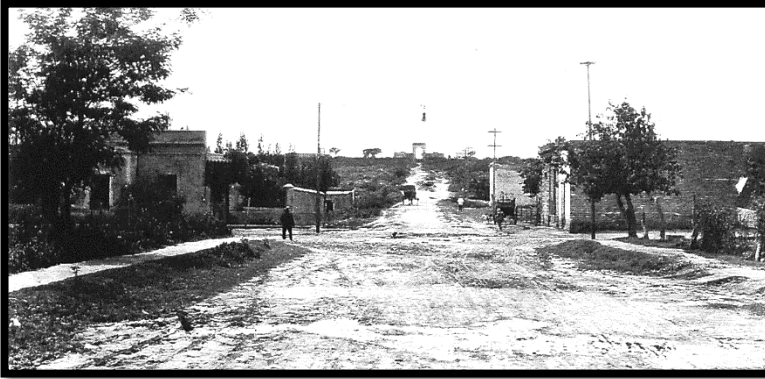


56) Proyectos para el barrio General Paz: Centro Cívico y plaza. *Plan Regulador*. (p. 161)

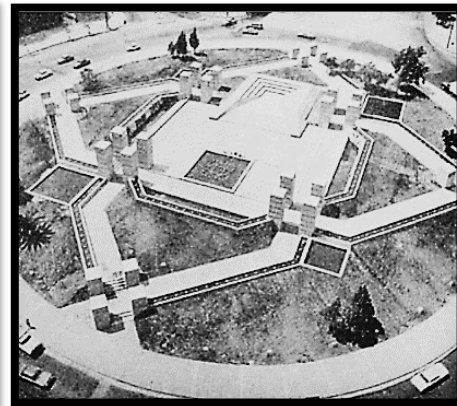


ANEXO A: CIUDAD

57) Fotos del barrio San Vicente: calle Agustín Garzón en todo el largo, mirando al este; al fondo se ve la entrada al Hipódromo. Abajo, la misma calle vista hacia el Centro. *Plan Regulador*. (p. 166)



58) Plaza España (entonces Centenario), fue construida como parte de la urbanización promovida por Miguel Crisol llamada Nueva Córdoba. Vista hacia el oeste, donde destacan el Palacio Dionisi (ver N° 34 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B. Edificios), la casona donde está ahora el Instituto Goethe, el edificio que es ahora el Club de la Fuerzas Armadas y el Palacete de Francisco Petrone (ver N° 44 en Primera Parte Anexo Cap. 2. B). *Plan Regulador de 1927*.



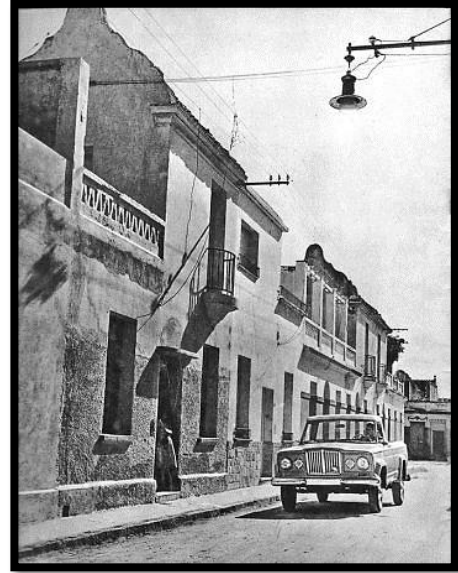
A la izquierda la Plaza España original en su inauguración. A la derecha la misma plaza remodelada en 1982 durante la última dictadura,

cuyo proyecto hizo en 1969 bajo otra dictadura (1966-1973) el arquitecto Miguel A. Roca; en los dos momentos como funcionario.

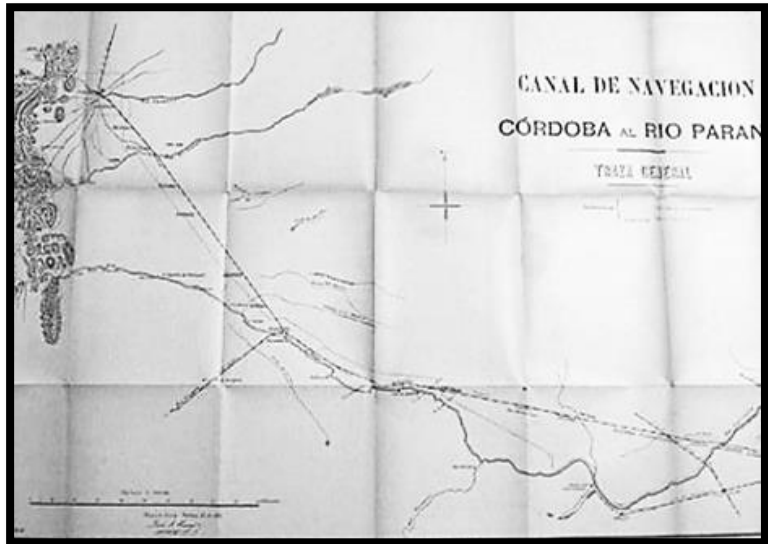
59) Viviendas Obreras en San Vicente y Observatorio. Frente al Molino Letizia el gobierno de la provincia de Córdoba construyó un pequeño barrio obrero inaugurado en 1925, el proyecto fue diseñado por Juan Kronfuss. En ese barrio que, luego, pasó a llamarse Kronfuss, se hicieron 99 casas en un lote ubicado sobre la calle Agustín Garzón (hoy Agustín Garzón al 1400) y próximo a los hornos de cal que se encontraban en la bajada Pucará (identificados con el nombre de “Hornos de Cal Serrano” primero y luego “Hornos de Cal Thea”

ANEXO A: CIUDAD

construidos en 1887). La obra se pagó con fondos públicos y estaba destinada a familias obreras. Las casas tenían 5 habitaciones y baño interno, con desagües a una cámara séptica y conexión a cloacas. (La Voz del Interior, 2008). (Derecha)
Otras viviendas obreras se construyeron entre 1924 y 1937 en el barrio Observatorio, por la empresa Groppo, se encuentran entre las calles Paso de los Andes y el Pasaje Groppo. (Abajo)



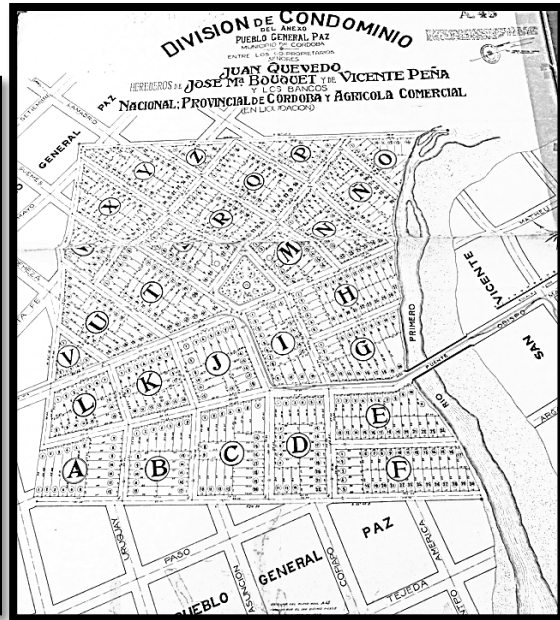
60) Los caminos de agua. El “Canal de Huergo” partiría desde Córdoba, a la altura de barrio San Vicente, alimentado en su inicio por las aguas del río Primero para luego recibir las del Segundo en proximidades de la localidad homónima y al sur de Pampayasta proveerse del caudal del Tercero. Luego, continuaría su marcha paralelo al curso de este río pasando al Norte de Villa María, donde se fijaría un puerto, para llegar al Paraná a la altura de San Lorenzo, en la provincia de Santa Fe. El trazado del canal, que tendría una extensión de 453 kilómetros, estaba determinado por el aprovechamiento de los desniveles del terreno. El proyecto del ingeniero Luis Huergo fue presentado al Gobierno de la provincia de Córdoba y convertido en ley el 30 de julio de 1890. Fuente del plano del proyecto: *El Diario*, de Villa María, martes 21 de enero de 2014



61) Ampliación del Pueblo General Paz, después de 1923. Retaroli y otros, proponen leer estas modificaciones en la dinámica urbana como una segunda expansión en la ciudad de Córdoba que se extendió desde 1931-1970, producto del crecimiento sostenido de la ciudad por las migraciones externas e internas. En el caso particular de esta ampliación del barrio General Paz, la antigua Quinta de López, “adoptará un trazado irregular, casi radial (...) La variación de la forma y tamaño del amanzanamiento, la miniaturización de los lotes, con la densificación resultante, evidencian los efectos de la especulación rentista sobre los criterios higienistas de los comienzos. Sus pobladores también se diferenciarán por sus menores recursos e inferior extracción social” (Rettaroli et.al, 1997) Plano de 1923, firmado por el ingeniero Dídimo Posse. Archivo Histórico de

ANEXO A: CIUDAD

la Dirección General de Catastro, del Gobierno de la provincia de Córdoba. Tomado de: http://www2.cordoba.gov.ar/historia-memoria-barrial-cordoba/?page_id=892



La imagen de la izquierda es actual y está recuperada de Google Earth. El límite superior está definido por la actual calle Pedro Savid y el inferior por la calle Juan José Paso.

62) Urbanización Argüello, se realizó en 1914 con un original trazado en forma de diagonales que tiene su corazón en la Plaza Lisandro Novillo Saravia entre las calles Ricardo Rojas, Ramón y Cajal, Raymondo Poincaré y se presume que Joseph Bouvard, famoso urbanista y paisajista francés participó en el diseño urbano de este barrio. Son características las casonas de estilo inglés con techos de chapa y alegres cenefas decoradas. Otras, de diseño pintoresquista y neocolonial con amplios parques arbolados imprimieron la fisonomía profusamente arbolada que aún se conserva en algunos sectores. También son típicas las anchas calles (Ramón y Cajal, y Vidal) contenidas entre colosales plátanos. En calle Donato Álvarez al 380, casi enfrentada a la Estación Argüello, se encuentra Villa Luisa, donde en la actualidad funciona la Universidad Blas Pascal. A comienzos del siglo 20 los hermanos Ernesto y Raúl Argüello vendieron a Faustino Ripamonti, de la ciudad de Rafaela (provincia de Santa Fe) empresario vinculado al campo, los terrenos de lo que fue casa de descanso. Una amplia galería y un parque con esculturas de personajes escapados de famosos cuentos infantiles como Blancanieves y los siete enanitos, se hicieron, según dicen los vecinos, por amor a la hija discapacitada. Los herederos vendieron Villa Elisa en 1951, en la década de 1960 se instaló un geriátrico y, en 1991, comenzó a funcionar la Universidad Blas Pascal que preservó la singular casona (Navajas 2007).



ANEXO A: CIUDAD

63) Circuito La Tablada. El 23 de noviembre 1914 se fundó el primer club de automovilismo de Córdoba, con el nombre de Asociación deportiva Audax, que organizó entre 1923 y 1930 las carreras categoría fuerza libre en circuito La Tablada, en el barrio Argüello. En la primera, resultó ganador Daniel Atagaveytía con un auto Hudson el 12 de octubre de 1923. En 1924, se corrió el Gran Premio Comercio de Córdoba, organizado por el Audax de Córdoba sobre un recorrido total de 505 km. En el mismo se registra el debut en nuestras carreras de la marca Bugatti. Se trató de un modelo Type 30, fabricado en 1922, auto de cuatro plazas, equipado con motor de ocho cilindros de 1991 cm³ y 75 caballos de fuerza. La conducción estuvo a cargo del piloto Piñeira, que debió abandonar. El 16 de abril de 1925 perdieron la vida en este circuito el conductor Eduardo Luro y su acompañante Rodolfo Figoli que tripulaban un Stuz, cuando a poco de largar chocan contra un árbol e impactan al público, falleciendo la señora Rosa D'Angelo, primera víctima entre los espectadores de las carreras de auto en el país. El Premio Audax Córdoba, de 1929, lo ganó Carlos Zatuszeck conduciendo un Daimler-Benz SSKL (Foto). El piloto era un austríaco nacido el 28 de setiembre de 1897 apodado por el público como "el Alemán", que llegó al país el 23 de agosto de 1923. El auto podía viajar a una velocidad media de 196 km/h, a pesar de su gran tamaño y peso, casi 2.000 kg, que recibió el mote de "el ómnibus" de parte del público. Fuente: http://archivo.lavoz.com.ar/2001/0417/suplementos/automotores/nota26874_1.htm



CAPÍTULO 3: El plan de Lapadula y la ciudad en 1961

0) Fotografía aérea circa 1961



1) **Barrio La France.** Los terrenos donde se construyó le pertenecían a Celina Loustau de Ferrer y fueron loteados en el año 1939. Allí se instaló la gran fábrica de maquinarias Conarg y el Club Huracán que ya estaba fundado desde 1920 (Bischoff, 1986: 169). Ubicado al noroeste de la ciudad, entre avenida Los Granaderos, avenida Manuel Cardeñosa y avenida Monseñor Pablo Cabrera hasta el a del tren del FC Córdoba a Cruz del Eje. Fueron de una quinta que perteneció a Jean Loustau-Chartez (francés), un próspero empresario dedicado a la ferretería e importación de maquinaria agrícola. Su esposa, Désirée Bidaut (parisina), hija de un ingeniero civil que llegó con toda su familia por 1860 contratado por el gobierno provincial. De ahí el nombre de "La France" que le pusieron a la quintas de recreo de la familia Loustau-Bidaut. Entonces tenía un canal de agua, molino, caballerizas, cancha de tenis, jardines, parque, galpones, y diversas construcciones propias para su

ANEXO A: CIUDAD

explotación; y, la casa de la residencia, de planta rectangular estaba rodeada por una galería. Se accedía por un camino por las tierras baldías que después pasó a ser la avenida Los Granaderos. Avanzado la ciudad con el paso del tiempo la quinta fue rodeada por construcciones y, la quinta con la casa fueron desmantelados y cerrados. En esas circunstancias los herederos, Celina Loustau-Bidaut y su esposo, Ernesto Soler Olive, donaron el edificio de la casa para la primera escuela que hubo en la zona, y años después, en 1941, lotearon las tierras. En esos lotes se radicaron inmigrantes italianos que llegaron huyendo de Segunda Guerra. En 1920 se fundó el Club Atlético Huracán. En 1932, su estadio estaba en Barrio San Martín y, años más tarde, se trasladó al pasaje Garayar s/n del barrio donde permanece. Durante sus más de 100 años de historia el club



Publicidad de la fábrica Conarg. Una reseña sobre su historia y la fuente de esta foto, en: <http://pesadosargentinos.blogspot.com/2014/05/conarg.html>

2) **Barrio Los Paraísos**, se creó en 1941 sobre tierras que eran propiedad de Jacobs Malbran de Escarguel (Bischoff, 1986: 168). Se localiza al norte del barrio San Martín, ocupa casi cincuenta has. con calles que mantienen la ortogonalidad del trazado a pesar de que dos de sus límites están inclinados. El bulevar Los Andes (al este) está inclinado unos 15° respecto al eje norte-sur y el bulevar Los Granaderos (al sur) unos 30° respecto al eje este-oeste. Las manzanas son rectangulares con el lado más corto en el sentido este-oeste y el más largo perpendicular; para mantener este trazado se han creado manzanas triangulares en el encuentro con la ciudad. En el encuentro de las calles Florencio Sánchez y Bartolomé Argenzola se encuentra la plaza de una manzana de extensión rotada de modo que las calles dan a sus vértices.

3) **Urbanización intersticial**. Se la llama así en la literatura más actual a la expansión urbana *entre barrios preexistentes*. La trama de la ciudad de Córdoba presenta un figura completa que se parece a una frazada de parches (patchwork), debido a que los barrios se construyeron uno a uno, aislados entre sí, por iniciativa de sus propietarios sin un plan o una regulación general que organizara al conjunto. Con el crecimiento y extensión de la ciudad se construyeron los intersticios que unificaron la trama general formando un dibujo irregular y aleatorio, sin la organización regular que mantiene las frazadas de parches. Para las uniones se utilizaron manzanas irregulares o híbridas. “La cuestión de la ‘manzana híbrida’ de usos mixtos y los procesos de ‘urbanización intersticial’ son dos de los hilos conductores centrales del análisis.” Expresión usada en el artículo “Formación y Transformación de Tejidos Urbanos Híbridos. Estudio de casos en las Regiones Metropolitanas de Bogotá y Buenos Aires” (Vecslir, Lorena, et al, 2013). Por su parte Laura Alcalá Pallini en “Dimensiones Urbanas del problema habitacional. El caso de la Ciudad de Resistencia, Argentina” tipifica tres modos de crecimiento urbano, dos de los cuales ocurrieron de manera previa al intersticial; estos modos sucesivos describen adecuadamente el proceso histórico que se observa en la ciudad de Córdoba. Al *primer modo* que se dio a partir de la planta original, lo denomina *crecimiento progresivo por proximidad*, al *segundo modo* lo llama *urbanización por saltos*, y al *tercer modo* le dice *crecimiento intersticial*. “Cada nuevo barrio o ‘paquete’, pendía o colgaba de uno de estos ejes de manera directa o a través de alguna vía secundaria,

ANEXO A: CIUDAD

quedando garantizada así su vinculación a la red primaria y a través de ella al resto de la ciudad. Con esta modalidad de urbanización, se pasa del crecimiento progresivo por contigüidad al crecimiento ‘por saltos’. A lo largo de estos ejes, la urbanización intersticial se produce en una etapa posterior, como consecuencia casi natural del crecimiento por saltos de la forma anterior. En este caso ya no se trata de la extensión de la infraestructura madre sino de la distribución de ésta al terreno a urbanizar” (Alcalá Pallini, 2007).

4) Centro. Es el más antiguo de la ciudad, donde están los edificios históricos y de las principales empresas y bancos. Comprende las 70 manzanas originarias, más las que se fueron incorporando en su entorno inmediato, delimitado por: los bulevares Mitre y Guzmán al norte; Guzmán y Perón al este; Illia-San Juan por el sur; la calle Arturo M. Bas por el oeste, que continúa por Marcelo T. de Alvear (paralelo al curso del arroyo La Cañada) hasta el río. De conjunto tiene una superficie aproximada de 137 manzanas más los espacios de circulación, los que dan un total de 2,8873 km² o 288,73 has, estimada a partir de la observación de las fotos. (M.H). Por aquí circulan casi todas las líneas del transporte colectivo urbano, reafirmando la centralidad de vida de la ciudad. También está la Terminal de Ómnibus de Córdoba, desde donde salen y llegan los ómnibus interurbanos y la del Ferrocarril Mitre (FCCC).



A la izquierda foto de la plaza San Martín, antigua Plaza Mayor. En primer Plano la estatua ecuestre del general San Martín, al fondo la iglesia Catedral.



A la derecha, vista aérea del Centro. En el inferior se la estación del Ferrocarril Mitre (FCCC) y la Terminal de Ómnibus. En el horizonte las sierras.

5) Plazoleta Jerónimo Luis de Cabrera. La historia de la construcción de esta plazoleta, es por demás reveladora de los vericuetos administrativos y políticos que tuvo que recorrer cada obra que modificó trazados históricos. Dice Boixadós al respecto: “Plaza del Fundador: los terrenos vacíos de esta manzana, dejados por la construcción de la Catedral se fueron ocupando de forma muy precaria, situación que explica el difícil saneamiento de los títulos cuando se impulsó desde la municipalidad la apertura de una plazoleta en 1953. Almacenes, dicen los primeros testimonios; y piezas de baja confección fueron las construcciones de esta fracción de terreno para luego dar asentamiento a un edificio muy rudimentario del *Seminario Nuestra Señora de Loreto*. La institución debió afrontar las penurias de las guerras independentistas y del largo período del Gobernador Manuel López (1835/1852) quien ordenó su clausura. Por este escrito se deduce que el edificio ya contaba con dos pisos, con una capilla y que posiblemente en los años de clausura fuera utilizado como archivo y dependencia policial, o bien como casa de Gobierno, sugiere Efraín U. Bischoff. En 1905 se construye un Seminario Nuevo en la avenida Vélez Sarsfield al 500 y este edificio pasó a utilizarse como sede de comercios. Más allá de los intereses eclesiásticos y de los usos que pudo dársele a esta poco agraciada construcción, desde fines del siglo XIX corrió el riesgo de ser cercenada parcialmente. Así bajo la intendencia de Luis Revol (1887/1891) se proyectaba el ensanche de la calle San Jerónimo y 27 de Abril hasta la Representantes (actual Vélez Sarsfield) con una avenida, que se llamaría Boulevard Revol, de veinte metros de ancho, habiéndose ya expropiado diez metros de terreno del costado norte. El intendente Revol esgrimía argumentos de necesidad pública, como la mala circulación y el peligro para el transeúnte. Otro proyecto amenazó las paredes del Seminario durante la gobernación del doctor José Antonio Ortiz y Herrera (1907-1909), ya que allí se diseñaban los jardines que acompañarían el palacio de gobierno, a levantarse en el Cabildo. 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. Así encontramos que en la sesión del 27 de agosto de 1953 uno

ANEXO A: CIUDAD

de los asuntos entrados a la Cámara de Diputados, que en ese momento actuaba como Concejo Deliberante, fue el proyecto de ordenanza impulsado por el intendente Manuel Martín Federico referido a la expropiación de todos los inmuebles comprendidos en la manzana ubicada entre las calles Independencia, 27 de Abril y Obispo Trejo y Sanabria y Cuzco, con la excepción de la “(...) *Iglesia Catedral y lugar que se destine para la casa parroquial y el museo*”. El convenio de expropiación, a firmarse con el Arzobispado, sólo dejaba sin demoler el edificio de la Iglesia, la casa parroquial y el museo. Por no tener datos precisos sobre la valuación fiscal y dominio de los inmuebles se postergó su sanción. Esos datos llegarán en la sesión del 25 de noviembre permitiendo que el proyecto quedara sancionado con algunas modificaciones. Principalmente

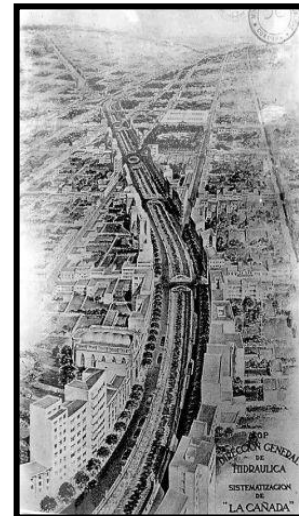


es el artículo 3° el que generó discusiones, ‘Art. 3°- Facultase al Departamento Ejecutivo a realizar un convenio con el Arzobispado de Córdoba, mediante el cual se determinará la forma de pago. Este convenio será *ad referendum* de la H. Cámara de Diputados, en su carácter de Concejo Deliberativo’. El informe de la Dirección de Rentas notificaba que no figura el dominio de esos terrenos en el Registro General de Propiedades, por ende, no se sabía si era el Arzobispado con quien debía firmarse el convenio o si tal vez eran tierras públicas. Esas incertidumbres del proyecto lleva al diputado Miguel A. Fernández a definirlo como *límpico o simbólico* por no saberse con quién iba a firmarse el convenio, cómo iba a financiarse ni cómo iban a realizarse las expropiaciones. Por moción del diputado Mosquera Ferrando se agrega a ese artículo 3° que el convenio se realizaría entre el Departamento Ejecutivo y el Arzobispado de Córdoba o ‘a quién o quiénes corresponda’. El convenio entre el Arzobispado, representado por el Arzobispo Fermín E. Lafitte, y el Departamento Ejecutivo municipal a cargo de Manuel Martín Federico, llegó recién a mediados del año 1954 pudiéndose concretar aquel objetivo de despejar la Iglesia Catedral. La empresa Brasca Hnos. fue la encargada de llevar a cabo las obras de demolición, que incluyó todo lo construido al poniente de la catedral, por lo que también se demolió el museo y depósito con la entrada correspondiente. El 28 de junio 1955 arriba a Córdoba, proveniente de Buenos Aires, el bronce de Jerónimo Luis de Cabrera, obra de 2,70 metros de alto y realizada por el escultor cordobés Horacio Juárez. Junto a la estatua se representaban cuatro alegorías en relieve de un metro cada una aplicada en una muralla de once metros y cincuenta centímetros de largo, sostenida por columnas. Esos subtemas se referían al trabajo de la ciudad, del campo, intelectual y artístico”.

(Boixados, 2013) Imagen actual de la Plazoleta Jerónimo Luis de Cabrera. Fuente de la imagen *Mi Ciudad*, recuperado de:

<http://my-ciudad.blogspot.com.ar/2010/06/plazoleta-del-fundador-y-el-pasaje.html>

6) Sistematización del arroyo La Cañada. El 4 de julio de 1944, se daban por iniciadas las obras para sistematizar este arroyo. Tras una larga historia de violentas crecidas que inundaban los barrios aledaño, durante el gobierno de Amadeo Sabatini, se decidió resolver el problema. La obra estuvo a cargo del ingeniero Víctor Metzadour; alcanzó una longitud de casi 3 km hasta su desagüe en el río con un cauce regular de 15 metros de ancho, en ambos lados calles arboladas. Hoy, es un paisaje característico de la ciudad (Brondo, 2014).



Fuente de la imagen Córdoba de Antaño recuperado de http://www.xn--cordobadeantao-2nb.com.ar/capital/arquitectura/la-canada#!250116_447448421964656_588939554_n

ANEXO A: CIUDAD

7) Puente Antártida Argentina. “El Antártida Argentina (tal su nombre completo) es uno de los más bellos de la treintena de puentes que atraviesan el Río Suquía, en su paso por la ciudad de Córdoba. Se empezó a construir en 1949, durante la administración municipal de José Posada. Para su concreción, se aprovecharon materiales recuperados de la demolición de los puentes Sarmiento y Juárez Celman, estos habían sido reconstruidos tiempo antes. Se construyó de manera conjunta entre el Municipio y la Provincia. En el diseño del proyecto trabajaron profesionales de la Oficina de Obras Públicas del gobierno vecinal y del Ministerio de Obras Públicas, a cargo entonces, del ingeniero Fernando Cerrajería. El pontón cuenta con tres arcos y ocho columnas, ornamentadas con faroles divididos en dos brazos. En el extremo norte había escalera para acceder al Parque Las Heras desde el río. En el acceso desde Jujuy está la plazoleta Luis Revol.” (Brondo: 2013).

El 13 de Setiembre de 1948, los gobiernos municipal y provincial firmaron un convenio para su construcción. El 19 de Octubre del mismo año el Intendente Municipal José B. Posada, pidió al Concejo Deliberante, que era la Cámara de Diputados de la Provincia, se le diera nombre de “Antártida Argentina” al puente 'que se está construyendo sobre la calle Lavalleja'. Fue construido por la empresa de Benito Roggio en hormigón armado. Una mención se merece la estatua del Oso Polar del Puente Antártida: Alguien encargó para ese puente, en el que la calle céntrica Jujuy cambia su nombre por Lavalleja, la escultura de un oso polar. Otra persona advirtió, casi sobre la inauguración misma, que en la Antártida no hay osos polares. El intendente ordena llevar el oso a otra parte. La escultura comenzó a deambular por parques, plazas y paseos de la ciudad. De vez en cuando desaparece y aparece en otro sitio. ¿Qué hace un oso polar en un lugar tan caluroso y sofocante como esta ciudad? ¿Qué mira? ¿Qué esconde? En la Antártida no hay osos. ¿Imagina usted el vértigo que esta frase puede haberle provocado al intendente de Córdoba a mediados de la década de 1950, minutos antes de inaugurar el puente Antártida Argentina, mientras la

escultura de un oso polar atravesaba la ciudad para ser instalada en la flamante unión entre Cofico y el Centro? Una cuadrilla municipal levantó el Oso y se lo llevó en un camión. De acá para allá. El Oso polar pasó un tiempo en la plaza Vélez Sársfield. De allí fue a la plaza Alberdi (barrio General Paz), volvió a la avenida Vélez Sársfield y luego se instaló en el Parque Sarmiento. Tras ser restaurado, se ubicó en la explanada lateral del museo Caraffa. Fuentes: (AHMC, Archivo Histórico Municipal de Córdoba) (“Los Puentes del Suquía”, Carlos A. Page) “El oso antártico”, por Federico Lavezzo (ALVI. Archivo *La Voz del Interior*) “La estatua que se



equivocó de hemisferio”, por Emanuel Rodríguez <http://www.lavoz.com.ar/.../la-estatua-que-se-equivoco-de...> Recuperado de: S/F “Puente Antártida”, S/f *Córdoba de Antaño*, 24/10/2018. <https://www.facebook.com/CordobaAntiguaArgentina/posts/1911249218917895/>

8) Parque Sarmiento. Fue inaugurado en 1911 aunque el proyecto data de 1889, cuando Miguel Crisol encargó al urbanista francés Carlos Thays su diseño en una superficie de 17 hectáreas. Entre los años 1925 y



ANEXO A: CIUDAD

1928 se construyó el Gimnasio Popular diseñado por el arquitecto Emilio Felipe Olmos. En 1931 Felipe Bellini construyó el Teatro Griego “Leopoldo Lugones”. “En cuanto a su diseño, el Parque está organizado en función del gran eje, en sentido este-oeste, constituido por la avenida del Dante. A sus costados se dispone un sistema de calles y senderos de trazado irregular, a modo de paseos secundarios que conducen a distintos puntos de interés, tales como El Rosedal, El Teatro Griego o el lago. Este último con sus dos islas interiores, en una de las cuales funcionó durante años el club Crisol, hasta su disolución a fines de la década del treinta. Sobre la misma avenida se destacan dos grupos escultóricos: el del Dante Alighieri, en el extremo este, y el de Las Sabinas, entre la avenida y el lago, ocupando la posición central de un jardín a la italiana al que le da su nombre. El de Las Sabinas es un magnífico conjunto de mármol, copia del original del siglo XVI, obra de Giovanni Bologna. Hacia el sur, se encuentra el lago principal con sus islas, unidas a los recorridos peatonales del parque mediante puentes construidos en distintas épocas. Al poco tiempo de su instalación, se concedió el servicio de botes de recreo, a cargo de un particular. Entre los paseos internos se destaca El Coniferal, resuelto como una compleja escalinata que alterna sus graderías con espacios de descanso provistos de pérgolas y asientos a la manera de la *Piazza Di Spagna* de Roma, formando uno de los más notables paseos de la ciudad.



La parte superior finaliza en una amplia rotonda con notables vistas hacia la ciudad. En su centro se destaca el monumento a José Gervasio Artigas, inaugurado en noviembre de 1955, cuya estatua fue donada por el gobierno de Uruguay. A su derecha, como si fuera una gigantesca escultura, se observa la rueda gigante atribuida a Gustave Eiffel, y construida posiblemente en los talleres Vasena de la ciudad de Buenos Aires. Entre la añosa arboleda se insertan, asimismo, otros sitios de interés como el Templo de la Gloria y el monumento a Manuel de Falla. Este es un espacio que recuerda al famoso músico español que pasó sus últimos años en nuestra provincia. La calle que conduce a este monumento fue el ingreso original al parque, al que se accedía rodeando el monumento a Deán Funes, ya que el actual, desde la Plaza España, fue abierto en la década del treinta. En la segunda década del siglo XX se organizó en el extremo noreste, en el sitio conocido como la Barranca de los Loros, el Jardín Zoológico; uno de los más bellos del país, con una destacada actividad científica además de los aspectos recreativos que le son propios". (Bettolli, s.f.).

Las fotos del parque de la página anterior son fragmentos de las de toda la ciudad presentadas como: *Plan Regulador de 1927*, ca. 1961 y 1984. Las de esta página arriba son: a la izquierda de la ciudad de ca. 1984 y la de la derecha es de octubre



de este año tomada Google earth. La de la izquierda es una vista nocturna actual del Parque sobre la avenida Lugones, en la que destaca la “Vuelta al mundo”, una antigua noria de diversiones de 1916 reconstruida en 2001. Foto enfocada desde el mirador del Coniferal del Parque Sarmiento.

ANEXO A: CIUDAD

9) Barrio Quintas de Santa Ana. Hacia la parte sur del Barrio Alberdi se encontraba la Quinta Santa Ana, en la antigua zona de ejidos y baldíos. “Santa Ana era una propiedad jesuítica ya en el siglo XVII dedicada al recreo dominical de los novicios y alumnos del Monserrat. Con motivo de ese destino formaron instalaciones funcionales. Fuera de los fines festivos de los estudiantes se agregaron quintas y, sobre todo, manzanas.



Luego de la expulsión de los Jesuitas eso quedó abandonado hasta que en 1771 se constituye en Córdoba la Junta de Temporalidades de los Jesuitas expulsos, comisión pública encargada de administrar e ir vendiendo las propiedades jesuíticas. Una de estas propiedades, colindante al norte con el Cementerio San Jerónimo, es comprada por Deán Funes. A principios del siglo esta zona estaba dividida en quintas muy grandes y terrenos baldíos. En estos últimos los universitarios solían practicar deportes; y a finales del año 1938 se instalará allí el *field* del Club Universitario.” (Bravo Tedin, s.f.). En la actualidad el barrio que lleva este nombre es pequeño ya que ocupa apenas 13,74 ha, ubicado al oeste del área central de la ciudad y contiene apenas dos edificios significativos el Nuevo Centro de compras (shopping) y la histórica capilla de Santa Ana. Es una característica de este barrio el trazado curvo de las calles, en parte debido a las

pendientes y barrancas del lugar, que lo hicieron inaccesible al norte de la calle Duarte Quirós, hasta que se construyó el centro comercial inaugurado en 1990.

10) Barrio Juan XXIII. La historia de este barrio se encuentra documentado en un texto que lleva por título *Del Pueblo de La Toma a Juan XXIII, el pasaje desde la Colonia a la Modernización y Urbanización*, del Programa de Historia Oral Barrial de la Secretaría de Cultura de la Municipalidad de Córdoba, en el Taller Coordinado por la Prof. Liliana Torres y publicado en septiembre de 2008. En este texto se indica que el barrio, según la Ordenanza municipal 7884/83, “... ocupa una pequeña superficie de 124.100 m² conformada por 15 manzanas, dispuestas en forma de un rectángulo, cuyos límites son: al norte, la calle Ángel de Peredo; al sur, la calle José Verdi; al este la calle Almirante G. Brown y al oeste, la Avenida Maestro Vidal”. Señala que en tiempos de la Colonia y hasta finales del siglo XVIII “...la superficie que ocupa hoy Juan XXIII era en aquella época una pequeña parte de las ocho mil hectáreas asignadas originalmente como posesión comunal ‘a los indios’. Estos prestaban el servicio de ‘agua y leña’ y de mantención de la ‘acequia’ de la ciudad, proveniente del Río Primero; siendo además un sector proveedor de legumbres para la población de la ciudad capital”.



Sector del Pueblo La Toma, recortado del Plano General Nuevo Municipio de la Capital. Según Ley del 2 de Enero de 1894. Confeccionado por el Ingeniero Civil Belisario A. Caraffa. Catastro de la Provincia.

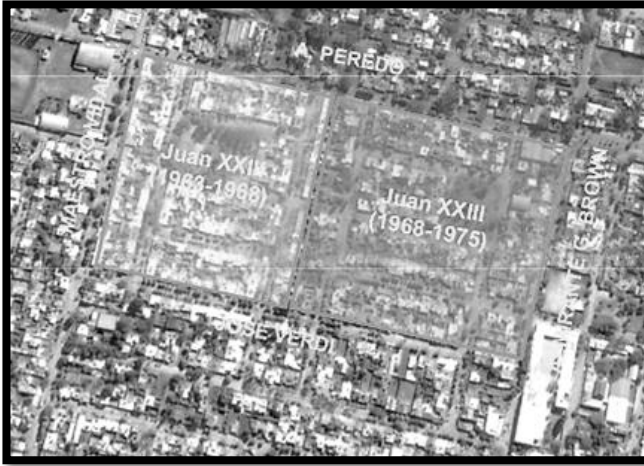
“A lo largo del siglo XIX hubo algunos intentos por liquidar el sistema de posesión comunal de los antiguos pueblos de indios. Cuando comenzaba a forjarse la ‘Argentina Moderna’ el gobierno provincial acometió decididamente, entre 1881 y 1885, contra los descendientes de sus originarios pobladores mediante una legislación que convirtió sus tierras al sistema de propiedad privada. Por lo tanto estas tierras fueron susceptibles de ser compradas, vendidas o también expropiadas en razón de utilidad pública” (p. 5). Y agrega, “Esta iniciativa estatal estaba vinculada con la intención de intensificar la productividad de estas tierras, en consonancia con el proceso de expansión urbana de Córdoba y la creciente especulación inmobiliaria que alcanzó la década del ‘80. Habían incrementado su valor por su cercanía al centro, por su extensión y por la irrigación de la zona mediante el Canal Maestro Sur y sus secundarios, que facilitarían la producción frutihortícola y su abastecimiento a una población urbana finisecular con tan importante crecimiento. El

ANEXO A: CIUDAD

negocio inmobiliario consistió en la compra de grandes extensiones a bajo precio que luego eran fraccionadas a un valor sensiblemente mayor. Una vez mensuradas e incorporadas a la economía de mercado varios agentes inmobiliarios que, ya operaban en otras zonas de la ciudad, comenzaron a adquirirlas.” Así las tierras fueron

vendidas en parcelas cuyo uso fue agrícola. “El perfil productivo fue netamente rural, variando el tipo de producto, según la etapa. Desde 1893 hasta 1930, se erigió como ‘el primer vivero frutal de la ciudad’” (p.10). “Hasta mediados de la década del ‘30 siguieron siendo quintas de perales y hortalizas, (...) desde 1940 hasta mediados de la década del ‘60, se establecieron cortaderos de ladrillos o se alquilaron partes de las propiedades para ese destino, ya que se empezaron a construir varios barrios aledaños. Aun así se mantuvieron algunos perales” (p.11).

A partir de 1983, el municipio a través de una ordenanza gráfica establece ambos sectores como Juan XXIII.



11) Barrio Aeronáutico. El Barrio Aeronáutico fue planificado por Alejandro Bustillo a partir de mediados de los años 1930; mezcló el ideal de la ciudad-jardín con el del tradicional pueblo rural pampeano, y lo completó en el año 1946. Fue situado a la vera del antiguo camino ‘La Punilla’, hoy avenida Fuerza Aérea. Los primeros habitantes fueron los obreros de la Fábrica Militar de Aviones (hoy Fábrica Argentina de Aviones, FAdA), además del personal militar. Se encuentra a unos diez kilómetros al oeste del centro de la ciudad, al norte de la Fábrica Argentina de Aviones y de la Avenida fuerza Aérea (Ruta Nacional N° 20), de la cual está separado por un espacio verde. Posee una organización similar a la de un pueblo rural, contemplada en su planificación: el centro es la plaza flanqueada por la iglesia barrial, alrededor de la cual se ubican las viviendas. En un principio fue consagrada bajo la protección de Nuestra Señora de la Merced, generala del Ejército, cambiando de advocación en 1984 por la de Nuestra Señora de Loreto, patrona de la Fuerza Aérea. (La Biblioteca de la FAUD, 2013).



12) Arco de Córdoba. Está ubicado en la avenida Amadeo Sabattini al 4700. Lo construyó Guillermo Souberan entre los años 1942 y 1943 durante la intendencia del doctor Donato Latella Frías. Consta de dos torreones de estilo español de seis metros de diámetro, de 18,6 metros de altura, cuatro pisos y una unión o puente. Es emblemática por su posición como puerta de ingreso a la ciudad de Córdoba y como vía de comunicación entre Córdoba y Buenos Aires.” (Iros, s.f.).



Arco de Córdoba en construcción. Fuente de la imagen Córdoba de Antaño, recuperado de http://www.xn--cordobadeantao-2nb.com.ar/capital/arquitectura/el-arco-de-cordoba/#1409313_455423731167125_267985042_n

ANEXO A: CIUDAD

13) Barrio Ferroviario Mitre. "... el 17 de julio de 1960, cuando el gremio decidió ocupar las viviendas que



ya estaban listas, pero que la empresa constructora se negaba a entregar. 'Esa madrugada, el gremio de los ferroviarios hizo un operativo comando con las familias. Rompieron el cerco y cada uno tomó su casa', relató Adrián. Tuvieron que resistir las intimidaciones de la Policía y el corte de los servicios públicos. Finalmente la empresa se fue... '17 de Julio' es el nombre de una de las principales calles del barrio" (Cba24N, 2016). En la calle Asturias N° 3960 se encuentra el Instituto Secundario Arturo Capdevila.

14) Barrio José Ignacio Díaz. Los terrenos donde se erigió este barrio pertenecían a José Ignacio Díaz, quien

construyó el Chalet San Felipe en 1910, el loteo y las primeras viviendas se construyeron en la década de 1950. De larga estirpe la familia Díaz comienza su historia en la ciudad con la llegada de Don Francisco Antonio Díaz, tras haber sido nombrado teniente Coronel del regimiento de Milicias por el Rey Carlos IV en España en el año 1803. En 1820 nació su hijo Felipe Díaz que se casó con Eusebia de Igarzábal y tuvieron 22 hijos. A mediados de 1880 compró un predio aproximadamente de 365 Has, ubicado en "los Suburbios Sud Este" de la ciudad. En 1898, algunos de sus hijos heredaron el "Establecimiento San Felipe": Juana, Alejandro, Carlos y José Ignacio Díaz, este



último, compró a sus hermanos sus partes respectivas reuniendo una superficie total de 329 has con 3.271 metros cuadrados que comprendía a las sedes de las viviendas que compartían sus propietarios con la actividad rural agropecuaria. En las tierras de José Ignacio Díaz pastoreaban hasta 40.000 cabezas de ganado. En 1910 mandó a construir a honor a su padre Felipe un bello chalet de estilo italiano con toques arquitectónicos franceses al que bautizó "Chalet San Felipe". En las décadas del treinta y el cuarenta la casona se transformó en un atractivo turístico, ya que tenía un camino de siete cuadras que permitía el recorrido. En la actualidad,



el chalet San Felipe ocupa apenas una manzana porque el resto se vendió en lotes donde se construyó el barrio, y el edificio es propiedad de la Municipalidad y sede de actividades que organiza el gobierno. Hoy el barrio que circunda el chalet lleva su nombre (Torres, 2013). A la izquierda de la imagen del barrio se observa el

predio con el chalet que es hoy el CPC N°13 del Municipio. Dos cuadras hacia el este se ve la plaza Escobar.

15) a. Barrio Yofre Norte. La historia de estos loteos se encuentra documentada en los orígenes de la colonización, mostrando un proceso diferente al de Villa Páez. Las tierras de Barrio Yofre Norte pertenecían a la Estancia Bajada de Piedras del doctor José Augusto Yofre, que en 1890 abarcaba más de 800 hectáreas - se extendía desde el río Suquía en el Sur, hasta el camino rural con destino a Villa Esquíú al Norte-. Para 1909 se habían convertido en tierras de quintas gracias a la facilidad de riego que proveían los canales y acequias, que décadas atrás habían sido delineados por los Ingenieros Dumesnil y Cassaffousth. La vía del FCCN a San

ANEXO A: CIUDAD

Francisco inaugurado en 1888 y la construcción posterior del camino a Monte Cristo, facilitó la circulación de mercaderías. Para 1920 se creó el proyecto de urbanización que estuvo a cargo de Juan Alfredo Meade, quedando aprobados los planos en 1928. En los años posteriores el loteo se fue ampliando a los otros barrios (“Barrio Yofre Norte parte C”, en *Site Google*, tomado de: <https://sites.google.com/site/barrioyofrenorte/parte-c>). El primer loteo fue de veinte manzanas y se lo identificó como sector A; a medida que se fueron agregando nuevas fracciones que fueron cambiando la letra hasta la G. En 1936 se incorporó el sector B, por 1939 se sumaron 23 manzanas como sección C, y después de 1943 se lotearon las últimas 24 hectáreas del sector Norte o sección D, que formaron el actual Barrio Yofre Norte.

b. Barrio Yofre Sur. Ante la muerte de José Augusto Yofre en 1940, sus hijos heredaron las tierras del barrio y, en diciembre de 1943, crearon la Sociedad Civil Barrio Yofre formada por los hermanos Yofre y por el Sr. Juan Ángel Meade. Se continuó con el loteo de las tierras extendiendo el barrio con las secciones E y F que se llamó Yofre Sur, y fue administrado por la “Sociedad Civil Ampliación Barrio Yofre”. Un primo de estos hermanos Yofre, de nombre Elías Justo Yofre, heredero parte de las tierras de la antigua Estancia que recibió de parte de Pío Elías (hermano de José Augusto) se sumó al proyecto formar la sección G. Continuó el fraccionamiento y en 1950 se loteó la sección H. Unas décadas después, en 1980 se hizo el loteo de la sección I en terrenos que habían sido comprado a los Yofre.



16) Villa Corina. Se creó en 1914 cuando el martillero Pedro N. Gonzales remató junto a su hermano los primeros lotes de un total de 370 ofrecidos (*Diario Los Principios*, 22 de abril de 1914) y se presentó el Plano firmado por Echenique Martínez y José María Martinoli (propietario). Efraín U. Bischoff relata que el nombre de la estancia y posteriormente del barrio “...fue impuesto por el doctor Martinoli por la circunstancia de llamarse su esposa Corina Arijón”. (Bischoff, 1986: 297). Antes de 1914 estos terrenos pertenecían a las tierras de la Chacra de la Merced de la familia Yofre. (Parola, s.f.).

17) Barrio Guiñazú. Ubicado en el extremo norte de la ciudad de Córdoba, a ambos costados de la avenida Juan B. Justo/RN9 Norte. A pesar de su ubicación periférica es un barrio antiguo que tiene carácter propio y durante mucho tiempo estuvo separado del resto de la ciudad de Córdoba, lo que le concedió un carácter de pueblo autónomo. El asentamiento se originó en la estación del F.C.C.N. (hoy Belgrano) del ramal conocido como CC1. La estación recibió el nombre de Oseas Guiñazú Estrella, quien fuera gobernador de Mendoza y amigo del entonces presidente Miguel Juárez Celman; la siguiente estación se denominó Juárez Celman. El barrio se extendió físicamente más allá del límite ejidal de la ciudad, quedando una parte como una prolongación en el departamento Colón y administrativamente pasó a estar bajo la jurisdicción del Municipio Estación Juárez Celman con la denominación de Guiñazú Norte (Nuestra Ciudad, s.f.).

18) Ciudad Universitaria. En el año 1899 la provincia donó 179 hectáreas de tierras de Nueva Córdoba a la Nación para la instalación de la Escuela Práctica de Agricultura y Ganadería, inaugurada oficialmente en 1902. En junio de 1949 la escuela se trasladó a Bell Ville y, en ese terreno, se comenzó a proyectar la Ciudad Universitaria. En el mismo año Juan Ignacio San Martín, gobernador de Córdoba, donó a la fundación Eva Perón terrenos para la construcción de pabellones destinados a albergar estudiantes argentinos y extranjeros. En 1957 las instalaciones fueron entregadas a la Universidad Nacional de Córdoba y quedó allí la “Ciudad Universitaria Estudiantil” (Bischoff; 1986:338) (*Al Filo*: 2007). La idea de ubicar a todas las facultades de la UNC en un mismo lugar fue un proyecto del gobierno nacional que en 1909 otorgó un contrato por 20 mil pesos al arquitecto Juan Kronfuss, para que hiciera el proyecto en un terreno de 10 hectáreas. En este proyecto la Ciudad Universitaria estaría organizada en una masa edilicia para alojar al Colegio Nacional, un Seminario, la Facultad de Derecho y los edificios para administración, arquitectura, ingeniería civil, mecánica, ciencias naturales, Medicina, anatomía, física y química. Un patio y una avenida que separaba dos sectores del terreno. El proyecto no prosperó y, cuarenta años después, se retomó la iniciativa. En el terreno que perteneció

ANEXO A: CIUDAD

originalmente a la Escuela Práctica de Agricultura y Ganadería de la Nación, que en 1949 fue trasladada a la ciudad de Bell Ville, permitió usar el terreno y algunas edificaciones que fueron refaccionada y acondicionadas para los nuevo usos permitieron que sobreviviera estas antiguas construcciones: pabellón Brujas, La Cabaña, el Gris y el edificio actual del Centro de Investigaciones Acústicas y Luminotécnicas (Cial). El diseño de un nuevo proyecto estuvo a cargo del arquitecto Jorge Sabaté, y definió la construcción de una serie de pabellones, que se los nombró como países: España, México, Francia, Chile, Perú y Presidencial. En 1960, con el gobierno provincial de Arturo Zanichelli, se concretó la donación de los terrenos a la Universidad Nacional, se traspasaron los viejos edificios que integraban la ex Escuela de Agricultura y 82 hectáreas de terreno. La Universidad construyó nuevos edificios: Facultad de Ciencias Económicas (1965), Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales (1968-1972). Este, con diseño de los arquitectos Taranto, Díaz, Hobbs y Revol, con volúmenes compactos y el uso del hormigón armado y parasoles, adoptó una estética de modernidad con influencia brutalista.



Ciudad Universitaria de la Universidad Nacional de Córdoba y Universidad Tecnológica Nacional, Regional Córdoba.

19) Universidad Tecnológica Nacional-U.T.N. Se creó el 14 de octubre de 1959 por medio de la ley 14.855, integrando desde ese entonces, el sistema universitario nacional. Surgió con la función específica de crear, preservar y transmitir la técnica y la cultura universal en el campo de la tecnología, siendo la única Universidad Nacional del país cuya estructura académica tiene a las ingenierías como objetivo central. En agosto de 1965 el Gobierno de la Provincia de Córdoba donó los terrenos en los que actualmente se ubica esta facultad y en octubre de 1967 se comenzaron los primeros trabajos de construcción. La superficie inicialmente proyectada era de 19.266 m², la superficie construida en la primera etapa fue de 7.268 m². La configuración actual es de cinco pabellones de aulas y laboratorios (de una y dos plantas) distribuidos alrededor del edificio central de tres plantas, que difiere del proyecto original que preveía básicamente un gran edificio central (Universidad Tecnológica Nacional, página oficial).

20) Barrio Las Flores. La Fundación Casa de la Cultura de Córdoba, radicada en el barrio, fue creada por el Dr. Aldo Armando Cocca en 1967. Hijo de un químico italiano, Ernesto María Cocca (1883-1940) que se casó el 26 de octubre de 1912 con Teresa Cavigliasso y Airasca, y se estableció en una quinta al sur de la ciudad, en una casona donde reunió su biblioteca que la enriqueció hasta su muerte. Tuvieron cuatro hijos, uno de ellos Aldo Armando Cocca quien en 1966 amplió la casa ubicada en la ahora avenida Vélez Sarsfield 3656, esquina Dr. Oscar E. Cocca -calle llamada así por su hermano-, cuando ya era el Barrio Las Flores. La edificación albergaba la Biblioteca, el Museo, la Galería de Artes Plásticas, la Sala de Comedias, el Salón de Concursos y el Teatro Lírico, entre otras dependencias y la convirtió en la Casa de la Cultura de Córdoba. En 1991 esta Casa ha si declarada por la Presidencia de la Nación, en mérito a tradición y estilo, de Interés Nacional Turístico (Fundación Casa de la Cultura Córdoba, página oficial). Hay en este barrio, dos clubes de fútbol, cuya proximidad aviva la rivalidad entre ambos. A principios de 1944, fue creado el *Club Atlético Las Flores*, próximo al anterior, su primer presidente Francisco Quintana fue jugador del equipo de primera división. En 1948 ingresó



ANEXO A: CIUDAD

a la Liga Cordobesa de Fútbol y debutó en la tercera categoría. El *Club Atlético San Lorenzo* fue fundado el 10 de junio de 1930, su primer presidente fue Arturo Moyano; en 1947 se mudó al actual estadio de las calles Belardinelli y Guardado. Mantuvo en sus orígenes una estrecha relación con los comerciantes árabes de la zona del Mercado Sud (Clubes de mi provincia: s.f.). Foto: Fachada de La Casa de la Cultura. Fuente de la Imagen Fundación Casa de la Cultura, sitio web, recuperado de: <http://fundacioncasadelaculturadecordoba.blogspot.com.ar/>

21) Barrio Villa el Libertador. El primer indicio de asentamiento urbano en lo que hoy es *Villa El Libertador*, fue en la década de 1930, cuando se llamaba “Villa Forestieri”. Su nombre era una referencia al sastre Vicente Forestieri, quien había comprado unas 3 mil hectáreas de tierras en esa zona y, como estrategia promocional, a cada uno de los clientes que compraba un traje le regalaba un lote (Bischoff, 1986). “Así fue como, en 1932, mucha gente a través de esta promoción, logró acceder a la propiedad de una parcela y mil ladrillos para construir su vivienda. El municipio cordobés, por el decreto 1040, del 9 de noviembre de 1932, autorizó la división de los lotes ubicados en el Km 5 y ½ del camino a Alta Gracia...”. (Machuca, 2006). En 1950 el barrio cambió su nombre por el de Villa El Libertador en homenaje al general San Martín, y en 1955 con la instalación de la fábrica de automóviles Kaiser en el barrio vecino de Santa Isabel. Se encuentra al sur de la avenida de Circunvalación, sobre la avenida Armada Argentina.

22) 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 Cassaffouth a fines del siglo XIX. En su recorrido hace un recodo en la zona sur de la ciudad, donde se observan cuatro de las numerosas estructuras de calicanto y albañilería que complementan la traza de los dos canales. Termina en el *Cinturón Verde* de la ciudad, siendo el principal proveedor de agua de los canales secundarios que alimentan a los establecimientos frutihortícolas de la zona. (Nuestra Ciudad: s.f.). El *dique Mal Paso*, por su parte, es una presa de derivación sobre el río Suquía y se encuentra a 16 kilómetros de la ciudad de Córdoba. Fue proyectado por los ingenieros Carlos Cassaffouth y Eugenio Dumesnil; la construcción estuvo a cargo del doctor Juan Biolet Massé y se extendió entre los años 1884 a 1886. La inauguración por el gobernador Eleázar Garzón se produjo el 8 de septiembre de 1891 (Trapalanda: s.f.).

23) a. Barrio Jardín, al sur de la Ciudad Universitaria a partir de la vías del FC a Malagueño, comprende una serie de manzanas de viviendas residenciales, en el sur del mismo se encuentra el Hipódromo de la ciudad, perteneciente al Jockey Club Córdoba. Genéricamente se llama Barrio Jardín a una zona que abarca los barrios adyacentes, sobre todo al definido como Jardín Espinoza.

b. Barrio Jardín Espinoza. Nació en 1928 por impulso de Francisco Espinosa sobre un plano que se dice fue delineado por el arquitecto Carrasco. A finales de 1800, Don Francisco de Espinosa heredó tierras donde hoy se encuentra el barrio Jardín. Para lograr su crecimiento, vendió terrenos a muy bajo precio y donó una porción importante para la construcción del hipódromo, con lo cual logró hacer crecer la zona. Se suele identificar a este barrio con el estadio de fútbol Club Atlético Talleres, edificio que se comenzó a construir en 1931, ya que antes la cancha estaba sobre tierras del FCCC. El proyecto fue ideado por los ingenieros Allende Posse y Agenor Villagra y se inauguró el 12 de Octubre de 1931 con un encuentro amistoso con Rambla Junior's de Montevideo. Contaba, en ese entonces, con una capacidad para 5 mil personas, hoy llega a unas 17 mil localidades aproximadamente (Córdoba de Antaño: s.f.).

24) Barrio Oña. Su construcción comenzó alrededor de 1950 a través de un plan de viviendas impulsadas por el Gobierno Nacional y el Banco Hipotecario. El barrio lleva ese nombre porque fue levantado en propiedad de Claudio Oña, quien tenía una ferretería grande en la calle Rivadavia. La mayoría de sus pobladores eran obreros de distintas industrias que estaban en barrios vecinos como la fábrica de cemento Corcemar en Villa Revol (Grasso: s.f.).

25) Alto Verde. Se encuentra al norte de la ciudad, entre las calles: Rodríguez del Busto, Manuel Cardeñosa, Ricardo Pedroni y Rafael Candía; y al sur, Vera y Zárate. Posee una superficie de 97 has. En las imágenes de este año, el barrio no se observa completo, sino en su parte este. Allí, se puede apreciar una gran cantidad de terrenos baldíos, y en la calle Rodríguez del Busto 4086, donde primero estuvo instalada la Fábrica Nacional de Cemento Portland, que fundaron Gavier y Senestrari en la zona Rodríguez del Busto, entre 1902 y 1907. Después de 1933 se radicó la fábrica de cemento IGGAM (Boixados y Ruiz: 2014). En el predio donde estaba esta fábrica se construyó en 1998, un importante centro comercial denominado Dinosaurio Mall Alto Verde; al lado, pero en el 2002, se levantó otro edificio del mismo grupo el Orfeo Superdomo, un centro para albergar

ANEXO A: CIUDAD

grandes eventos artísticos, culturales y deportivos; en el mismo sitio se construyó también el hotel Orfeo Suites.
Ver

Fábrica IGGAM 1962



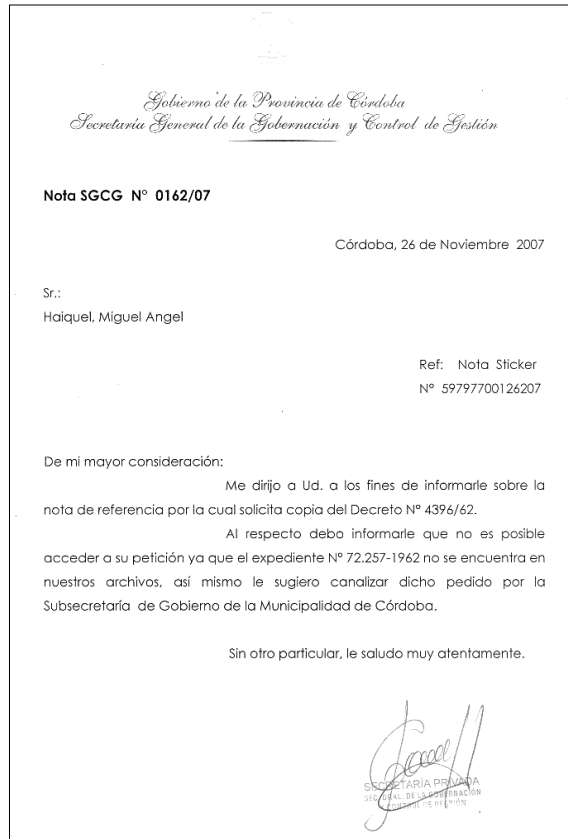
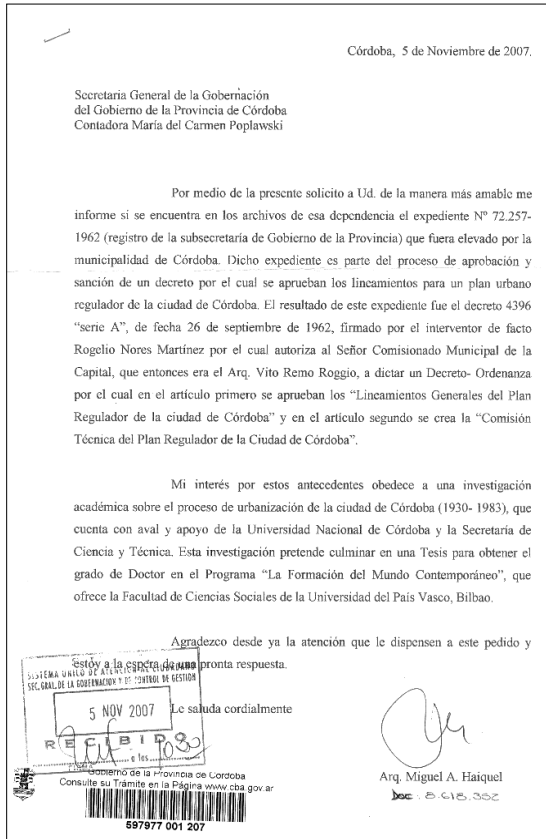
Complejos Dinosaurio y Orfeo



26) a. Contradicciones sobre Lapadula: También informan que nació en Pisticci, Basilicata, el 6 de agosto de 1902 y murió en Roma el 24 de enero de 1968. Era el segundo hijo, y nació junto a su hermano gemelo Cesare. “En 1949 dejó la enseñanza en la Universidad de Roma (a partir de 1937 fue asistente del curso de diseño y monumentos arquitectónicos de socorro), para hacerse cargo de la cátedra de composición arquitectónica, y de planificación urbana, en la Universidad de Córdoba (Argentina).” Nada nos dice sobre los motivos de su salida de Roma, pero es posible suponer que, habiendo caído el gobierno fascista e iniciado en 1946 la era de los gobiernos republicanos, sería difícil para un reconocido arquitecto del régimen anterior permanecer en los cargos que tenía. En Córdoba, lugar al que ya se habían mudado sus hermanos Ángel, John y el gemelo César, se dedicó a la enseñanza. “Dio conferencias, colaboró en la revista *Historia del Urbanismo* y el diario *Los Principios*, participó como tribunal de varios concursos de arquitectura y urbanismo. Entre 1950 y 1963 fue consultor para la planificación del espacio urbano de los gobiernos de las provincias de Córdoba, Catamarca y Salta; en 1962 elaboró las líneas generales y los códigos de construcción del plan regulador de la nueva expansión de la ciudad de Córdoba, y la preservación del valioso centro histórico.” En 1963 regresó a Italia y continuó su carrera profesional con su hermano Emilio (Dizionario Biografico, s.f.). Otras fuentes aportan que en 1931 se graduó de arquitecto con un proyecto para la *Casa del fascio* en Taranto. Que participó en diferentes proyectos, siendo uno de los más destacados el que realizó junto a Mario Romano, bajo la dirección de Giovanni Guerrini, para construir *El palazzo della civiltà italiana*, también conocido como *Coliseo Cuadrado* o *Palacio de la Civilización del Trabajo*, de estética inspirada en los arcos del Coliseo Romano. La obra, considerada un símbolo de la arquitectura fascista, fue construida para la Esposizione Universale Roma, en la que Benito Mussolini pensaba realizar en 1942 la celebración de los veinte años de fascismo. Fuentes: Sistema Informativo Unificado per le Soprintendenze Archivistiche (s.f.); Scuola Romit (2015). Por su parte Sebastián Malecki en “Espacio de mediación: la ciudad universitaria de Córdoba, 1949-1962”, *Registros*, n°11, 2014, sostiene que “fue contratado en 1948 por Ángel Lo Celso, por recomendación de Marcello Piacentini, para que se incorporara al proyecto de ‘Ciudad Universitaria Presidente Perón’ impulsada por el Rector Miguel Urrutia.”

b. Pedido y respuesta del expediente N° 72.257-1962. Ante la infructuosa búsqueda realizada en los archivos históricos provincial y municipal, que no permitió localizar el decreto y el expediente con el Plan, aunque sí fue posible hallar una cita del expediente identificado con el N° 72.257-1962, se solicitó por nota al archivo histórico del Gobierno de la Provincia y a la Secretaría General de quien depende, la ubicación del expediente mencionado, con la expectativa de encontrar una memoria descriptiva y los correspondientes planos del proyecto, así como la información que detallara la actividad desarrollada en esos doce años de trabajo. Se reproducen abajo copias de la nota presentada el 5 de noviembre de 2007 y la respuesta de fecha 26 de noviembre del mismo año, donde se informa que el expediente no se encuentra en los archivos de la provincia y recomienda realizar el pedido al gobierno municipal. Como se relata, la búsqueda comenzó por el Archivo Histórico Municipal, sin que se haya podido dar con el mismo. Ante esto, se optó por indagar en fuentes alternativas, donde sumando datos complementarios, artículos del arquitecto Lapadula y otras publicaciones fue posible completar una descripción aproximada de las ideas centrales de este plan.

ANEXO A: CIUDAD



27) Parque Autóctono. Se encuentra en el ingreso al Barrio Cerro de Las Rosas, entre las calles Gregorio Vélez, y las avenidas Fader y Sagrada Familia. Los terrenos fueron donados por Don Julio Escarguel y Jacoba Malbrán. Hasta principios del siglo XIX, el actualmente denominado Parque Autóctono, funcionó como lugar



de potreros y de haciendas que abastecían a la ciudad de Córdoba. También en esta zona se libró la importante batalla de “La Tablada”, que tuvo como principal protagonista al Brigadier General José María Paz. Luego este espacio se recuperó como parque natural, teniendo en cuenta que su fisonomía original no se modificó con el paso del tiempo, como tampoco su vegetación. Sólo se añadió al espacio verde la escultura del General José María Paz, que antiguamente se encontraba ubicada en la desaparecida Plaza General Paz (Agencia Córdoba Turismo, página oficial).

Foto del mirador del

Parque, recuperada de: https://www.yelp.com.ar/biz_photos/parque-aut%C3%B3ctono-c%C3%B3rdoba?select=XvNJsphpXKcVhR1lixZRDg

28) Construcción de la Plazoleta Jerónimo Luis de Cabrera (a la derecha) Imagen recuperada de Cristina Boixadós, Sofía Maizon y Mariana Eguía (2013). *Plazoleta Jerónimo Luis de Cabrera*. Córdoba: Municipalidad de Córdoba.

https://ffyh.unc.edu.ar/extension/memoriasdemiplaza/files/02_Plazoleta_Jeronimo_Luis_de_Cabrera.pdf



ANEXO A: CIUDAD

29) **Plano con la propuesta para el centro**, proyecto de conectar la zona de la catedral (centro histórico), el Palacio Municipal y el Centro Administrativo Provincial (no construido). Iniciativa que no llegó a materializarse (Malecki, 2015).



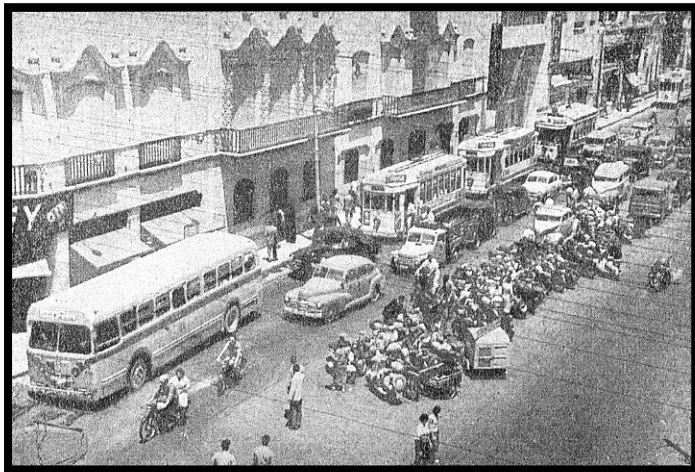
30) **Plano de Ciudad Universitaria.** Extraído del Mapa de la ciudad de Córdoba (circa 1951), Archivo Jorge Sabaté, Museo Evita, Buenos Aires. (Malecki 2015).

La zonificación indicada en el plano es:

- 1: Ciudad Universitaria
- 2: Hogar de Ancianos
- 3: Hogar Escuela



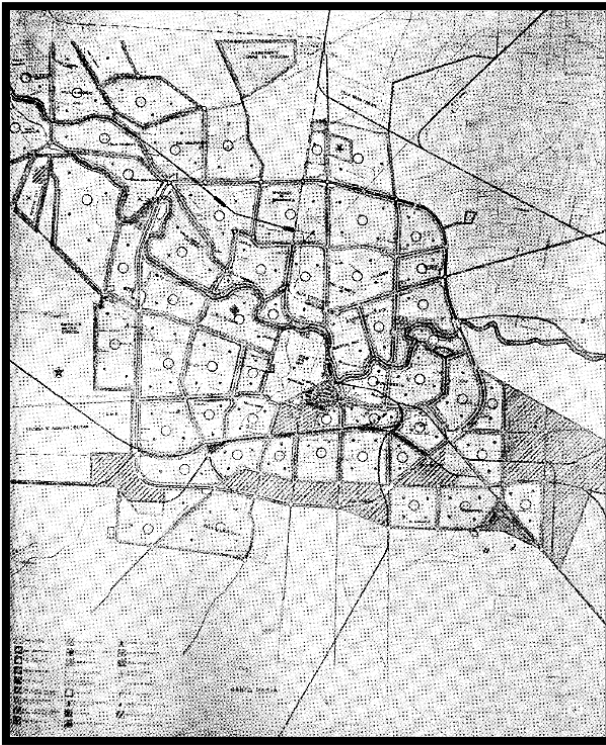
31) **Tránsito en la ciudad de Córdoba.** Imagen que ilustra la frase de Lapidula: “Las calles, antaño surcadas por carros y coches de paseo, e invadidas por tranvías, ómnibus y automóviles, se transformaron en estrechos conductos y playas de estacionamiento (Lapidula, 1963 b, p.747) (Foto a la derecha)



32) **Tránsito en la ciudad de Córdoba.** La foto lleva el epígrafe: “En los puntos cruciales del casco urbano, poblados con mayor densidad, fue inevitable la congestión del tránsito”. (Lapidula, 1963 b) (Foto a la izquierda)

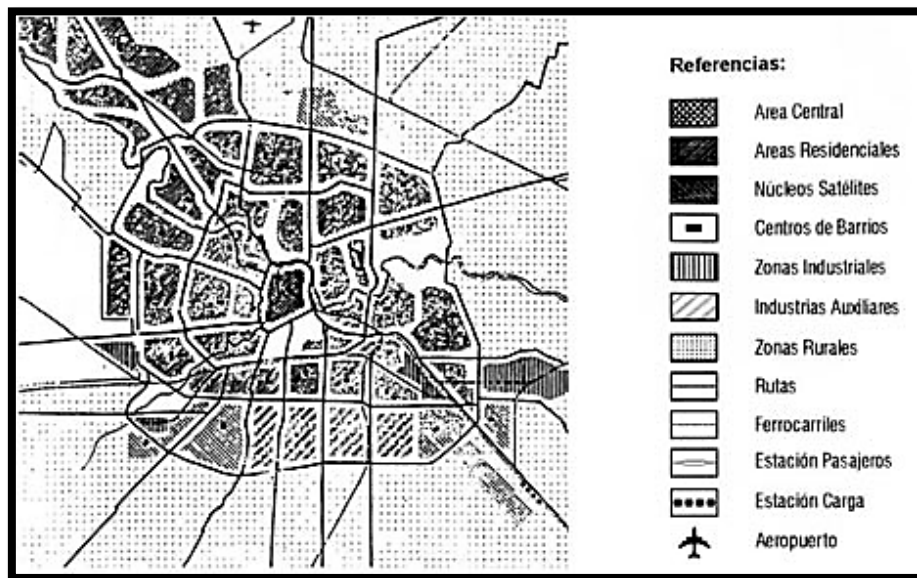
ANEXO A: CIUDAD

33) El estado de algunas partes de la ciudad en 1963. La foto lleva un epígrafe que dice: “En los baldíos urbanos prosperaron los tugurios y los conventillos” (Lapadula, 1963 b) (Foto a la derecha)



34) Zonificación de la ciudad. El plano que ilustra la propuesta de las zonas para ciudad, realizada en los *Lineamientos*, fue publicado en el artículo “Origen y destino de la ciudad de Córdoba”, por la *Revista de la Universidad Nacional de Córdoba*. (Lapadula, 1963 b) (Imagen a la izquierda) Fuente de la imagen: “Planificación y crecimiento urbano en la ciudad de Córdoba” Celina Caporossi. El dibujo tiene como epígrafe: “Plan Regulador de Córdoba, Arq. La Padula, 1954”.

35) Zonificación de la ciudad de Córdoba, con referencias:



Fuente: Bases para una historia urbana de Córdoba (Foglia, 1998)”. Recuperada de: http://www.cafedelasciudades.com.ar/planes_normativas_73.htm

ANEXO A: CIUDAD

36) Plano de la ciudad de Córdoba confeccionado por el equipo técnico del Plan Regulador, firmado por el arquitecto Ernesto La Padula (sic), Director del Equipo Técnico del Plan Regulador, con sello del Ministerio de Obras Públicas, Turismo y Asuntos Agrarios de la Provincia de Córdoba, Oficina de Planificación. Llama la atención en este plano que se indique como “Zona Norte” la superficie al sur del río Suquía, incluyendo al Centro de la ciudad, y que se indique como “Zona Sur” la zona que se encuentre al sur del FC Belgrano, ramal Malagueño.



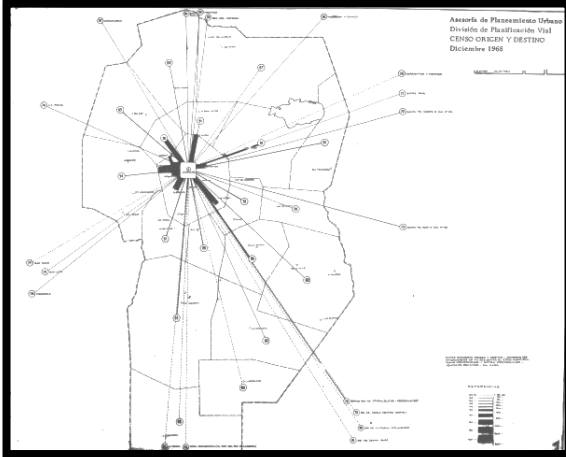
ANEXO A: CIUDAD

CAPÍTULO 4: LA CIUDAD DE LOS PLANES Y LA IMAGEN DE 1984 PLANOS Y GRÁFICOS

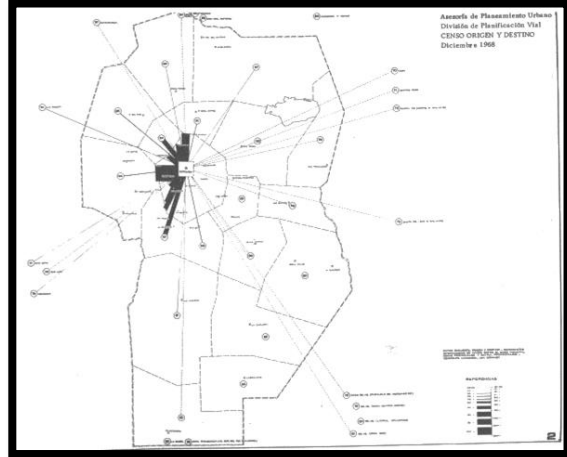
4.1.- 1973: Diagnóstico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico

1) Censo Origen y destino

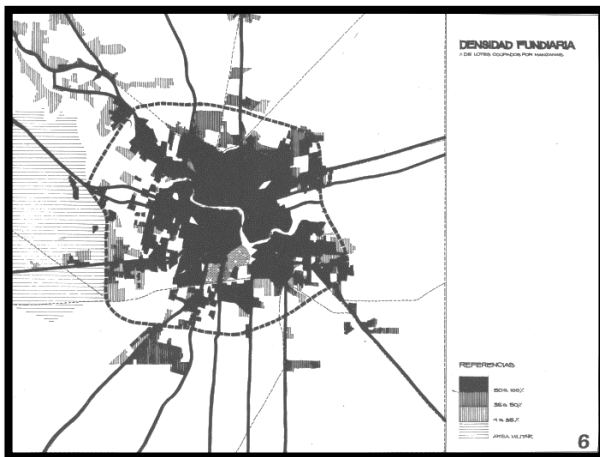
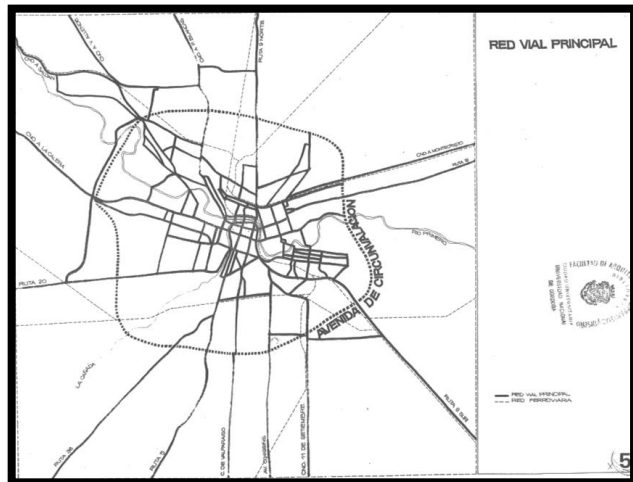
Plano N°1 del Anexo Gráfico



Plano N°2 del Anexo Gráfico



2) Red vial principal. Gráfico N°5 del Anexo Gráfico (derecha)



3) Densidad Fundiaria. Gráfico N°6 del Anexo Gráfico (Izquierda)

ANEXO A: CIUDAD

4) Proceso histórico de urbanización. La frase las “localizaciones industriales caracterizan de alguna manera la repentina y desordenada expansión con fuerte tendencia a la dispersión” y los gráficos 7 y 7.1 son un condensado de criterios cuestionables. Primero, porque las industrias aparecen con la fuerza suficiente como para incidir en la trama urbana de la ciudad de Córdoba, como fecha temprana, después de 1950; a su vez, Boixadós para los años 1870-1895, Carrasco en 1927, y Lapadula desde 1950 a 1962, señalaron que el crecimiento desordenado se debió a la acción de los loteadores y al crecimiento de la población. El gráfico por su parte, cuando ilustra el crecimiento de la ‘mancha urbana’, salta desde 1878 a 1948 y, de esta fecha, a 1970.

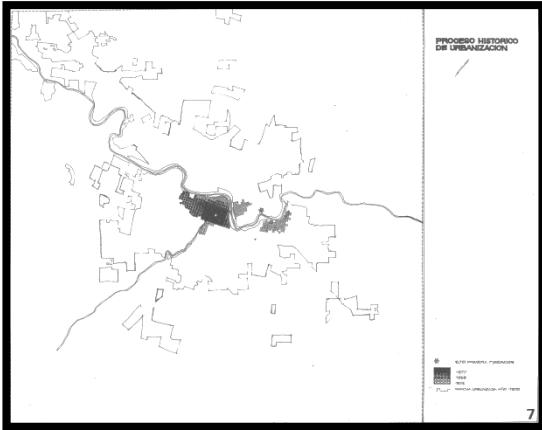


Gráfico N° 7 del Anexo Gráfico

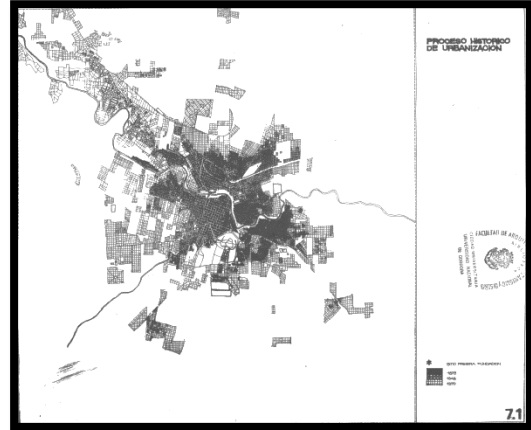
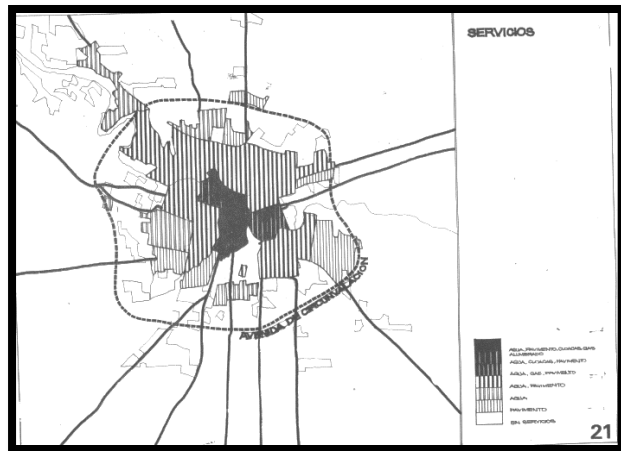
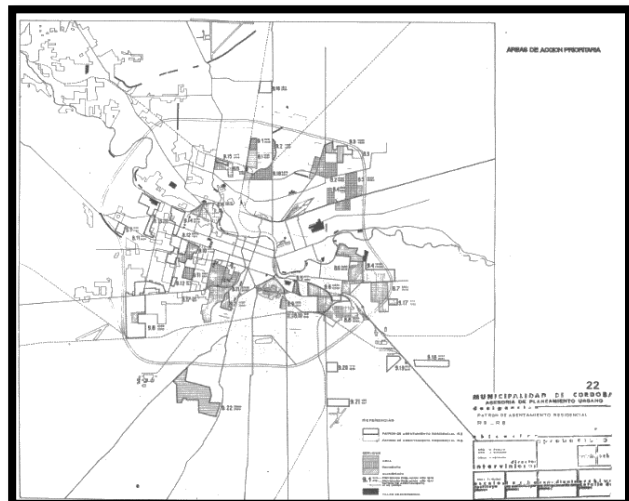


Gráfico N°7.1 del Anexo de Gráficos

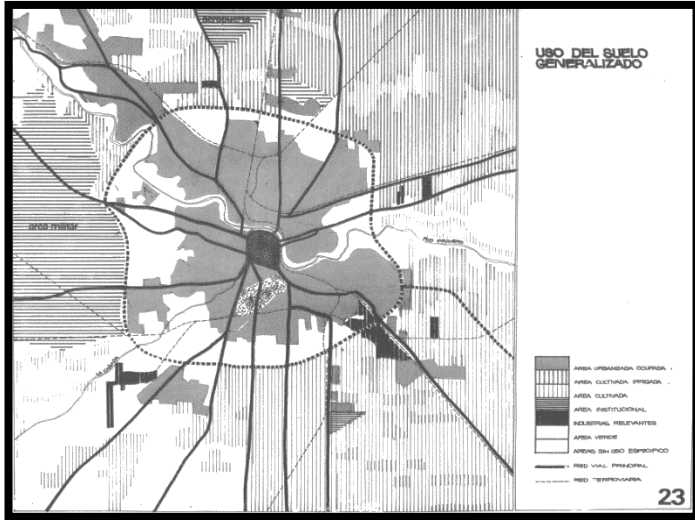
5) Servicios. Gráfico N°21 del Anexo Gráfico



6) Áreas de acción prioritaria. Gráfico N°22 del Anexo Gráfico

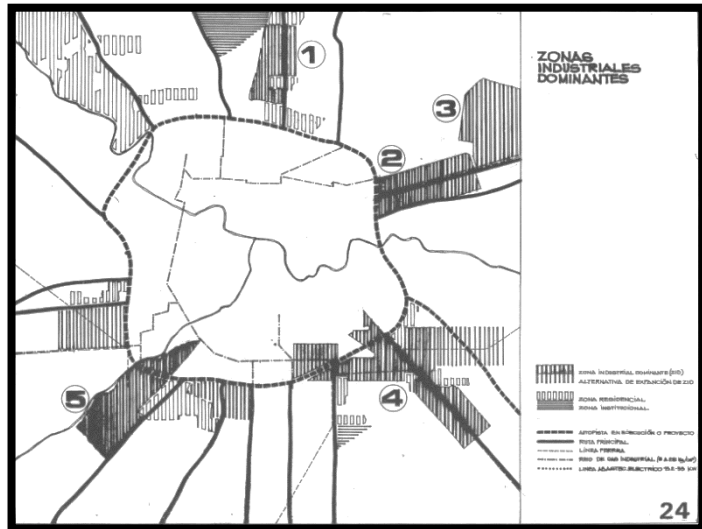


ANEXO A: CIUDAD

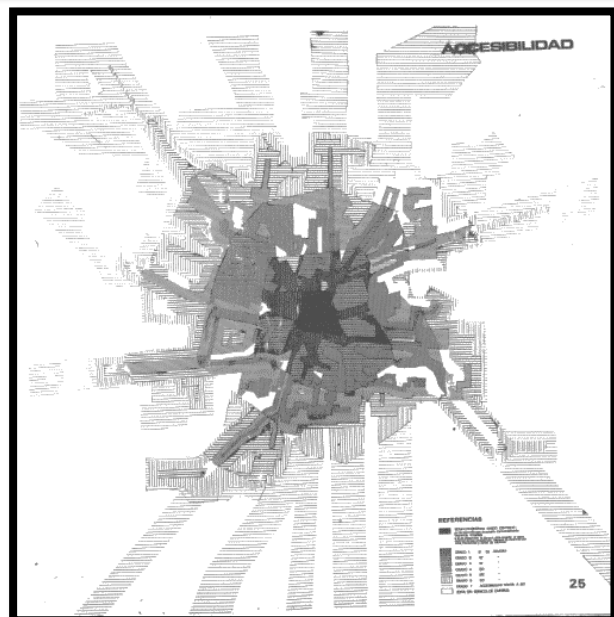


7) Usos del suelo generalizado. Gráfico N° 23 de Anexo Gráfico

8) Zonas industriales dominantes. Gráfico N° 24 de Anexo Gráfico

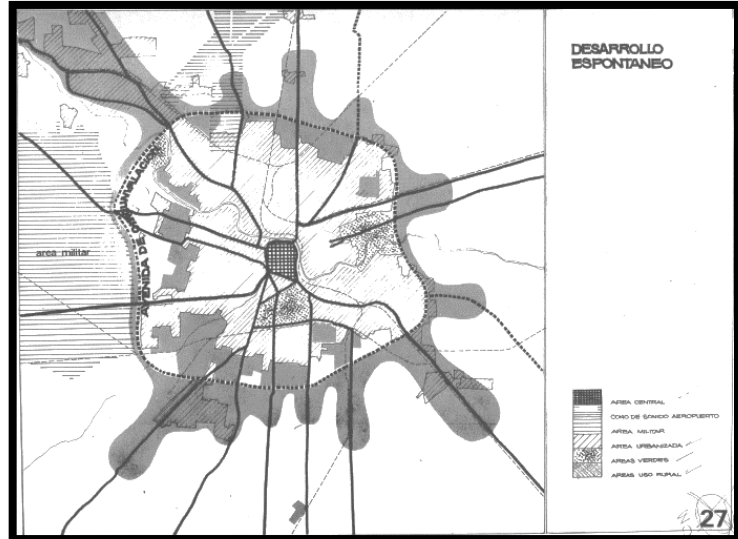


9) Accesibilidad. Gráfico N°25 del Anexo Gráfico

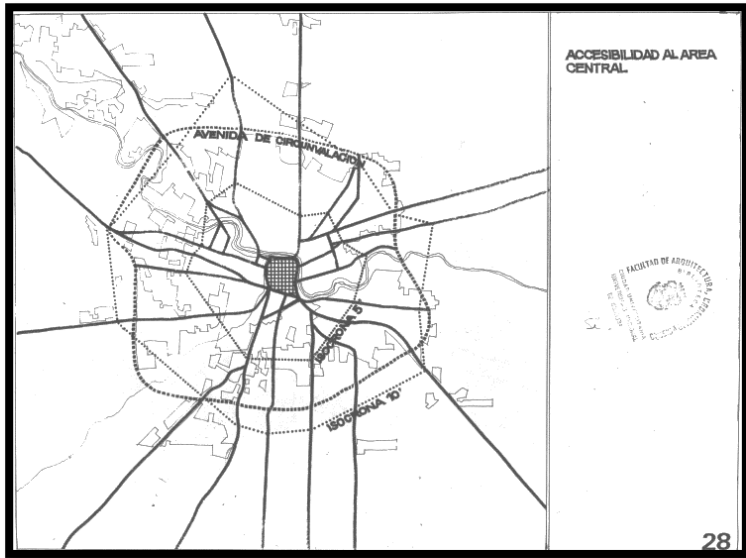


ANEXO A: CIUDAD

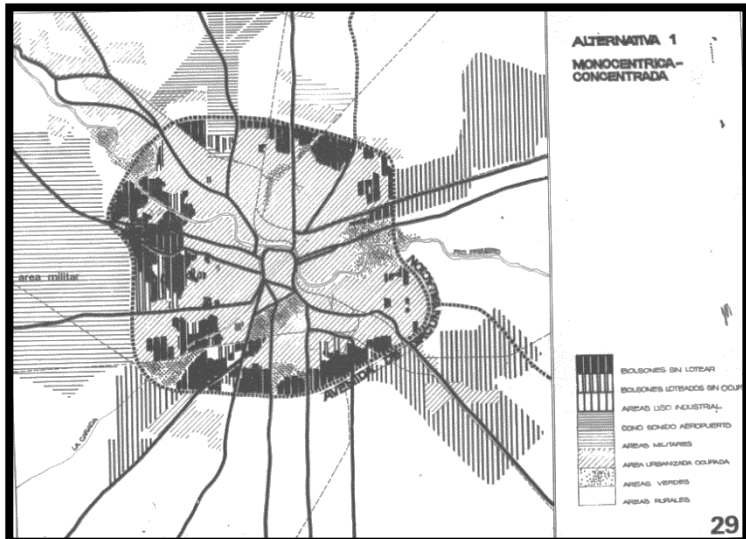
10) Desarrollo espontáneo. Gráfico N°27 del Anexo Gráfico



11) Accesibilidad al área central. Gráfico N°28 del Anexo Gráfico

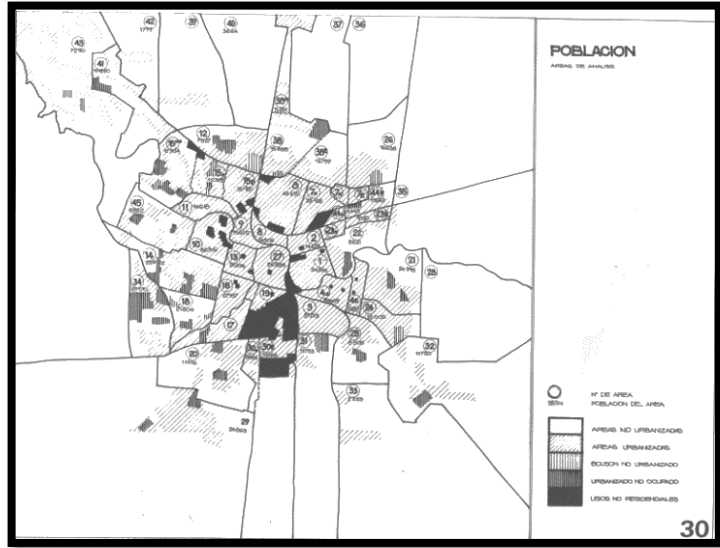


12) Alternativa 1: monocéntrico concentrada. Gráfico N°29 del Anexo Gráfico

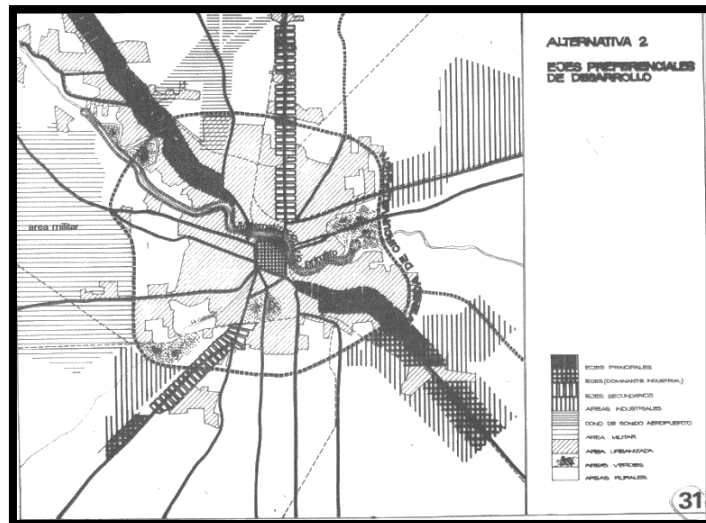


ANEXO A: CIUDAD

13) Población. Gráfico N°30 del Anexo Gráfico

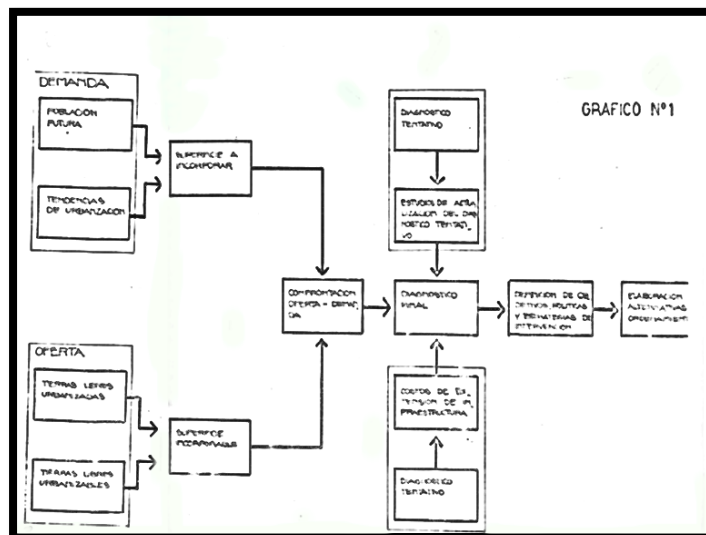


14) Alternativa 2. Ejes preferenciales de desarrollo. Gráfico N°31 del Anexo Gráfico



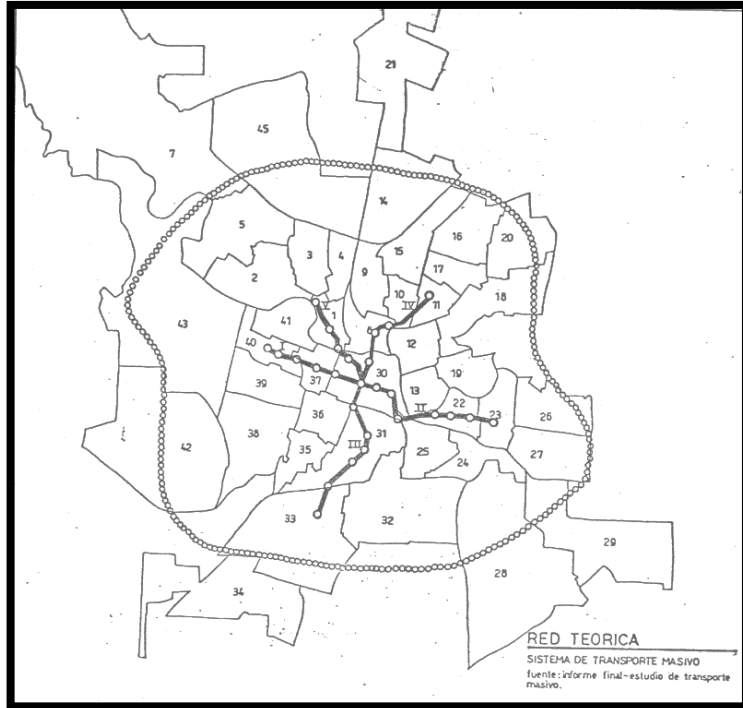
4.2.- 1978: Esquema de Ordenamiento Urbano (EDOU)

15) Esquema de la metodología. Gráfico N° 1 EDOU



ANEXO A: CIUDAD

16) Red Teórica. Sistema de Transporte Masivo. Gráfico p.44 EDOU



17) Tendencias de Urbanización por sectores Cuadro N° 3 EDOU

TENDENCIAS DE URBANIZACION (Sup. brutas - Has.)												
AREAS		SECTOR N-O		SECTOR N-NE		SECTOR S-S			SECTOR S		SECTOR O	
AÑOS	6	7	14	21	26	27	28	29	33	34	42	43
1940	41,30(1) 47,04(2)	455,20 551,81		41,65 31,14	63,25 78,778	94,40 101,71	15,85 28,44	64,25 62,518			197,05	36,75
1957	86,95(1) 249,35(2)	1440,10 1226,54	79,35 86,99	61,35 78,06	214,65 180,52	227,80 209,49	314,20 291,53	164,50 169,96	94,30 91,18	319,35 329,08	584,10	237,15 216,05
1965	277,90(1) 345,29(2)	1568,80 1544,06	272,90 252,75	80,50 100,14	232,80 228,40	256,40 260,21	431,95 415,34	224,50 221,02	278,35 286,46	447,30 422,12	607,50 690,16	226,95 302,05
1970	438,65(1) 404,94(2)	1601,15 1742,91	343,85 356,35	139,75 113,94	235,35 252,33	284,65 291,91	466,05 492,72	252,05 252,12	413,50 408,51	464,75 480,27	828,10	406,55 355,65
1974	452,66(2)	1901,27	439,23	124,98	282,27	317,27	554,62	277,40	506,15	526,79	864,54	398,80
1980	524,24(2)	2139,41	563,55	141,54	338,18	355,31	647,48	315,32	652,61	596,57	981,46	463,30
1985	583,89(2)	2337,86	667,15	155,34	348,10	387,01	724,86	346,92	774,66	654,72	1078,56	517,05
1990	643,54(2)	2536,31	770,75	169,14	378,03	418,71	802,24	378,52	896,71	712,87	1175,66	570,80
1995	703,19(2)	2734,76	874,35	182,94	407,95	450,41	879,62	410,12	1018,76	771,02	1272,76	624,55
2000	762,84(2)	2933,21	977,95	196,74	437,88	482,11	957,00	441,72	1140,61	809,17	1369,86	678,30

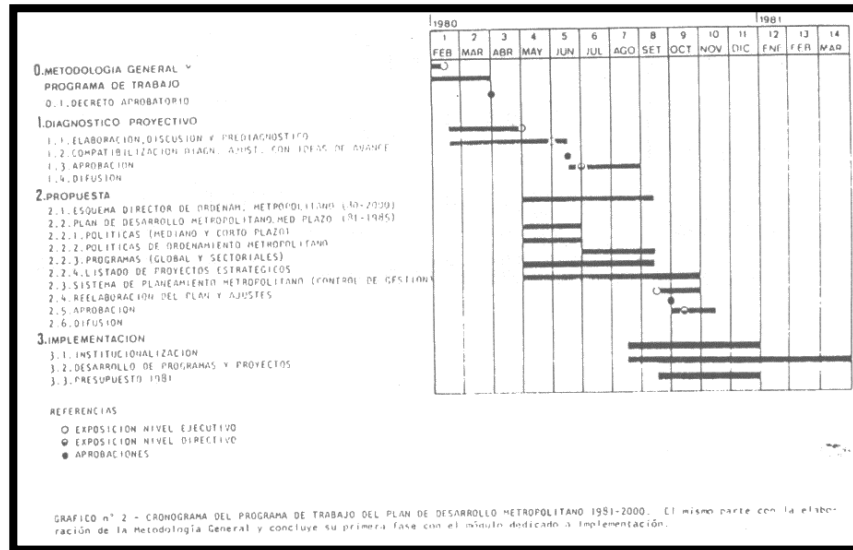
18) Superficie libre sin urbanizar en 1977. Cuadro N° 9 EDOU

Cuadro n° 9 - Superficie libre sin urbanizar - 1977			
Reclamación	Interior a Av. de Circunvalación (has.)		Exterior a Av. de Circunvalación (has.)
Ordenanza 969/63	2.298,61		2.596,05
Ordenanza 679b/77	164,90		304,67
Ordenanza 6469/76 y Decreto 200/77	I-De 246,45	Re 210,00	542,00
			241,20
TOTAL SUPERFICIE LIBRE SIN URBANIZAR (HAS.).			6.468,29

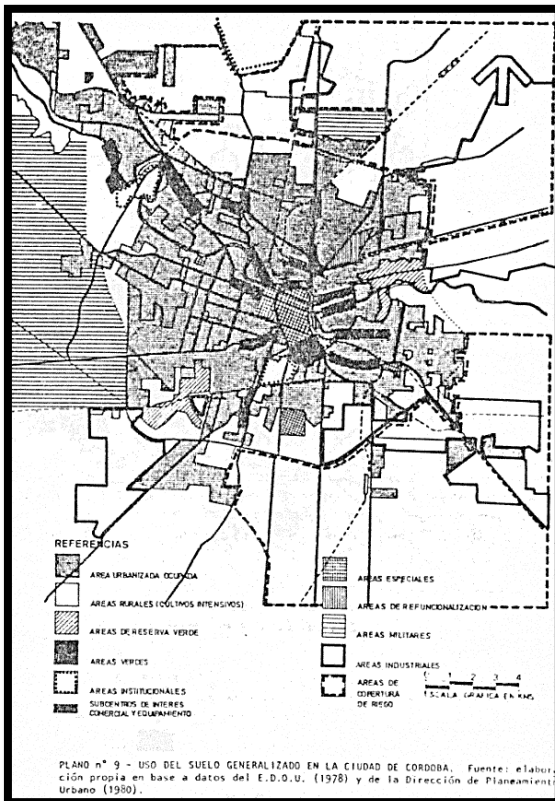
ANEXO A: CIUDAD

4.3.- 1981: PLANDEMET

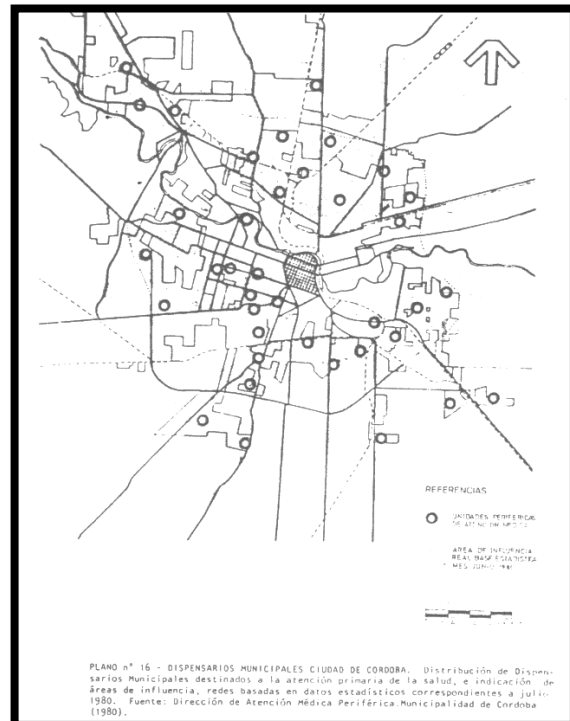
19) Cronograma del programa de trabajo del desarrollo metropolitano 1981-2000. Gráfico N°2, p.71



20) Uso del suelo generalizado en la ciudad de Córdoba. Plano N° 9, p.229 (Abajo izquierda)

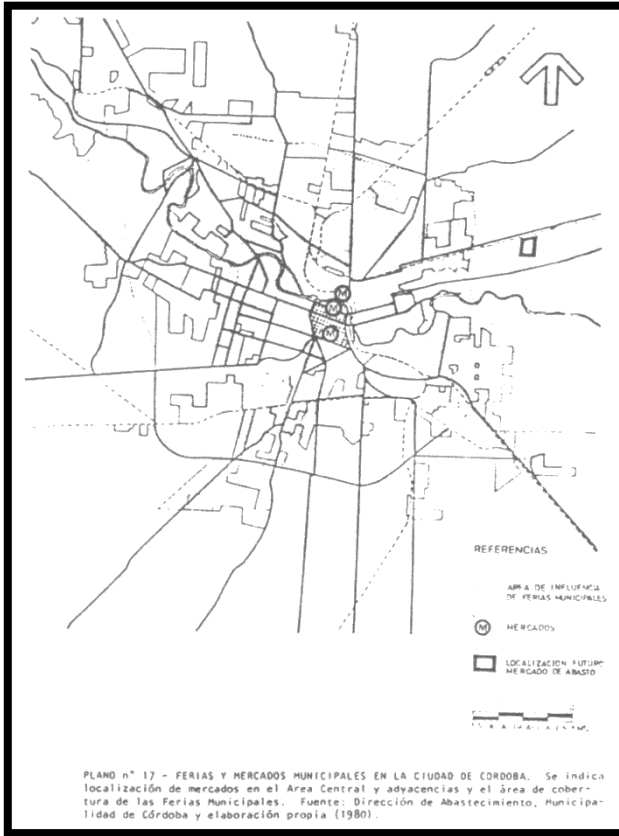


21) Dispensarios Municipales ciudad de Córdoba. Plano N°16, p.289 (Abajo derecha)

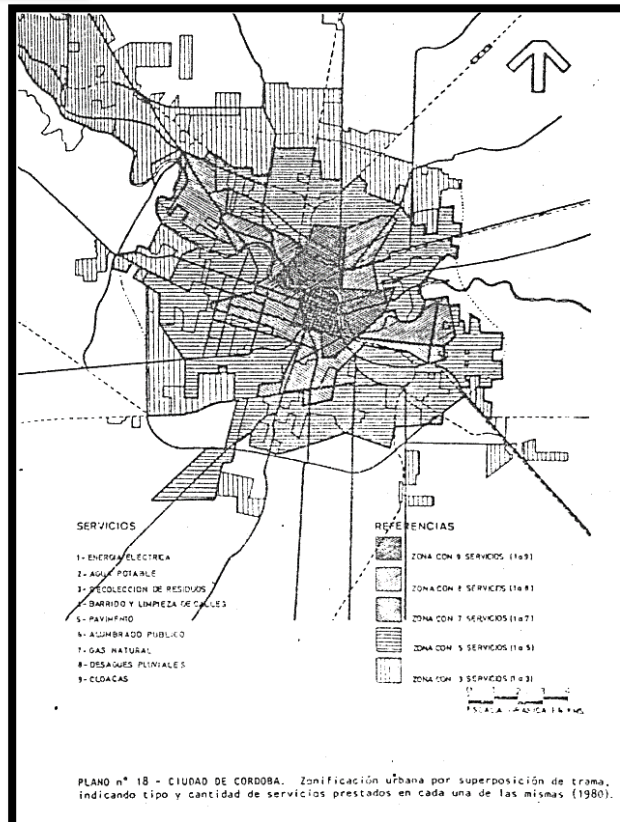


ANEXO A: CIUDAD

22) Ferias y mercados municipales en la ciudad de Córdoba. Plano N°17. p.291

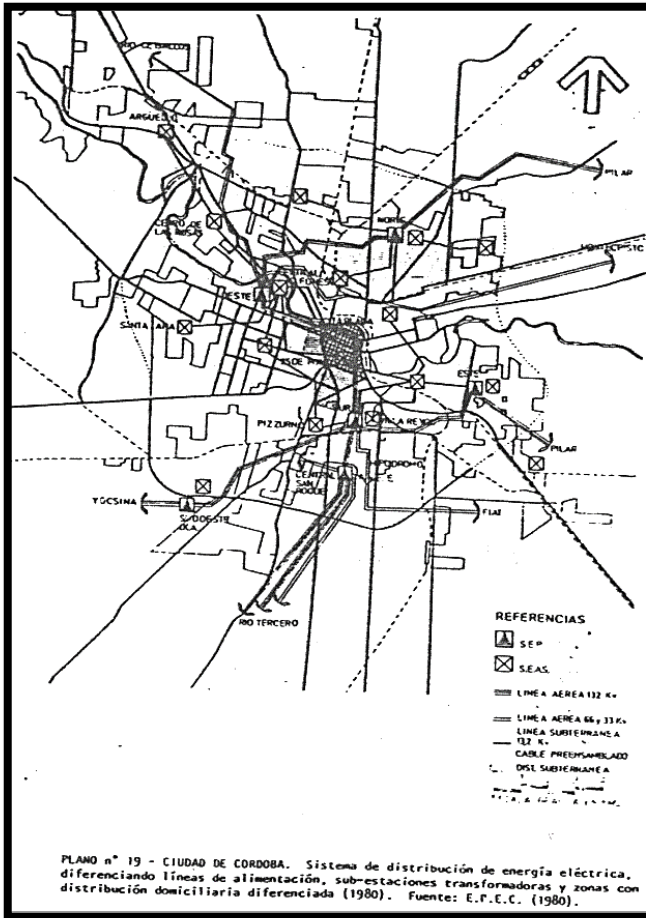


23) Tipo y cantidad de servicios prestados por zonas de la Ciudad de Córdoba. Plano N°18, p. 317

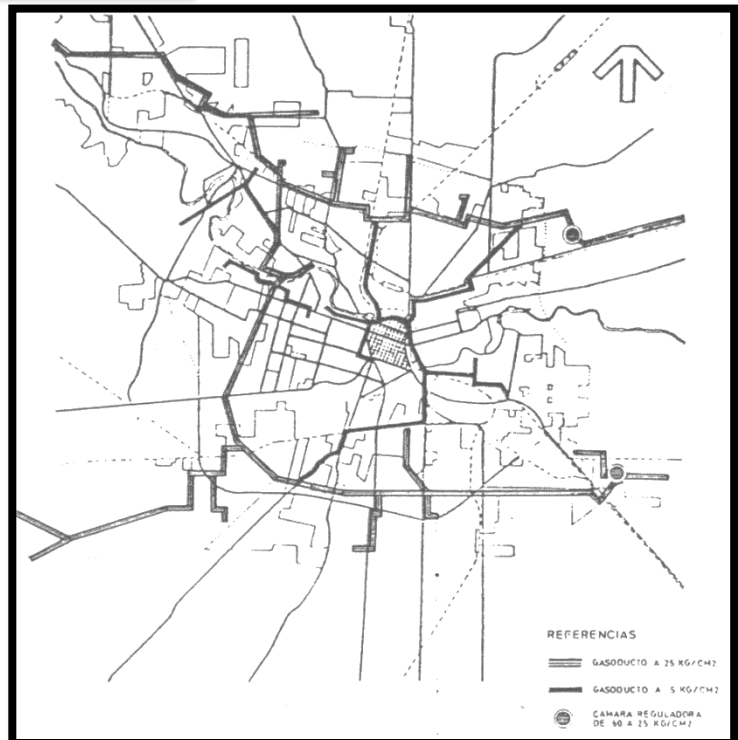


ANEXO A: CIUDAD

24) Sistema de Distribución de Energía Eléctrica. Plano N°19, p.333

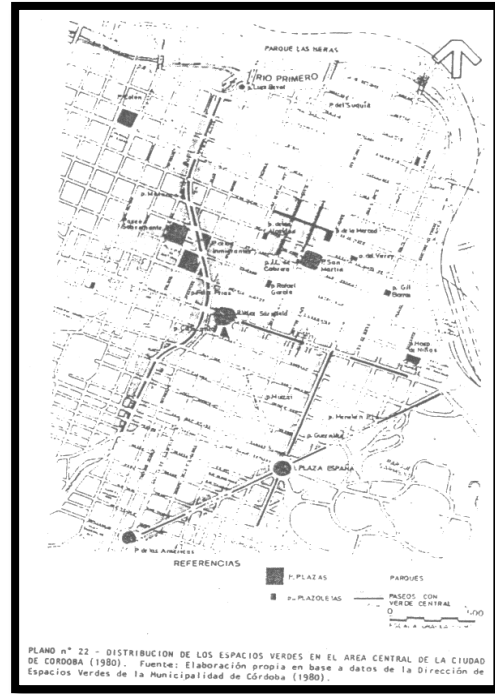


25) Sistema de distribución de gas natural. Plano N° 20, p.335

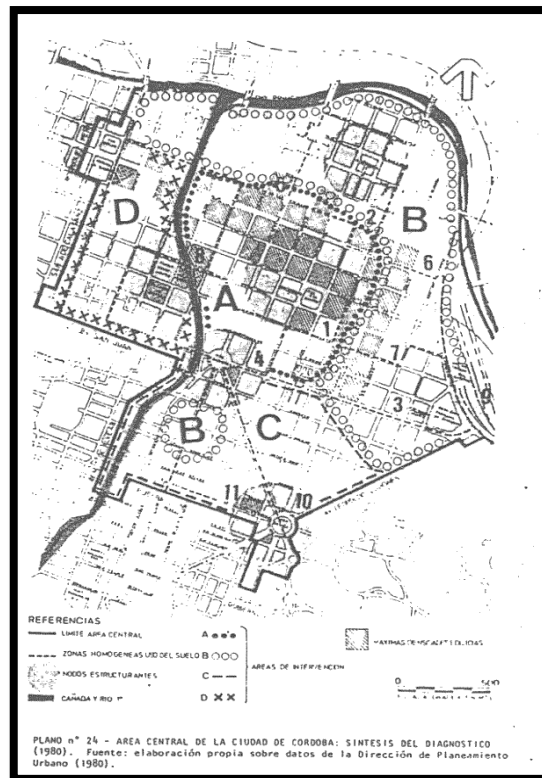
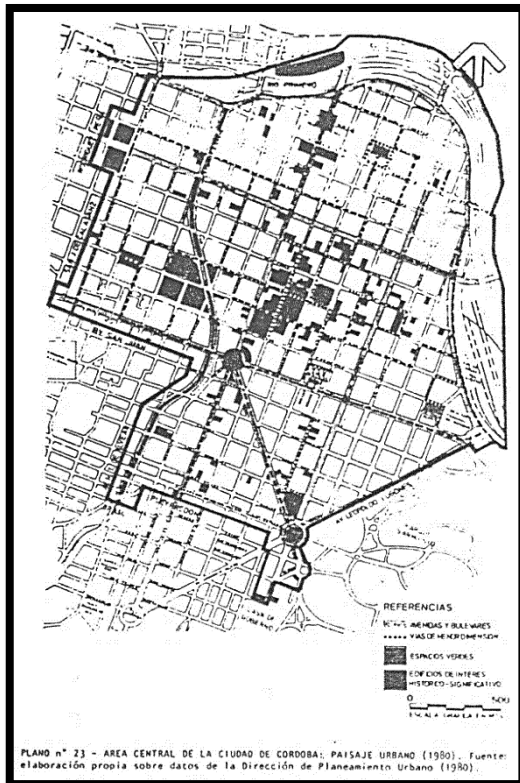


ANEXO A: CIUDAD

26) a. Área Central: Uso del suelo y Espacios verdes. Plano N°21, p.401; Plano N°22, p.403

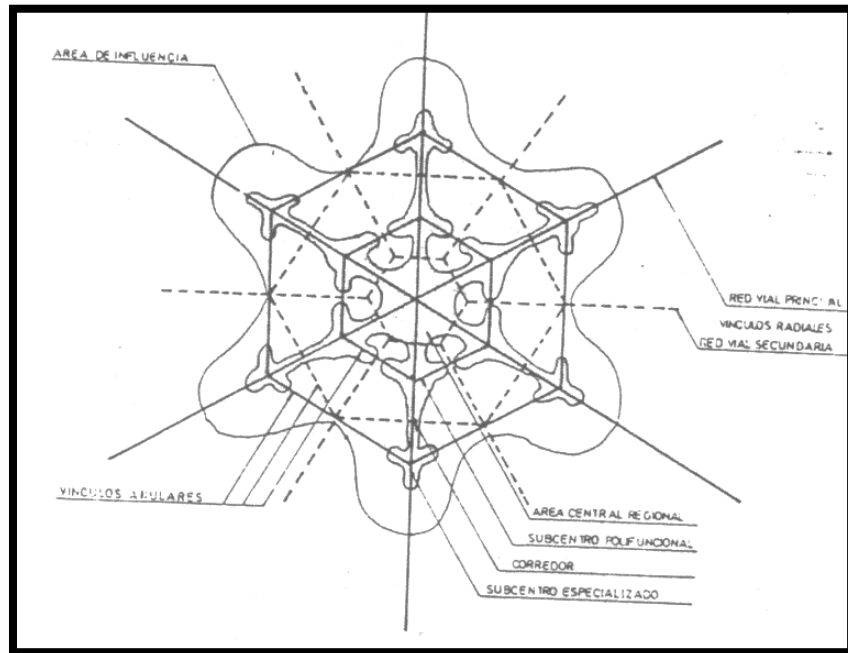


b. Área Central: Paisaje urbano 1980 y Síntesis del diagnóstico. Plano N°23, p.405; Plano N° 24, p. 407.



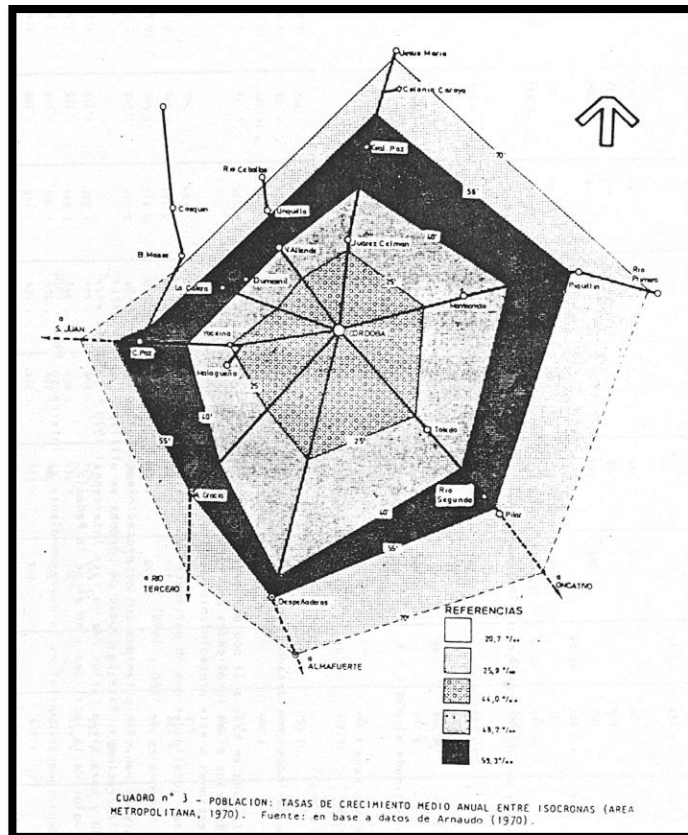
ANEXO A: CIUDAD

27) Esquema de estructura urbana. Gráfico N°38, p.417



28) Cuadro N° 3 Población: tasas de crecimiento medio anual entre isócronas (área metropolitana 1970)

El cuadro muestra que el área de mayor crecimiento en el Área Metropolitana o Gran Córdoba, es un anillo alrededor de la ciudad comprendida entre las isócronas de 40' y 60'. Expresa las estadísticas demográficas que resultaron en el Censo Nacional de ese año, con un fuerte crecimiento en las localidades de los alrededores de la ciudad. Sin embargo, el anillo que dibujan las isócronas no es real, ya que si bien son esos los tiempos dentro de los que la población se concentró, lo hizo en localizaciones definidas por los loteos y urbanizaciones que se hicieron en los municipios vecinos. Otro factor que a tener en cuenta, y que determina los tiempos de viaje, son las carreteras; al definir los cursos del flujo de vehículos automotor, trazan la accesibilidad a las localizaciones y ejes de crecimiento. Una representación diferente como una fotografía aérea o satelital, podría mostrar con precisión la localización de la población, sintetizando todas las variables explicativas en una imagen.



CAPÍTULO 5: CONCLUSIONES

1) Los períodos que define Díaz Terreno: las expansiones 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. El autor señala que “...gran parte de la periferia cordobesa actual, producida en los 50 y 60, no ha dejado de ser anodina y monofuncional, dominando aquella configuración suburbana de continuidad barrial, bastante dependiente de las funciones centrales. Asimismo, el área central se ha renovado a ritmo acelerado e incorporado nuevas infraestructuras al compás de la modernización general de la ciudad, ciertamente, en un proceso paralelo a la destrucción de buena parte de su tejido histórico. Pero el rediseño del paisaje periurbano a partir de los nuevos programas es parcial, concentrado en ciertas áreas y corredores, y el papel cumplido por los nodos de actividades surgidos de las políticas de descentralización municipal ha sido limitado. Sí es notorio el impacto de las infraestructuras viales que vienen transformando el mapa de la conectividad en el conjunto de la ciudad.” (...) “La periferia de Córdoba como hoy es, es ya reconocible a inicios de los años 80. Si bien en las últimas tres décadas ha sido objeto de nuevas regulaciones e intervenciones importantes, estas medidas y acciones no ha alterado sustancialmente su estructura ni han esbozado un enfoque comprensivo de su particularidad. Tal vez los planteos de los años 70, materializados en los ’80, hayan sido la última instancia en que, desde la planificación, se visualiza la cuestión periférica; no obstante a la complejidad se ha respondido con miradas genéricas.” (Díaz Terreno, 2006, p. 67- 68).

2) Descripción del cambio de localización de las viviendas: “Además, una serie de números permiten dar cuenta de la magnitud y las características del proceso de urbanización. De las 126.385 viviendas existentes en 1960, el 43% se habían construido entre 1947 y 1960. Al desglosar los números, podemos ver que mientras en 1947 el ‘casco céntrico’ y los ‘barrios tradicionales’ albergaban el 48,4% de las viviendas, las zonas intermedias y periféricas (que incluyen la ‘expansión tradicional’ y ‘barrios en formación’ en la periferia) tenían el 36,7%. Para 1960, la proporción se había invertido: en la zona tradicional de la ciudad se encontraba el 35,5% de las viviendas, mientras que en los nuevos barrios se ubicaba el 47,9%. En términos absolutos el crecimiento es aún más significativo: si en 1947 se contaba con 40.525 viviendas en el área céntrica y 30.784 en las áreas en expansión, en 1960 éstas habían duplicado su número al contabilizar 60.604 viviendas, mientras que las primeras apenas habían llegado a 44.809 (Fig. 1). Es decir, prácticamente todas las nuevas casas se construyeron por fuera del núcleo tradicional de la ciudad. Además, si miramos los números sobre habitantes por vivienda y la calidad de éstas, podremos apreciar algunas cualidades de este proceso. Así, el número de habitantes por vivienda se mantuvo prácticamente estable, pasando de 4,62 en 1947 a 4,66 en 1960, siendo superior al promedio del país (4,29) pero inferior al de Capital Federal (5,13) o Salta (5,22). Sin embargo, la cantidad de habitantes por cuartos (‘hacinamiento habitacional’) bajó considerablemente, pasando de 1,83 en 1947 a 1,36 en 1960, mientras el promedio del país y de Capital Federal era de 1,46. Respecto a la calidad de las viviendas, el 86% de los metros cuadrados construidos en el periodo correspondería a viviendas de una calidad ‘media’, que poseerían las dependencias y los servicios básicos para una familia tipo, mientras que un 10,9% sería de viviendas de lujo y apenas un 2,6% viviendas precarias.” (Malecki, 2015).

3) Ferrourbano. El antecedente más antiguo de esta obra data de 1958 pero recién en el año 1977 la Municipalidad comenzaba las tratativas con Ferrocarriles Argentinos para el traspaso de las líneas férreas. Este proyecto proponía un sistema que comprendiera los 23 kilómetros que separan las estaciones Argüello y Ferreyra, ubicadas al noroeste y sudeste de la ciudad respectivamente. La idea municipal contemplaba 16 estaciones y la complementación con un sistema metropolitano de trenes. En 1980 el intendente de facto, teniente coronel (r) Alejandro Gavier Olmedo, anunciaba el llamado a licitación pública de la obra del Sistema Ferrourbano. El plazo para que estuviera funcionando era de tres años, siendo su costo de unos 20 millones de dólares. Sin embargo la caída del gobierno militar se llevó consigo la materialización del ferrourbano. Al comienzo de la segunda intendencia de Ramón Mestre, en 1988, se propone un nuevo proyecto que contaba con 10 estaciones a lo largo del recorrido, con trenes que circularían cada 23 minutos a una velocidad de 70 a 80 kilómetros por hora. Más allá del entusiasmo con el que fue presentado



ANEXO A: CIUDAD

este proyecto no lo retomaron quienes sucedieron a Mestre en el poder ejecutivo y quedó en el olvido. (Alonso y Marconetti, 31 de mayo del 2009). En un artículo publicado por el diario *La Voz del Interior* la redacción decía: “El tren presentado el 26 de marzo de 1988 por la empresa Materfer estaba formado por unidades denominadas ‘duplas’, con capacidad para 120 pasajeros sentados. Junto a funcionarios, legisladores y directivos de Ferrocarriles Argentinos y de Materfer, Mestre recorrió el primer ramal de ferrourbano, cubriendo el trayecto entre las estaciones Mitre y Flores de esta capital. El andar del nuevo tren urbano fue seguido por la atención y la expectativa de la población asentada en los barrios ubicados hacia el sudoeste de la ciudad, quienes saludaron con aplausos y curiosidad la práctica de esta experiencia de transporte alternativo. A la presencia de los vecinos instalados a ambos costados de las vías, se sumó también el asombro de los automovilistas, cuya manifestación se tradujo en ‘bocinazos’ frente a cada paso a nivel. La travesía de entonces tuvo su anécdota. Fue cuando el convoy detuvo su marcha entre las estaciones Mirador Stabio y Revolución de Mayo, porque las vías se encontraban anegadas por la acumulación de agua y barro. La diligencia del personal municipal, con quienes colaboraron no pocos funcionarios, permitió despejar el camino y seguir su marcha. Este viaje ¿continuará?”. Archivo, “Ferrourbano ¿otra vez en la vía?”, *La Voz del Interior*, 2 de julio de 2013. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/blogs/ferrourbano-otra-vez>

4) Sobre la Gestión Municipal. En este ejemplo, uno de los tanto que abundan en la prensa, se puede reconocer el nivel de desidia e incapacidad de la gestión municipal para concretar los mandatos dictados por las mismas leyes municipales: “Barrio Escobar, entre rejas y anegamientos. Cualquiera persona que consulte un mapa de barrio Escobar, al noroeste de la ciudad de Córdoba, podrá corroborar que si toma calle Zípoli se puede llegar a la avenida Octavio Pinto. Pero si intenta realizar ese recorrido se va a encontrar con una curiosa sorpresa: el tramo que debe unir Zípoli con Octavio Pinto está cerrado con un portón. Increíble pero real, la interrupción se encuentra en la intersección de esa calle con Andrés de Lamas: dos tejidos de alambres unidos por un portón de chapa clausuran totalmente el paso de vehículos y de personas, lo que provoca complicaciones en el tránsito y el enojo de los vecinos del barrio. La calle debería atravesar dos terrenos: uno, perteneciente a una antigua y tradicional casona ubicada sobre la avenida Octavio Pinto, y el otro, forma parte del patio de una casa sobre la misma calle. Los dos inmuebles se encuentran actualmente desocupados, y lo más increíble es la historia de uno de esos terrenos. El director de Obras Viales de la Municipalidad, Daniel del Barco, indicó que el lote ubicado sobre Octavio Pinto *se encuentra expropiado desde 1970, por la ordenanza municipal 5.640. Según el funcionario, el otro lote, emplazado sobre calle Andrés de Lamas, fue expropiado por la ordenanza 6.301 en 1974, y permaneció bajo dominio público hasta 1995, cuando el municipio, en la gestión de Rubén Martí, decidió devolverlo mediante la derogación de la expropiación por la ordenanza 9.369. La misma información fue enviada desde la inmobiliaria Juárez Beltrán, que actualmente tiene a la venta el predio. Es decir que la Municipalidad de Córdoba tuvo por 21 años la posibilidad de concretar la apertura de Zípoli, pero no lo hizo. Por el contrario, y llegando casi al absurdo, devolvió el terreno a sus propietarios originales dejando la traza sin continuar y otro lote expropiado al que no se le puede dar ninguna utilidad y que en la actualidad forma parte del patio de una casa. Y más absurdo es el asunto, cuando los vecinos de Escobar exhiben las notas en las que piden el acceso, y que datan justamente de la década de 1970, y que se reiteraron en los siguientes 30 años. Incluso, en 1997, dos años después de que se decidiera devolver el terreno, el Concejo Deliberante aprobó una resolución por la que se ordenaba al Departamento Ejecutivo municipal que realizara las obras necesarias para abrir la vía. Ahora, para poder realizar el paso, el municipio tendría que expropiar nuevamente el lote que estuvo 21 años en su poder. Fuentes municipales reconocieron que se trató de “una decisión política tomada por el gobierno de Martí”. También dijeron que la apertura de la calle dependerá de los pedidos que realicen los vecinos. El pedido de los residentes de Escobar se basa en las complicaciones que provoca, ya que queda para el barrio una sola vía de acceso desde la zona norte: la calle Las Playas. Según comentaron, en las horas pico se producen grandes colas de vehículos atascados, que muchas veces llegan a ocupar varias cuadras.” (Itálica M.H.). (*La Voz del Interior*, 5 de noviembre del 2017).*

SEGUNDA PARTE: REGISTRO Y DINÁMICA DE LA POBLACION

CAPÍTULO 1: CONSIDERACIONES Y ANTECEDENTES

1) Sobre Población en Marx. Cuando explica la Economía Política Clásica sostiene: “La población es una abstracción si dejo de lado, por ejemplo, las clases que la componen. Estas clases son, a su vez, una palabra

ANEXO A: CIUDAD

vacía si desconozco los elementos sobre los cuales reposan, por ejemplo, el trabajo asalariado, el capital, etc. (...) Si comenzara, pues, por la población, tendría una representación caótica del conjunto y, precisando cada vez más, llegaría analíticamente a conceptos cada vez más sutiles; de los concreto representados llegaría a abstracciones cada vez más sutiles hasta alcanzar las determinaciones más simples. Llegado a ese punto habría que reemprender luego el viaje de retorno hasta dar de nuevo con la población, pero esta vez no tendría una representación caótica de un conjunto sino una rica totalidad con diversas determinaciones y relaciones. El primer camino es el que emprendió históricamente la economía política naciente” (Marx, 1985, p.51). Para una reflexión interesante sobre la importancia de la población en el pensamiento de Marx, en polémica con la interpretación althusseriana de su obra, ver Yves Charbit (2006).

2) Demografía latinoamericana. “El desarrollo de la demografía histórica en América Latina ha sido desigual, sufrió de la importación acrítica de métodos pensados y desarrollados para otros ámbitos y en función de problemáticas muy distintas de las latinoamericanas, y se apuntó también algunos éxitos valederos.” “Muchos de los grandes temas de la historia de la población latinoamericana escapan por completo a la metodología y las problemáticas de la demografía histórica europea y norteamericana; han sido tratados, en cambio, por la historia social, la sociología y/o la historia económica, e incluso los estudios culturales. Por esto mismo, me parece que es importante volver a intentar una agenda de investigación en un campo del conocimiento que es crucial para entender no sólo el pasado sino también el futuro próximo de las sociedades latinoamericanas” (Pérez Brignoli, 2004). Sobre la necesidad de repensar la población a la luz de sus realidades particulares Schmucler dice: “no siempre resulta evidente que los estudios sobre población adquieren sustancial sentido en cuanto se preocupan de la vida real de los seres que la integran. A veces el solo manejo de estadísticas, por sofisticadas y necesarias que sean, olvida la presencia carnal que está detrás de las cifras. (...) Las estadísticas -cuyo valor primordial como instrumento de estudio sería inútil destacar- suelen congelar el palpitante color de la *vida* en mortificantes abstracciones. Lo que en ocasiones se muestra como únicas verdades objetivas, puede opacar verdades más intensas, tal vez más esenciales, que sólo el rigor del pensar, el *logos*, está en condiciones de enfrentar.” Antes había señalado: “... contra los riesgos de ‘encierro’ una disciplina como la demografía que suele tender a la *demometría* en lugar de ascender a una *demología*. Conocer, reflexionar y poner en palabras (tareas irremplazables del *logos*) y no resignarse a meras descripciones numéricas” (Pérez Brignoli, 2010).

3) Sobre “población urbana” y “población rural”. “Se argumenta, además, que en un escenario mundial en el que los sistemas de asentamiento de la población aceleran sus cambios y se hacen más complejos, la dicotomía rural-urbana y otros datos de los que hoy se disponen para su análisis son claramente inadecuados. Por otra parte, en muchos países de América Latina y del resto del mundo la urbanización ha llegado a niveles tan altos que los posibles aumentos serán mínimos, además, serán irrelevantes para describir y comprender lo que está sucediendo en los sistemas de asentamientos.” (Lattes, 2003-2004, p.72) “Resumiendo, la dicotomía urbano-rural, la clasificación de los asentamientos según el tamaño de su población, las diversas versiones de regiones urbanizadas y/o áreas metropolitanas, más la típica desagregación de los datos demográficos por unidades político-administrativas, constituyen hoy las principales técnicas para informar sobre la distribución geográfica de la población, en casi todas las naciones del mundo. Datos y técnicas que son, de acuerdo con la creciente opinión de los estudiosos de estos fenómenos, poco eficaces para captar y comprender los recientes procesos de asentamiento de la población, tanto dentro como entre las naciones.” (Lattes, 2003-2004, pp. 75 y 76)

4) Enfoques y registros tradicionales de la población. “Para indagar las causas y los mecanismos de la catástrofe demográfica de los indios, de poco sirven los métodos cuantitativos tradicionales. Los datos son escasos, a menudo poco fiables, y siempre incompletos. No conceden esos datos conclusiones seguras; sólo permiten construir hipótesis y aventurar interpretaciones. La función del demógrafo en el análisis de la gran catástrofe americana parecería quedar, así, restringida al análisis de lo poco que hay. Sin embargo, la documentación que nos ha llegado es rica y compleja; conquistadores y hombres de arma, religiosos y hombres de ley, funcionarios y comerciantes escribían memorias y relatos, redactaban actas, llevaban a cabo investigaciones, emitían juicios y sentencias. El debate religioso, jurídico y filosófico sobre la naturaleza del Nuevo Mundo y de sus habitantes ha refinado la naturaleza de los testimonios de los contemporáneos. El mundo indígena ha dejado numerosos testimonios y elocuentes vestigios de los acaecimientos. Siglos de investigación histórica han organizado y sedimentado los conocimientos y han construido, modificado y destruido teorías y paradigmas” (Livi-Bacci, 2005, pp.9-10).

ANEXO A: CIUDAD

5) Dinámica de la población imperante en la época colonial. “A diferencia del método de *colonización rural* practicado desde los primeros tiempos en América del Norte y desde 1856 en la Argentina, método que supone un número considerable de colonos, los españoles aplicaron aquí un proceso de colonización *urbana y política*. 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. Sin contar las que debieron luego abandonarse, se fundaron así trece ciudades en el curso de sólo 41 años. Trece ciudades que tuvieron tanta trascendencia y cumplieron tan acabadamente su función de influenciar y atraer a los pueblos que la rodeaban, que en torno suyo se formaron respectivamente trece de las catorce provincias argentinas originales” (INDEC, 1980, p.xv). En esto el autor sigue a Razori (1945) y a Canal Feijóo (1951).

6) Población originaria en Córdoba. “...cuando llegan los españoles encuentran numerosos habitantes, de los que se han registrado varios testimonios en sus escritos. Uno de esos primeros textos fue el rubricado por el propio fundador don Jerónimo Luis de Cabrera, seguramente con la información suministrada por el expedicionario don Lorenzo Suárez de Figueroa que visitara las tierras antes del ingreso de Cabrera. En esta relación se expresa que se hallaban más de 600 pueblos con casi treinta mil indios106. A partir de esta cifra surgen otras varias apreciaciones que elevan a cuarenta mil el número de naturales. Tal afirmación la brindó en 1580 el gobernador Juan Ramírez de Velasco en una carta que informó al rey sobre su visita a Córdoba107. Coinciden en este número los historiadores jesuitas Pedro Lozano y luego Nicolás del Techo. Este último agrega que eran indios guerreros de los cuales para el año 1600 estaban sujetos a la ciudad sólo ocho mil pues el resto había perecido. Queda claro entonces que el territorio se encontraba sumamente poblado; fundamentalmente de dos etnias, los comechingones y los sanavirones que, principalmente los primeros, se mostraron hostiles frente al conquistador aunque no lo suficientemente organizados para rechazar la invasión.” (Page, 2008, p. 90) “Pero la resistencia, como dijimos, no tendrá una continuidad y sólo se registrarán acciones aisladas, frente a gran parte de los indios que decide alejarse hacia tierras seguras, siguiendo la práctica de movilidad a la que estaban acostumbrados. Muchos otros morirán por las pestes y los que quedaron sometidos a las encomiendas, sufrirán padecimientos que lentamente los harán desaparecer.” (Page, 2008, p. 93)

7) Población africana esclavizada. “Principales puertos de la trata de africanos esclavizados”. Varios puertos tuvieron un rol preponderante en el tráfico de africanos esclavizados: en la costa occidental africana, la Isla de Gorea, el Puerto de Elmina (donde alternaron sus dominios portugueses y holandeses), Calabar, Cabinda y Luanda (este último ligado al arribo de africanos a este sector del continente). Zanzíbar en la costa oriental emerge como uno de los más notorios. En el continente americano, específicamente en la región Sur, Buenos Aires y Montevideo cumplieron el papel de receptores y de tránsito hacia otros destinos como Potosí, Paraguay y Valparaíso, de donde eran llevados a Perú. Río de Janeiro y Bahía también proveían de esclavos al Río de la Plata. Las potencias europeas se alternaron el predominio del tráfico esclavista; los portugueses tomaron la vanguardia y dominaron en la segunda mitad del siglo xv y la primera del xvi. Los holandeses, con una flota poderosa desplazaron a los portugueses desde la segunda mitad del siglo xvi y los primeros del xvii. En la segunda mitad del siglo xvii, la supremacía la tuvo Francia y en el siglo xviii Inglaterra. Luego de la corriente abolicionista, desde la segunda mitad del siglo xix, la trata de africanos esclavizados estuvo en manos de particulares. Los puertos de Montevideo y Buenos Aires eran el paso obligatorio de aquellos que serían destinados a otros puntos de la región. Los destinos finales podían ser Santa Fe, Corrientes, Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba, Misiones, en Argentina; el Potosí, en Bolivia; Asunción, en Paraguay. El trayecto más largo era el viaje por tierra hasta Mendoza, de allí hasta el puerto de Valparaíso en Chile, para luego ser transportados por mar hasta El Callao, Perú. A comienzos del siglo xvii, la Colonia del Sacramento, en el Sur occidental del territorio que hoy ocupa Uruguay, proveía de esclavos a Buenos Aires. En pocos países se ha invisibilizado la presencia africana como en Argentina, a pesar de que existen evidencias de su temprano ingreso en esta región. Hallazgos arqueológicos demuestran la presencia africana en la primera fundación de la ciudad de Santa Fe (litoral argentino). Los registros de tráfico esclavista no permiten dar una estimación precisa, dado que el contrabando jugaba un rol preponderante. El puerto de Buenos Aires para muchos africanos significó tan sólo una etapa, dado que de allí partían hacia otros puntos. Hernandarias informó al rey que entre 1612 y 1615 salieron de Buenos Aires, 4.515 africanos esclavizados. Santa Fe, Corrientes, Misiones, Tucumán, Córdoba, Salta, Catamarca, Potosí, Asunción, Santiago de Chile, Valparaíso y El Callao, eran algunos de los destinos finales. La travesía duraba meses. Diego Luis Molinari (“*Documentos para la Historia Argentina*”, T. VII), estima que hasta el año 1730 habían ingresado al puerto de Buenos Aires 17.730 esclavos.

ANEXO A: CIUDAD

En el año 1813 se decretó la libertad de vientres, pero la abolición de la esclavitud no fue efectiva hasta la Constitución de 1853. (Silva 2004)

A partir de la creación del Virreinato del Río de la Plata en 1776, Buenos Aires y su territorio adyacente comenzaron a experimentar un significativo desarrollo. La jurisdicción del nuevo virreinato comprendía las antiguas provincias de Tucumán, Buenos Aires y Paraguay, los gobiernos del Alto Perú y la zona de Cuyo, segregada de la Capitanía General de Chile. En líneas generales, abarcaba los actuales territorios de Argentina, Bolivia, Paraguay, Uruguay, y desde 1784 a 1796, la Intendencia de Puno en el sur del Perú. Además administraba parte de Río Grande del Sur en Brasil y las islas de Fernando Poo y Anabón en la costa occidental de África. La disgregación de varias provincias del Virreinato del Perú y su reunión bajo una autoridad con residencia en Buenos Aires, implicaba el reconocimiento de la creciente gravitación que los territorios del extremo sur atlántico tenían en el imperio español. El régimen de libre comercio, la creación de la Aduana y de la Audiencia porteñas y la reorganización de las jurisdicciones provinciales completaron la reforma.

El paso de Buenos Aires de su rango de cabeza de Gobernación a cabeza del virreinato, implicó una fuerte centralización administrativa, económica y política, al tiempo un nuevo ordenamiento jerárquico que afectó a todos los países del Cono Sur. (...) Además de la creación del virreinato, otro aspecto fundamental para el desarrollo de Buenos Aires fue la implantación del Tratado de Libre Comercio de 1778, el cual permitió abrir una ruta comercial directa con la metrópoli. El comercio debía realizarse en navíos españoles y con tripulaciones ibéricas, se promovían las construcciones navales, se detallaban los puertos autorizados para el intercambio, se establecían el registro de cargas y los consulados en los puertos de mayor movimiento, se habilitaba el intercambio entre puertos americanos, y se dictaban normas fiscales tendientes al fomento de manufacturas en la metrópoli y de materias primas coloniales. La ampliación del radio de influencia de Buenos Aires hasta el Alto Perú, con el aporte de las riquezas de sus centros mineros, sellaron definitivamente las transformaciones. (...)

La trata de esclavos en el Río de la Plata. La trata de esclavos en la América española atravesó diversas etapas durante los siglos XVI a XIX. En un primer momento fueron comerciantes portugueses los que en mayor número llegaban al puerto de Buenos Aires a partir del otorgamiento de licencias. La Corona española se beneficiaba con estos ingresos otorgándoselos a comerciantes extranjeros y no a vecinos de las regiones americanas. Estas licencias, sin embargo, no solucionaban el tema de abastecimiento de mano de obra, por lo que el contrabando se constituyó en la forma más común de solucionar este problema. Además de este, existían otras formas cuasi-ilegales de introducción de negros, por ejemplo, las arribadas forzosas.

Recordemos que en Buenos Aires estaba prohibido el comercio libre a partir de una Real Cédula de 1595 que se extendió por espacio de todo el siglo XVII. Solamente llegaban al puerto en forma legal dos o tres navíos de permiso, insuficientes para abastecer de mercaderías a la región. Sin embargo fueron los contratos de asiento, ya en el siglo XVIII, los que solucionaron en gran parte el abastecimiento de esclavos, siempre a la par del contrabando que nunca dejó de ser una manera de introducir negros y sacar frutos de la tierra y plata procedente del Alto Perú.

En los inicios del siglo XVII estos contratos fueron firmados con compañías portuguesas, más tarde se trató con los genoveses, para terminar el siglo con una mayoritaria presencia de comerciantes holandeses. Algunos asientos contemplaron la introducción de esclavos en el Río de la Plata, como el firmado con Gómez Reynel en 1595 que estipulaba el ingreso de 600 “piezas”. Pero si bien las licencias y asientos constituyeron excepciones a las prohibiciones reales que pesaban sobre Buenos Aires desde 1594, el contrabando fue la vía más utilizada para ingresar a ese puerto mercaderías y esclavos.

Hasta 1640 fueron los portugueses los que controlaron el tráfico ilegal en el Río de la Plata. Sus posesiones en la costa de África y Brasil, sumado al hecho de responder al mismo rey que España, fueron de vital importancia para el manejo de la trata en el Atlántico sur. La separación de las coronas y la pérdida de puntos estratégicos como Luanda en África y Recife en Brasil produjeron una merma en su comercio negro.

En el siglo XVIII se inicia una nueva etapa de comercio negro con el otorgamiento de los llamados tratados de Asiento de Negros. En 1702 es conferido el asiento a la Real Compañía Francesa de Guinea y con posterioridad al tratado de Utrecht, a la South Sea Company inglesa, en 1713. En este sentido, los introductores de negros debían pagar un impuesto a la Corona española, además de serle permitido introducir cierta cantidad de mercaderías a cambio. La compañía inglesa dejó de funcionar en 1750, lo que trajo aparejado nuevos problemas a la Corona española para proveer esclavos en un territorio en expansión comercial, sedienta de mano de obra para estancias, minas y ciudades del virreinato. Los Borbones intentarán paulatinamente liberar el tráfico de esclavos mediante la creación de compañías de comercio, como la de Filipinas (1785), la sanción del Reglamento de Libre Comercio en 1778 o la Real Cédula de 1791, que liberaba el tráfico de esclavos a cambio de la salida de frutos del territorio.

ANEXO A: CIUDAD

Entrado el siglo XIX, la Asamblea Constituyente determinó la libertad de vientres en 1813 aboliendo el tráfico de esclavos; sin embargo continuó hasta más allá de mediados del siglo a pesar de que la Constitución de 1853 abolió la esclavitud definitivamente. Respecto de las fuentes que contiene el Archivo General de la Nación para el estudio de la trata y otros temas vinculados a la población de color en el Río de la Plata, podemos mencionar los Registros de Navíos, decomisos de esclavos, licencias de introducción, Libros de Asiento, contratos de introducción, Alcabalas de negros, licencias y pasaportes de esclavos, Consulado de Buenos Aires, Protocolos de Escribanos, Tribunales, Sociedades Africanas, Hacienda, Golfo de Guinea, Cabildo de Buenos Aires, Reales Cédulas y órdenes, Temporalidades, entre otros. (Alonso2005)

Establecimiento	Precio medio por grupos de edades (Valores en pesos de 8 reales)			Aclaración
	14-19 años	20-29 años	30-39 años	
	Pesos	Pesos	Pesos	
Colegio	200	209	186	
Caroya	200	---	---	
Jesús María	200	170	143	
Santa Catalina	74	127	133	hombres
	200	176	131	mujeres
Candelaria	200	190	151	
Alta Gracia	154	160	177	hombres
	195	216	190	mujeres
San Ignacio	200	172	191	
Precio promedio	180	178	163	

Fuente: elaboración propia en base a las síntesis realizadas para cada una de las estancias a partir de las tasaciones del Inventario de 1769 (Albarenque y Santamarina, 1976).

“Los resultados muestran que las esclavas se reproducían tanto casadas como solteras aunque comenzaban en su mayoría fuera del matrimonio, en edades similares a la población blanca, el número medio de hijos nacidos vivos era de alrededor de 5, con intervalos proto e intergenésicos largos. Estas características respondían a las condiciones particulares en que vivían y a la importancia económica que tenía durante el período la posesión de esclavos.” Sonia E. Colantonio, María del C. Ferreyra y Dora E. Celton (2015), “Hijos de

esclavas en Córdoba (Argentina). Una aproximación al ciclo reproductivo a partir de actas de bautismos”, *Revista Argentina de Antropología Biológica*, Volumen 17, Número 1, Enero-Junio.

“Cabe destacar que en Córdoba sólo una parte de la población esclava era negra y que una importante porción de esclavos era producto de mezclas étnicas donde la madre había legado la condición de esclavitud (Celton, 1993), diciéndose que “el parto sigue al vientre”, al menos hasta 1813 cuando se promulga la libertad de vientres.”

“...en 1623 encontramos al capítulo conventual negociando a través de un procurador en la corte de Madrid la autorización del Rey para introducir por el puerto de Buenos Aires cincuenta esclavos de Guinea, germen de la populosa ranchería de las Catalinas. [Levillier, R. (1915), *Correspondencia de la Ciudad de Buenos Aires con los Reyes de España*, vol. I, Buenos Aires, Municipalidad de Buenos Aires, p. 228.]”

“En Córdoba, centro redistribuidor de mercancías hacia el norte desde finales del siglo XVI, el negocio esclavista funcionaba a través de compañías conformadas por cordobeses (españoles o criollos) y portugueses que ingresaban las piezas por el puerto de Buenos Aires. Véase, Sempat Assadourian, C. *El tráfico de esclavos en Córdoba (1588-1610). Según las actas de protocolos del archivo histórico de Córdoba*, Córdoba, Universidad Nacional de Córdoba, 1965.”

Citado por Nieva Ocampo, Guillermo (2008), “Crisis económica e identidad religiosa de un monasterio femenino en época de los Austrias: Santa Catalina de Córdoba del Tucumán (1613-1700)”, *Hispania Sacra*, LX, 122, julio-diciembre, 423-443, ISSN: 0018-215-X

8) Concepto de población. “Por población se entiende un conjunto de individuos, constituido de forma estable, ligado por vínculos de reproducción e identificados por características territoriales, políticas, jurídicas, étnicas o religiosas.” Esta es la definición que da Massimo Livi- Bacci (1993) que se aplica en este trabajo al conjunto de los habitantes de Córdoba que participaron de la reproducción general de la vida de la ciudad y, de cada uno de los conjuntos y clases que la componen, así como de sus miembros individuales. Esos vínculos de reproducción que definen a la totalidad, dan lugar a las características que enumera la definición. “Las poblaciones no son meras sumas de individuos ya que en su formación intervienen procesos de cohesión que agregan a los individuos en parejas, familias, comunidades o grupos de complejidad y dimensiones superiores” (Livi- Bacci, 1993, p.12).

CAPÍTULO 2: VARIABLES DE LA DINAMICA POBLACIONAL

1) Fuentes documentales demográficas de Córdoba. Los registros anteriores al primer censo, según el

ANEXO A: CIUDAD

Censo Nacional de 1980, son los más confiables. Resumen los cálculos que en 1583 realizó el Capitán Pedro Sotelo de Narváez; las estimaciones de Vázquez de Espinosa para 1617; la estimación de Acaratte de Biscay que indican que, para 1637, había “600 familias -unas 3.000 almas- a más de los esclavos ‘que son tres veces más’”; el “Censo de Población de la Ciudad de Córdoba y su campaña” de Carlos III en 1778; los relevamientos y estimaciones del Marqués de Sobremonte para 1785; y las del obispo Moscoso de 1801. También puede consultarse el “Censo de Población de la Ciudad de Córdoba y su campaña” de 1813 ordenado por la asamblea del mismo año y para todo el país, que está reproducido en un trabajo editado y comentado por Aníbal Arcondo (1995). Sobre este último censo es conveniente mantener reservas ya que, además de ser citado como poco confiable por las autoridades del INDEC en el Censo de 1980, los datos que brinda pueden estar subestimando la población originaria. El Censo de 1778 puede consultarse también en la transcripción documental realizada por Dora Celton (1996) y las del Censo de 1840, en el libro *La población de Córdoba en 1840*, realizado por Dora Celton (1982).

2) Métodos de cálculo de una tasa de crecimiento para un período determinado. Livi-Bacci reconoce tres: el *aritmético* o *simple*, el *geométrico* o *compuesta*, y el *compuesta continuo*. A) El primero permite representar la población que se agrega por cada 1.000 habitantes durante todo el período al que se refiere la tasa en relación a la población inicial, en una relación simple, aritmética o lineal. B) El segundo permite representar a la población que se agrega cada mil habitantes a partir del año inicial, pero al año siguiente le agrega la población incrementada y establece el nuevo incremento, y así sucesivamente, en una relación compuesta, geométrica. C) El tercero permite que el crecimiento se represente de manera continua a lo largo del año y no de manera discreta, agregada al final del año como en el caso anterior; aquí se suman los incrementos infinitesimales de manera continua dentro del mismo año de modo que cada incremento está considerado al momento de estimar el siguiente. Esta ecuación es la que más se aproxima al comportamiento real del incremento de la población y, según Livi- Bacci, “la única utilizable correctamente en el análisis demográfico”. Aunque a veces los resultados no sean cuantitativamente muy diferentes a los que arrojan los otros dos métodos, sobre todo cuando la población no crece a tasas muy altas. (Livi- Bacci 2003/1993: p. 36)

3) Modelo de población estable. “El desarrollo del modelo de la *población estable* se debe a Alfred J. Lotka. El teorema fundamental establece que una población de un único sexo, cerrada al movimiento migratorio y a tasas de fecundidad y mortalidad invariables, acaba por adoptar una estructura por edad que se mantiene fija, y una tasa de crecimiento constante” (Livi- Bacci, 1993, p. 363) El modelo de la *población estable* de Lotka resulta más aplicable a las poblaciones europeas o norteamericanas, que han alcanzado valores poco variables en la natalidad y mortalidad, si además logran mantener muy bajas las inmigraciones (Lotka, 1939 y 1925). En Latinoamérica puede resultar útil en algunos casos, sobre todo en las últimas décadas, para mejorar los cálculos de las proyecciones de población.

4) Estimación de la población de la Provincia de Córdoba. Por Departamentos al 30 de junio, en base a datos provisorios del Censo Nacional de 1.960, y los Censos de 1869, 1895, 1914, 1.47. Los datos censales utilizados coinciden con los adoptados en este trabajo según se indican en el Cuadro 1 de este capítulo, con la excepción de las cifras del Censo de 1960. En dicha estimación toman 589.153 habitantes mientras que, para el mismo año, adoptamos 586.015 como dato del Censo. En la estimación de las columnas (1) los autores partieron de la hipótesis de un crecimiento geométrico y usaron para el cálculo de la Tasa de Incremento Interanual (i) la ecuación: $i = \text{antilogaritmo}[(\log P_1 - \log P_0) / t] - 1$; donde P_1 es la población al final del período; P_0 es la población al inicio del período; t es el tiempo en meses del período. Una vez definida la tasa de crecimiento intercensal para cada período, se calculó la población para cada año despejando P_1 de la ecuación anterior, de modo que la población que creció $PC = P_0 (1 + i) t$; siendo $i = 0,04838$ para el período 1895-1914; $i = 0,03257$ para 1914- 47; $i = 0,03171$ para 1947- 60.

5) Las tasas de crecimiento con la misma hipótesis y ecuación a las que arribamos en nuestro cálculo son: para 1895-1914 = 0,048607; para 1914-47 = 0,032430; para 1947-60 = 0,032466; para 1960-70 = 0,031846; para 1970- 80 = 0,021629; para 1980- 91 = 0,014028; para 1991- 2001 = 0,009117. Estas tasas se calcularon con $t = (\text{Raíz } n \text{ de } P_1/P_0) - 1$; 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 , resolviendo con logaritmo la raíz se llega a la misma ecuación de (1). Las

ANEXO A: CIUDAD

diferencias en los valores de las tasas, da diferencias en la población total estimada, respecto a la columna (1). La proyección responde a la ecuación $P_1 = (P_0 / 1.000) \times t$.

6) Los valores de la columna (3) se calcularon obteniendo primero la tasa media anual de crecimiento por cada mil habitantes, en base a la fórmula: $t = \log n (P_1/P_0) / n$; 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. Las tasas de crecimiento calculadas con este método resultaron para 1896-1914 = 0,047462; para 1914-47 = 0,031915; para 1947-60 = 0,031951; para 1960-70 = 0,031348; para 1970-80 = 0,021396; para 1980- 91 = 0,013931; para 1991- 2001 = 0,009079. La proyección se calculó de la siguiente manera: $p_1 = p_0 \times e \times t \times n$; donde p_1 es la población del año a estimar, p_0 es la población del año anterior, e es de valor 2,7182818..., t es la tasa de crecimiento intercensal, y n es el tiempo en años de cada proyección, en este caso n = 1, porque se proyecta para cada año.

7) Métodos indirectos del análisis demográfico, en el Capítulo 16, se reconoce: “Gran parte de este libro ha estado dedicado a la presentación de métodos de medidas y análisis de los fenómenos demográficos de poblaciones con buenos sistemas estadísticos, que disponen de censos, de registros del estado civil, de resultados de encuestas. Pero esta situación ideal, propia de los países desarrollados, no se da en gran parte de los países en vías de desarrollo, ni en los de poblaciones del pasado. Para limitarse al presenta, en casi la totalidad de los países menos desarrollados –que comprenden más de ¾ de la población del mundo- las estadísticas del registro civil son muy incompletas y no son fiables, o son inexistentes. Los datos censales mismos, actualmente disponibles casi en todas partes, en intervalos decenales, presentan frecuentemente carencias más o menos graves y deben ser utilizados con cautela.” La preocupación del autor se limitó a los métodos para calcular fecundidad y mortalidad, dos temas importantes. Sin embargo, no excluyen la posibilidad, de aplicar el razonamiento a otros temas, como el del tamaño y la evolución de la población general.

8) Población de la ciudad de Córdoba según Censo de 1914 (Censo Nacional de 1914, en el Tomo II, apartado “VIII.- Provincia de Córdoba”, p. 118)

Seccional	A. Argentinos			B. Extranjeros			Total (A + B)		
	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres	Total
Primera	5.523	8.072	13.595	3.268	1.763	5.031	8.791	9.835	18.626
Segunda	4.818	5.991	10.809	2.645	1.788	4.433	7.463	7.779	15.242
Tercera	7.950	9.933	17.883	2.072	1.394	3.466	10.022	11.327	21.349
Cuarta	5.864	6.726	12.590	2.031	1.285	3.316	7.895	8.011	15.906
Quinta	4.992	5.610	10.602	1.703	1.081	2.784	6.695	6.691	13.386
Sexta	5.356	6.097	11.453	2.587	1.560	4.147	7.943	7.657	15.600
Séptima	6.822	7.439	14.261	2.593	1.781	4.374	9.415	9.220	18.635
Octava	379	388	767	187	119	306	566	507	1.073
Novena	3.805	3.491	7.296	1.256	711	1.967	5.061	4.202	9.263
Décima	2.381	2.950	5.331	293	231	524	2.674	3.181	5.855
Total	47.890	56.697	104.587	18.635	11.713	30.348	66.525	68.410	134.935

Fuente: Censo Nacional de 1914, Tomo II, apartado “VIII.- Provincia de Córdoba” (p. 118).

9) Teoría de la Transición Demográfica. “Sea cual sea la suerte que el futuro depare al conjunto de ideas que hoy conocemos como ‘teoría de la transición demográfica’, es indudable que habrá marcado una época fructífera en el progreso de la demografía. Sus debilidades no alcanzan a empañar su contribución a la elucidación de asuntos de trascendencia y gravedad notorios, tanto históricos como actuales. Tal vez no sea una teoría, si por ello entendemos ‘un conjunto de proposiciones lógicamente interrelacionadas de las que se pueden derivar formalmente afirmaciones empíricas testeables’, pero no es descabellado pensar, como S. Beaver sugiere, que haya desempeñado las funciones de un ‘paradigma’, en el sentido que Thomas Kuhn ha dado a la expresión. En efecto, ha supuesto una ruptura con los modos de pensar tradicionales en demografía, integrando un conjunto de fenómenos -los relativos al descenso de la fecundidad- que no tenían adecuada cabida en los moldes anteriores; ha establecido, por encima de toda duda razonable, el nexo que vincula a las grandes transformaciones, demográficas con los cambios económicos y sociales, aunque la naturaleza de tal relación sea aún materia de debate; por encima de todo, ha estimulado la reflexión y la investigación, que es lo que corresponde a los paradigmas. Sin duda es todavía un diamante en bruto, pero, como señala Kuhn, muchos paradigmas nacieron en ese estado. En el momento presente, el volumen de críticas con que se enfrenta

ANEXO A: CIUDAD

es ciertamente imponente. Pero no hay que olvidar que el conocimiento progresa por síntesis sucesivas, y que los momentos de amplia insatisfacción con un cuerpo de ideas establecido a menudo preceden a la elaboración de una síntesis superior. En todo caso, la contrastación de la teoría de la transición demográfica con la experiencia histórica sirve para recordar una vez más que el sino de los cultivadores de la ciencia social es buscar la simplicidad y desconfiar de ella.” Arango, Joaquín (1980).

10) Mortalidad. Es un indicador que relaciona la cantidad de personas que fallecen en un año respecto al total de la población de referencia de ese año. Para estimar a esta última se utilizan dos métodos distintos que definen dos tipos de indicadores diferentes, ya sea que se hace un análisis del momento o por generación. En ambos la relación entre la cantidad de muertos y el total de la población es un cociente o tasa que por lo general se multiplica 1.000. “Una tasa es un indicador de frecuencia, y muestra cuántos acontecimientos o fracciones del mismo acontecen en promedio durante un intervalo de tiempo por cada individuo presente en la población o la cohorte.” Livi-Bacci (1993), p. 74. La tasa de momento, calculada con el total de defunciones ocurridas en un año, entre el 1° de enero y el 31 de diciembre, sobre la población anual promedio (medida al 30 de junio) se la conoce como tasa bruta de mortalidad. Se la distingue de las tasas específicas de mortalidad, que establecen la misma relación, pero entre fracciones de la población total, como por ejemplo rangos de edad, población femenina entre 15 y 55 años, etc.

11) Nupcialidad. Al igual que la de mortalidad, mide la relación entre la cantidad de matrimonios ocurridos en un año y la población total de referencia. Suele utilizarse la tasa bruta de nupcialidad que establece una relación entre la cantidad de matrimonios registrados del 1° de enero al 31 de diciembre sobre el total de la población. También se utiliza como indicador más fino la población en edad de matrimonio en lugar de la total. Y las tasas específicas, por rangos de edad, etc.

12) Fecundidad. De manera similar a la de mortalidad, la tasa bruta de fecundidad mide la relación entre la cantidad de hijos nacidos vivos en 50 años y la población de mujeres en edad en edad fecunda (15 a 55 años). Las tasas específicas se calculan en relación a la población por rangos de edad, o, casadas. Esta última se llama tasa de fecundidad legítima, y está vinculada a la nupcialidad. Para los países europeos la tasa de fecundidad legítima es muy alta, en Italia para 1971, se registran 855.192 nacimientos legítimos y 20.990 ilegítimos, lo que arroja el 97,60 % de nacimientos legítimos, frente a un 2,40 % de ilegítimos. Calculado a partir del cuadro 11.2, Livi-Bacci (1993), p. 270. Mientras que diferentes países de América Latina con una tradición del matrimonio basada en culturas no europeas, las proporciones entre hijos nacidos en matrimonios legítimos y los nacidos en el marco de otros tipos de vínculos de pareja podrían presumirse diferentes.

13) Movilidad Espacial. Con movilidad espacial de la población la autora hace referencia a los procesos de inmigración y emigración, tanto de país a país, como los que ocurren dentro del mismo. La tasa bruta de emigración es el cociente entre la población que sale de un distrito determinado, en un tiempo también determinado, respecto al total de la población del mismo, por mil; mientras que la tasa bruta de inmigración es el cociente entre la población que ingresa a un distrito determinado, en un tiempo también determinado, respecto al total de la población del mismo, por mil. También se calculan, como en los anteriores indicadores, tasas específicas de migración para grupos determinados de población. Un indicador que resulta de la diferencia entre la inmigración y la emigración es el saldo migratorio. Desde el punto de vista de la cantidad de población y el impacto cultural a largo plazo, la población proveniente de África ha sido significativa en los siglos XVIII y parte del XIX, en países y regiones con cultivos tropicales como la caña azúcar. Las inmigraciones desde Europa son importantes por el número de personas que desplazan hacia América Latina, en particular en los del Cono Sur, desde la segunda mitad del siglo XIX hasta mediados del siglo XX. Las migraciones del campo a la ciudad son significativas en América Latina en la segunda mitad del siglo XX, ya que en este período se han dado con mucha fuerza.

14) Esperanza de vida. La esperanza de vida o vida media, representa el número medio de años que le quedan por vivir a los sobrevivientes de determinada edad. La esperanza de vida al nacer indica la el número medio de años vividos por una generación, y es un indicador muy usado. Se calcula a partir de los registros estadísticos en las Tablas de Mortalidad.

15) Duración de los matrimonios. Cada unión conyugal tiene un inicio, una duración y un final. El inicio se indica en las tasas de nupcialidad y en las edades promedio al primer matrimonio o edad de ingreso a la

ANEXO A: CIUDAD

nupcialidad. El final puede ser por muerte de uno de los cónyuges o por divorcio. Aunque en el caso de América Latina no estaría de más considerar, para lo cual debieran levantarse estadísticas, el abandono o disolución de hecho. El período comprendido entre el inicio y el final del matrimonio se define como la duración del matrimonio. Este indicador está vinculado a la fecundidad legítima.

16) Natalidad. Indica la relación entre los nacimientos de un año y la población de referencia, la tasa bruta se calcula sobre el total de la misma, y las específicas sobre cada rango de edad, o grupo poblacional de interés. Un indicador más preciso es la tasa general de fecundidad que vincula la cantidad de nacidos en un año sobre la población femenina en edad fértil (15-49 años). Una forma más refinada de calcular la natalidad es multiplicando la tasa general de fecundidad por el cociente entre la población femenina en edad fértil y el total de la población.

17) Fecundidad Natural. “La combinación de los factores examinados en los apartados anteriores –duración del período fértil, esterilidad, fecundabilidad, tiempo muerto, mortalidad intrauterina-, en ausencia de un control voluntario de las concepciones y del aborto inducido, da lugar a lo que Henry ha llamado fecundidad natural. Lo que distingue la fecundidad natural de la fecundidad controlada no es tanto su nivel como el comportamiento de la pareja en función de los hijos ya tenido.” M. Livi-Bacci (1993), p. 296.

18) Censos Realizados en Argentina antes del siglo xx. En las cédulas (fichas) de los censos se pueden encontrar datos como: nombres, edades, parentescos, padres, hijos, domicilios, ocupación, grado de alfabetización. Los antecedentes censales de la República Argentina se remontan al período en que ésta formaba parte del virreinato del Río de la Plata. Sin embargo, los censos y padrones levantados por las autoridades virreinales tenían sólo finalidad específica, como por ejemplo: cálculo de población, incorporación a la milicia, pagos de tributos de las poblaciones indígenas.

Años 1804, 1807 y 1809, cuando se realizó un empadronamiento de extranjeros residentes en la Ciudad de Buenos Aires. Aquellos extranjeros que fueran considerados ilegales, eran intimados a abandonar el virreinato, poniendo a su disposición barco en una fecha determinada. Quienes no lo aceptasen, corrían el riesgo de ser “expulsados” secuestrándose sus posesiones.

En la revista electrónica *Revista Persona.Com.Ar* Susana Ramella publicó un trabajo llamado: “Ideas Demográficas Argentinas (1930-1950): Una Propuesta Poblacionista, Elitista, Europeizante y Racista”. En uno de los capítulos de su tesis, se ocupa del tema de las concepciones demográficas y los censos de población realizados en Argentina. Explica la autora que en la Argentina, hubo intentos desde 1811, por conocer la dimensión de la población de su territorio. Sin embargo, hasta después de la organización constitucional de 1853, salvo recuentos parciales en algunas provincias, no hubo un censo que cubriera todo el territorio nacional. “Tampoco hubo una regularidad perfecta en la realización.

El primer censo nacional de 1869, limitó la muestra censal a las provincias. No computó la población de la región Patagónica ni la del Chaco. Hay una estimación simple de la población en Chaco, Misiones, La Pampa y Patagonia sin ninguna otra especificación, ni fueron sumados a la población total del país”, continúa Ramella.

El segundo censo se realizó en 1895, pero tampoco es preciso puesto que los censistas no recorrieron algunos parajes inhóspitos como el oeste pampeano. En esa época se había generado una discusión acerca de la inclusión de la población indígena en los cálculos demográficos y más allá de los planteos ideológicos, el artículo brinda información sobre diferentes censos realizados en el país y algunas provincias.

Datos que brinda el Primer Censo Nacional de 1869: En las cédulas censales del censo de 1869 encontramos los siguientes datos: Dirección, nombres y apellidos, sexo, edad, estado civil, nacionalidad, lugar de nacimiento, número de personas en la familia, legitimidad e ilegitimidad de los hijos,



ANEXO A: CIUDAD

ocupación o profesión, alfabetismo, si han asistido a la escuela o no. La estimación que se hizo de la población india no enumerada fue de 93.138.

El Censo de 1895 proporciona más variedad de datos, a saber: Nombre(s), apellido(s), sexo, edad, nacionalidad (si es argentino, la provincia o territorio de nacimiento), profesión, ocupación u oficio, alfabetismo, grado de educación alcanzado, si es propietario o no de algún bien inmueble; mujeres, número de hijos, número de años que ha estado casado, estado físico, si es huérfano o no. Una población india estimada en los 30.000 no fue censada; una omisión de unas 30.000 personas en La Pampa, debieran también ser contabilizadas. Este fue el primer censo nacional que incluyó Chaco, Formosa, Misiones, La Pampa, Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

Ambos censos (1869 y 1895) fueron microfilmados y se pueden consultar en un Centro de Historia Familiar y constituyen una buena herramienta para localizar a nuestros antepasados en un lugar del país determinado y también para comparar datos y observar la transformación del grupo familiar con el tiempo. También permite aproximar una fecha y lugar de nacimiento y de matrimonio, ya que entre sus preguntas dice: ¿cuántos años tiene?; ¿cuántos años de casado lleva?; si es argentino, ¿en qué provincia nació? Permite estimar una fecha de ingreso del antepasado inmigrante al país, en el caso de que algunos de sus hijos sean extranjeros y otros argentinos. Las Cédulas Censales originales fueron conservadas por el Archivo Ministerial hasta su traspaso al Archivo General de la Nación. Las cédulas de otros censos posteriores fueron destruidas guardándose solo el contenido estadístico.

Censos Locales: En algunas provincias y en Capital Federal se cuenta con otros censos. Por ejemplo, en el año 1.855 todas las parroquias de Buenos Aires realizaron un registro minucioso de la población, y estos censos fueron microfilmados. Susana Ramella también explica que: "...se levantaron otros censos de población, pero parciales y en tiempos diferidos, en los Territorios Nacionales en 1.905, 1.912 y 1.920. Otro realizado en 1.934 en el territorio nacional del Chaco, en 1.935 y 1.942 en la gobernación de La Pampa, en ese entonces no provincializada...".

En la página "Censos microfilmados" se puede encontrar información sobre los Archivos Históricos de estos censos provinciales y locales (solo los datos estadísticos). En el sitio *Historia del País* se puede encontrar un detalle de los censos realizados en Argentina desde los primeros tiempos de la conquista.

También se pueden ver detalles de los Censos de Argentina y se pueden consultar en el Centro de Historia Familiar. Las principales fuentes de Registros Genealógicos en Argentina, Sociedad Genealógica, Salt Lake City, Utah. 1977. Microfilm N° 6030509 también en microfichas. Argentina. Dirección Nacional de Estadística y Censos.

ANEXO A: CIUDAD

ÍNDICE DE REFERENCIAS PRIMERA PARTE: CONSTRUCCIONES Y PLANES

CAPÍTULO 1: DE LA FUNDACIÓN A 1927

1) Primitivo fuerte de Córdoba y fundación. Nombre del río. Motivos en la elección del lugar	p. 1
2) Mapa del valle y emplazamiento de la ciudad	p. 3
3) Plano de Lorenzo Suárez de Figueroa de 1.577	p. 3
4) Ocupación de la planta de la ciudad en 1587	p. 4
5) Calle Ancha (hoy avenida General Paz)	p. 4
6) Uso y ocupación del suelo para 1700	p. 5
7) a. Plano inconcluso de Outes, años 1773/1792: b. José Cipriano de Herrera y Loizaga en 1713	p. 5
8) Ocupación del suelo hacia 1780	p. 6
9) Planos de la Ciudad de Córdoba, de Manuel López 1799 y de Jacinto Díaz de la Fuente de 1790	p. 6
10) Córdoba y sus ejidos en 1809	p. 7
11) Reconstrucción de la ciudad hacia 1810	p. 7
12) Plano de la Ciudad de Córdoba en 1840	p. 8
13) Plano de la Ciudad de Córdoba de 1860	p. 8
14) Plano de la ciudad de Córdoba (Circa 1860) realizado por Santiago Albarracín	p. 8
15) Planos con el recorrido de los tranvías: a) eléctrico N°3 en 1909; b) las cinco líneas en 1920	p. 9
16) Plano de la ciudad confeccionado por Claudio Braly Agrimensor Municipal en 1875	p. 10
17) Plano de la ciudad sin suburbios con nombres de las calles (Circa 1878 - Similar al de Junot)	p. 10
18) Planos de Potel Junot: a. General de la Ciudad y Suburbios de Córdoba de 1878;	p. 10
b: de 1882, con el dibujo del proyecto original de las manzanas del barrio Nueva Córdoba.	p. 11
19) Plano de instalación de cañerías de agua corriente y surtidores de agua del año 1880	p. 11
20) Plano de la ciudad con las cañerías del alumbrado a gas. Esteban Dumesnil para 1880	p. 11
21) Plano del Municipio de la Capital, 1882. Mensura judicial hecha por Parmenio Ferrer	p. 12
22) Plano de la Ciudad y alrededores en 1889, realizado por Santiago Albarracín	p. 12
23) Plano del Barrio General Paz, parte de San Vicente y del Centro	p. 12
24) Fragmento central y plano del relevamiento geológico del doctor Bodenbender del año 1890	p. 13
25) Plano Catastral de la Ciudad de Córdoba y de las villas que la rodean de 1890	p. 13
26) Plano General del Nuevo Municipio de la Capital del año 1894	p. 14
27) Cuadro de la ciudad de Córdoba en 1895 pintado por Honorio Mossi	p. 14
28) Pueblo de los Talleres en Alta Córdoba. Año 1914, el autor es M. Garlot	p. 14
29) Mapa del Pueblo de los Talleres en el año 1914	p. 15
30) Plano del loteo de Villa Corina, año 1914, por Echenique Martínez. Dueño José Ma. Martinoli	p. 15
31) Croquis Barrio Nueva Córdoba del año 1919, con encauce de las aguas pluviales	p. 15
32) Evolución de la mancha urbana desde 1.573 a 1.928 según Alfredo Terzaga	p. 16
33) Curvas de nivel del territorio de la ciudad, IGM 1970.	p. 16
34) Villa Páez	p. 17
35) Barrio Pueyrredón	p. 18
36) Barrio General Bustos	p. 18
37) Barrio Providencia	p. 19
38) Barrio Cerro de las Rosas	p. 19
39) Puente Juárez Celman	p. 19
40) Puente sobre La Cañada, en el cruce de la calle Colón en 1888	p. 20
41) Cañada esquina calle Colón, fines de siglo XIX	p. 20
42) La ciudad de Córdoba a finales del siglo XIX	p. 20
43) Plaza Juárez Celman, después Colón	p. 21
44) Puente Avellaneda	p. 21
45) Parque Las Heras	p. 21
46) Fotografía de Córdoba realizada por Schulz Sellack en 1873	p. 23
47) Fotografía de la Plaza San Martín con la glorieta y Cabildo con torre	p. 23
48) Barrio Alta Córdoba	p. 24

Capítulo 2: Córdoba en 1927 y el plan Carrasco

1) Carátula del Plan regulador y de extensión estudiado por el ingeniero Benito J. Carrasco	p. 26
---------------------------------------------------------------------------------------------	-------

ANEXO A: CIUDAD

2) Fotografía de la ciudad, escaneada de la fotocopia del Plan de 1927	p. 26
3) Fotografía de la ciudad escaneada de los paneles de Obras Sanitarias de la Nación	p. 27
4) Plano General de la ciudad de Córdoba (Plan Regulador de 1927)	p. 27
5) Fotografía del Río Primero (Plan Regulador de 1927)	p. 28
6) Fotografía del La Cañada (Plan Regulador de 1927)	p. 31
7) Gráfico de la evolución y proyección de los vehículos con ruedas (Plan Regulador de 1927)	p. 31
8) Láminas 1 a 7 de las barrancas que circundan a la ciudad (Plan Regulador de 1927)	p. 32
9) Gráfico de la Población (Plan Regulador de 1927)	p. 35
10) Plano general de la propuesta (Plan Regulador de 1927)	p. 36
11) Gráfico de la rosa de los vientos (Plan Regulador de 1927)	p. 36
12) Fotografía de la zona propuesta para el Barrio Universitario (Plan Regulador de 1927)	p. 37
13) Perspectiva del futuro Barrio Universitario (Plan Regulador de 1927)	p. 38
14) Fotografía del Ferrocarril Central Argentino (Plan Regulador de 1927)	p. 38
15) Fotografía del paso a nivel sobre la calle Agustín Garzón (Plan Regulador de 1927)	p. 39
16) Fotografía de los alrededores de Plaza (Plan Regulador de 1927)	p. 39
17) Dibujo de propuesta del Centro Cívico y Plaza Centenario (Plan Regulador de 1927)	p. 40
18) Dibujo de la propuesta de la Plaza Centenario (Plan Regulador de 1927)	p. 40
19) Dibujo de la propuesta de Monumento al Escudo (Plan Regulador de 1927)	p. 41
20) Dibujo de propuesta para esquinas del Centro (Plan Regulador de 1927)	p. 41
21) Fotografía de avenida Colón esquina con la avenida General Paz (Plan Regulador de 1927)	p. 41
22) Dibujo del Teatro Municipal (Plan Regulador de 1927)	p. 42
23) Fotografía de los alrededores del arroyo La Cañada (Plan Regulador de 1927)	p. 42
24) Fotografía panorámica de La Cañada (Plan Regulador de 1927)	p. 43
25) Dibujo del arroyo La Cañada entubado (Plan Regulador de 1927)	p. 43
26) Dibujo de la Avenida sobre La Cañada (Plan Regulador de 1927)	p. 44
27) Fotografía con la traza propuesta para la avenida Central (Plan Regulador de 1927)	p. 44
28) Dibujo de la avenida Central (Plan Regulador de 1927)	p. 44
29) Fotografía con la propuesta de las avenidas de acceso a la ciudad (Plan Regulador de 1927)	p. 45
30) Fotografías del río Suquía (Plan Regulador de 1927)	p. 45
31) Fotografías del río Suquía (Plan Regulador de 1927)	p. 46
32) Dibujo de perfiles de calles, calzadas y frentes de las edificaciones (Plan Regulador de 1927)	p. 46
33) Dibujo de la Plaza de La Farola (Plan Regulador de 1927)	p. 48
34) Fotografías de La Cañada a la altura de la avenida San Juan (Plan Regulador de 1927)	p. 48
35) Dos fotos la prolongación del bulevar San Juan	p. 48
36) Fotografías de la ampliación del bulevar San Juan (Plan Regulador de 1927)	p. 49
37) Dibujos de Casa de Gobierno, Plazas Colón, Plaza Vélez Sarsfield y edificio de la Universidad Nacional (Plan Regulador de 1927)	p. 49
38) Fotografías de la Plaza General Paz y proyecto para nueva plaza (Plan Regulador de 1927)	p. 50
39) Dibujo de los tres circuitos propuestos en el plano de la ciudad (Plan Regulador de 1927)	p. 50
40) Superficies de Espacios Libres en distintas ciudades del mundo y tasas anuales de mortalidad	p. 51
41) Fotografía del Observatorio Nacional (Plan Regulador de 1927)	p. 51
42) Dibujo: tratamiento propuesto para las barrancas de San Vicente (Plan Regulador de 1927)	p. 51
43) Fotografías de los “Mataderos dentro de la Ciudad” (Plan Regulador de 1927)	p. 52
44) Fotografía de la Escuela de Agricultura (Plan Regulador de 1927)	p. 53
45) Fotografía del Camino a Malagueño (Plan Regulador de 1927)	p. 53
46) Fotografía de “El Basural” (Plan Regulador de 1927)	p. 53
47) Plazoleta y nuevo puente de Villa Páez (Plan Regulador de 1927)	p. 53
48) Camino a La Calera (en Villa Cabrera y Subida a Río Ceballos) (Plan Regulador de 1927)	p. 54
49) Dibujos de propuestas para San Vicente y Altos de San Vicente (Plan Regulador de 1927)	p. 54
50) Obstáculos de la estación del FCCC en del Barrio Alta Córdoba (Plan Regulador de 1927)	p. 55
51) Ventajas de la Propuesta de avenida sobre la traza del (Plan Regulador de 1927)	p. 56
52) Detalles de calles en Alta Córdoba (Plan Regulador de 1927)	p. 57
53) Fotografía panorámica de la ciudad desde las barrancas de Alta Córdoba (Plan Regulador)	p. 58
54) “Bajada del Negrito Muerto lugar a transformarse”. (Plan Regulador de 1927)	p. 58
55) Calle Sáenz Peña con proyecto del puente de FC a vehicular (Plan Regulador de 1927)	p. 59
56) Proyectos para el barrio General Paz: Centro Cívico y plaza (Plan Regulador de 1927)	p. 59

ANEXO A: CIUDAD

57) Fotografías del barrio San Vicente (Plan Regulador de 1927)	p. 60
58) Plaza Centenario, actual plaza España	p. 60
59) Viviendas Obreras en San Vicente y Observatorio	p. 60
60) Los caminos de agua. Plano del proyecto de canal del ingeniero Huergo	p. 61
61) Plano de ampliación del Pueblo General Paz firmado por Dídimo Posse (1923)	p. 61
62) Urbanización Argüello	p. 62
63) Circuito La Tablada	p. 63

Capítulo 3: El plan de Lapadula y la ciudad en 1961

0) Fotografía aérea circa 1961	p. 64
1) Barrio La France	p. 64
2) Barrio Los Paraísos	p. 65
3) Urbanización intersticial.	p. 66
4) Centro	p. 66
5) Plazoleta Jerónimo Luis de Cabrera	p. 67
6) Sistematización del arroyo La Cañada	p. 67
7) Puente Antártida Argentina	p. 68
8) Parque Sarmiento	p. 68
9) Barrio Quintas de Santa Ana	p. 70
10) Barrio Juan XXIII	p. 70
11) Barrio Aeronáutico	p. 71
12) Arco de Córdoba	p. 71
13) Barrio Ferroviario Mitre	p. 72
14) Barrio José Ignacio Díaz	p. 72
15) a. Barrio Yofre Norte. b. Barrio Yofre Sur	p. 72
16) Villa Corina	p. 73
17) Barrio Guiñazú	p. 73
18) Ciudad Universitaria	p. 73
19) La Universidad Tecnológica Nacional	p. 74
20) Barrio Las Flores	p. 74
21) Barrio Villa el Libertador	p. 75
22) El Canal Maestro Sur	p. 75
23) Barrio Jardín	p. 75
24) Barrio Oña	p. 75
25) Alto Verde	p. 75
26) a. Contradicciones sobre Lapadula, b: Pedido y respuesta del expediente N° 72.257-1962	p. 76
27) Parque Autóctono	p. 77
28) Construcción de la Plazoleta Jerónimo Luis de Cabrera	p. 77
29) Plano con la propuesta de Lapadula para el centro de la ciudad	p. 78
30) Plano de Ciudad Universitaria	p. 78
31) Tránsito en la ciudad de Córdoba	p. 78
32) Tránsito en la ciudad de Córdoba	p. 78
33) Estado de algunas partes de la ciudad	p. 79
34) Zonificación de la ciudad	p. 79
35) Zonificación de la ciudad con referencias	p. 79
36) Plano de la ciudad de Córdoba confeccionado por el equipo técnico del Plan Regulador	p. 80

Capítulo 4: La ciudad de los planes y la imagen de 1984

Planos y Gráficos

4.1.- 1973: Diagnóstico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico

1) Censo Origen y destino	p. 81
2) Gráfico N°5 del Anexo Gráfico Red vial principal	p. 81
3) Gráfico N°6 del Anexo Gráfico Densidad Fundiaria	p. 81
4) Proceso histórico de urbanización	p. 82
5) Gráfico N°21 del Anexo Gráfico Servicios	p. 82
6) Gráfico N°22 del Anexo Gráfico Aéreas de acción prioritaria	p. 82

ANEXO A: CIUDAD

7) Gráfico N° 23 de Anexo Gráfico Usos del suelo generalizado	p. 83
8) Gráfico N° 24 de Anexo Gráfico Zonas industriales dominantes	p. 83
9) Gráfico N°25 del Anexo Gráfico Accesibilidad	p. 83
10) Gráfico N°27 del Anexo Gráfico Desarrollo espontáneo	p. 84
11) Gráfico N°28 del Anexo Gráfico Accesibilidad al área central	p. 84
12) Gráfico N°29 del Anexo Gráfico Alternativa 1: monocéntrico concentrada	p. 84
13) Gráfico N°30 en Anexo Gráfico Población	p. 85
14) Gráfico N°31 en Anexo Gráfico Alternativa 2. Ejes preferenciales de desarrollo	p. 85
4.2.- 1978: Esquema de Ordenamiento Urbano (EDOU)	
15) Gráfico N° 1 EDOU Esquema de la metodología	p. 85
16) Gráfico p.44 EDOU Red Teórica. Sistema de Transporte Masivo	p. 86
17) Cuadro N° 3 EDOU Tendencias de Urbanización por sectores	p. 86
18) Cuadro N° 9 EDOU Superficie libre sin urbanizar- 1977	p. 86
4.3.- 1981: Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano (EDOM) y PLANDEMET	
19) Gráfico N°2 Cronograma del programa de trabajo del desarrollo metropolitano 1981-2000	p. 87
20) Plano N° 9 Uso del suelo generalizado en la ciudad de Córdoba	p. 87
21) Plano N°16 Dispensarios Municipales ciudad de Córdoba	p. 87
22) Plano N°17 Ferias y mercados municipales en la ciudad de Córdoba	p. 88
23) Plano N°18 Tipo y cantidad de servicios por zonas. Ciudad de Córdoba	p. 88
24) Plano N°19 Sistema de Distribución de Energía Eléctrica	p. 89
25) Plano N° 20 Sistema de distribución de gas natural	p. 89
26) a. Plano N°21 Uso del suelo Área Central y Plano N°22 Espacios verdes; b. Plano N°23 Paisaje Urbano 1980 y Plano N°24 Síntesis del diagnóstico	p. 90
27) Gráfico N°38 Esquema de estructura urbana	p. 91
28) Cuadro N° 3 Población: tasas de crecimiento medio anual entre isócronas en 1970	p. 91

CAPÍTULO 5: CONCLUSIONES

1) Períodos definidos por Díaz Terreno	p. 92
2) Descripción del cambio de localización de las viviendas	p. 92
3) Ferrourbano	p. 92
4) Ejemplo en la prensa de Gestión Municipal	p. 93

SEGUNDA PARTE: REGISTRO Y DINÁMICA DE LA POBLACION

Introducción

Capítulo 1: Antecedentes y consideraciones

1) Población en Marx	p. 94
2) Demografía latinoamericana	p. 94
3) Conceptos de población urbana y población rural	p. 94
4) Discusión en torno a los enfoques y registros de la población tradicionales	p. 94
5) Dinámica de la población en la época colonial	p. 95
6) Población originaria en Córdoba	p. 95
7) Población africana esclavizada	p. 95
8) Concepto de población	p. 97

Capítulo 2: Variables de la dinámica poblacional

1) Fuentes documentales demográficas de Córdoba	p. 97
2) Métodos de cálculo de tasa de crecimiento	p. 98
3) Modelo de población estable	p. 98
4) Estimación de la población de la Provincia de Córdoba por Departamentos	p. 98
5) Tasas de crecimiento	p. 99
6) Cálculo de los valores de la columna (3)	p. 99
7) Métodos indirectos del análisis demográfico	p. 99
8) Población de la ciudad de Córdoba según Censo de 1914	p. 99
9) Teoría de la Transición Demográfica	p. 99
10) Concepto de Mortalidad	p.100

ANEXO A: CIUDAD

11) Concepto de Nupcialidad	p.100
12) Concepto de Fecundidad	p.100
13) Concepto de Movilidad Espacial	p.100
14) Concepto de Esperanza de vida	p.100
15) Duración de los matrimonios	p.100
16) Concepto de Natalidad	p.100
17) Concepto de Fecundidad Natural	p.101
18) Censos Realizados en Argentina antes del siglo xx	p.101

