

LA CIUDAD DISLOCADA. EL PROCESO DE URBANIZACIÓN EN LA CIUDAD DE CÓRDOBA, 1947-1970

Juan Sebastián Malecki*

Resumen:

En el presente artículo nos proponemos abordar los años que fueron de 1947 a 1970 -para tomar dos fechas censales-, en el que la ciudad de Córdoba se dislocó, se salió de sí, al vivir un intenso proceso de transformación en el que mientras duplicaba su población experimentaba una verdadera «explosión» de su mancha urbana, viviendo uno de sus ciclos de mayores transformaciones. La hipótesis que buscaremos sostener es que si el peronismo en Buenos Aires vino a completar y ampliar el ciclo de «modernización urbana» abierto en los treinta, en Córdoba, por el contrario, significó la apertura de un ciclo de transformaciones urbanas que se prolongó entre 1947 y 1970, en el cual el panorama que ofrecía la ciudad cambió radicalmente. En este ciclo, la ciudad, a la vez que evidenciaba una nueva dinámica de tensión entre el centro y la periferia, cambiaba rápidamente su fisonomía. Más precisamente, mientras en 1948 Córdoba era todavía mayoritariamente una ciudad de techos bajos y cúpulas de iglesias, en el decenio que fue de mediados de los cincuenta a mediados de los sesenta la ciudad, al tiempo que se expandía en su periferia, se «levantaba en altura» transformando su paisaje. Un nuevo panorama que, para mediados de los setenta, ya estaba consolidado.

Palabras clave: Ciudad de Córdoba – transformación urbana – modernización

* Universidad Nacional de Córdoba, CONICET.

Summary

In the present paper, I intend to analyze the years that went from 1947 to 1970, in which the city of Córdoba was *dislocated*, it went out of joint. In those years, the city faced an intense transformation process in which while duplicating its inhabitants, it experienced a truly «explosion» of its urban sprawl, in what can be considered to be its most important transformation cycle. The idea that I will try to address is that while in Buenos Aires the *Peronista* Government completed and extended the cycle of «urban modernization» initiated in the thirties, in Córdoba, on the contrary, it meant the beginning of an urban transformation cycle that went from 1947 to 1970, in which the city landscape was radically changed. In this cycle, the city not only showed a new urban dynamic of tension between center and periphery, but also altered its own physiognomy. More precisely, while in 1948 Córdoba was mostly a city of low roofs and church domes, in the ten years that went from the mid fifties to the mid sixties the city not only expanded in its periphery, but also it rose in skyscrapers, transforming its landscape, creating a new panorama that saw its consolidation in the mid seventies.

Keywords: Córdoba city – urban transformation – modernization

Presentación

En los años que fueron de 1947 a 1970 – para tomar dos fechas censales –, la ciudad de Córdoba se *dislocó*, se salió de sí, al vivir un intenso proceso de transformación en el que mientras duplicaba su población experimentaba una verdadera «explosión» de su mancha urbana, viviendo uno de sus ciclos de mayores transformaciones. Así, en esos casi treinta años una misma generación pudo ver ante sus propios ojos cómo la ciudad pasaba de ser una «tranquila capital provinciana» a una «dinámica y moderna ciudad industrial». Para mediados de los cincuenta, las evidencias de un rápido crecimiento urbano eran palpables y la instalación de las automotrices IKA y Fiat no hicieron más que acentuar esa tendencia. Córdoba fue por entonces una de las ciudades argentinas con mayor crecimiento: su población pasó de 386.000 habitantes en 1947 a casi 800.000 en 1970. A su vez, esa masa de inmigrantes que llegaba fue absorbida principalmente por las «industrias dinámicas» (automotriz y metalmecánica), que llegaron a representar el 75% del total de trabajadores para 1961. Asimismo, desde los años cincuenta Córdoba fue densificando su centro, consolidando sus áreas intermedias y, a partir de los sesenta, vivió un crecimiento exponencial de sus áreas periféricas, donde se asentaron en forma mayoritaria las nuevas industrias y obreros. En tal sentido, en 1947 el área céntrica y los barrios tradicionales albergaban casi la mitad de las viviendas, mientras que las de las zonas periféricas represen-

taban el 36,7%. Para 1960, la proporción se había invertido: en la zona tradicional se encontraba el 35,5% de las viviendas, mientras que en los nuevos barrios se ubicaba el 47,9%. Pero el centro también se transformaba, incorporando numerosos edificios de departamentos, lo que reflejaba el auge de las construcciones en altura que se estaba experimentando en ese momento. En este contexto, ¿cuáles fueron las principales transformaciones urbanas? ¿Qué nueva dinámica urbana se generó? ¿Qué intervenciones urbanas y arquitectónicas contribuyeron a esos cambios?

La hipótesis que quisiéramos desarrollar es que si, como señala Anahí Ballent,¹ el peronismo en Buenos Aires vino a completar y ampliar el ciclo de «modernización urbana» abierto en los treinta, en Córdoba, por el contrario, significó la apertura de un ciclo de transformaciones urbanas que se prolongó entre 1947 y 1970, en el cual el panorama que ofrecía la ciudad cambió radicalmente. En este ciclo, la ciudad, a la vez que evidenciaba una nueva dinámica de tensión entre el centro y la periferia, cambiaba rápidamente su fisonomía. Más precisamente, mientras en 1948 Córdoba era todavía mayoritariamente una ciudad de techos bajos y cúpulas de iglesias, en el decenio que fue de mediados de los cincuenta a mediados de los sesenta la ciudad, al tiempo que se expandía en su periferia, se «levantaba en altura» transformando su *paisaje*. Un nuevo panorama que, para mediados de los setenta, ya estaba consolidado.

El artículo se estructura a partir del análisis de un conjunto heterogéneo de fuentes que permiten dar cuenta del proceso de urbanización que se vivió en la ciudad, para avanzar, luego, sobre una serie de emprendimientos urbano arquitectónicos de gran impacto en Córdoba. El propósito del trabajo es realizar una aproximación a las transformaciones materiales de la ciudad en relación a cómo un sector de la cultura urbana de Córdoba pensaba y proyectaba esas transformaciones. Nos referimos a una parte de la cultura arquitectónica que tuvo una intervención directa, a partir de una serie de proyectos y propuestas –aunque algunos no hayan llegado a realizarse–, en los cambios que se operaron en la ciudad en esos años.

La ciudad dislocada

Para apreciar la magnitud de los cambios que se sucedieron entre los cincuenta y los setenta, conviene recordar, aunque sea brevemente, el *panorama* que presentaba Córdoba a comienzos de la década del cuarenta. En el periodo que fue de 1870 a 1930, la ciudad ya había experimentado un conjunto importante de transformaciones en relación a lo que fuera su núcleo colonial original.

¹ Ballent, 2004: 316.

El arribo del tren en 1870 aceleró la integración de la ciudad a la estructura económica del país y propició la llegada de inmigrantes, imprimiendo un primer impulso urbanizador con la constitución de los «barrios pueblos» –Alta Córdoba, San Vicente, General Paz, Alberdi, etc– que se salieron de la cuadrícula colonial, a lo que luego se le agregó –en el cambio de siglo– el barrio de Nueva Córdoba y el proyecto del Parque Sarmiento.² En términos cuantitativos, durante este período se vieron los mayores crecimientos, pasando de 48.000 habitantes en 1895 a 122.000 en 1914, para alcanzar los 370.000 en 1947 –según los censos nacionales disponibles–, implicando en cada lapso un salto que prácticamente triplicaba la población.³ Sin embargo, estos números muestran que en términos cualitativos, y a pesar de su crecimiento, para 1947 Córdoba seguía siendo una ciudad relativamente pequeña, muy por atrás del medio millón de habitantes de Rosario –que desde 1895 había desplazado a Córdoba como segunda ciudad del país– o de los cuatro millones y medio de Buenos Aires. Esta situación permitía seguir caracterizando a Córdoba como de una «tranquila» capital provinciana.

Más aún, si nos atenemos a la materialidad de la propia ciudad, podemos apreciar que dicho crecimiento no alteró, en gran medida, su fisonomía. Hacia el Centenario, según señala Jorge Liernur, Córdoba tenía un proceso de urbanización menos acentuado que el de Buenos Aires y Rosario. Mientras la Capital Federal contaba ya con treinta y ocho edificios de seis plantas, la ciudad mediterránea no poseía edificios que superaran las dos.⁴ En los años que siguieron, se consolidaron los nuevos barrios y se incorporó un conjunto edilicio importante – bancos, museos, sedes gubernamentales, etc– que mostraba una ciudad en pleno proceso de expansión. Hacia finales de la década del veinte, el Intendente Emilio Olmos contrató al ingeniero Benito Carrasco para que elaborara un informe y un Plan Regulador para Córdoba,⁵ del que solo llegó a concretarse el ensanche de la avenida Colón que, al tiempo que agilizaba un tránsito cada vez más nutrido, permitía una renovación urbana que incorporaba los primeros edificios con seis pisos.⁶ De todas maneras, estos cambios paulatinos no llegaron a alterar la imagen que se presentaba al observador coetáneo. En tal sentido, si observamos dos fotos tomadas en 1910 y 1927 (véanse imágenes 1 y 2 en el anexo), podemos apreciar un mismo paisaje urbano de cúpulas y campanarios de iglesias que sobresalen de un conjunto mayoritario de casas bajas y techos planos. Igualmente, se observa la corta extensión de la ciudad, en la que la distancia entre la Plaza San Martín y la periferia rural era de unas pocas cuadras. Más aún, en las inmediaciones del arroyo de La Cañada y a tan solo unas cua-

² Boixadós, 2000.

³ Vapnarsky y Gorojovsky, 1990: 37.

⁴ Liernur, 2011: 432.

⁵ Sobre el Plan Regulador de Carrasco, véase Díaz Terreno, 2012.

⁶ Boixadós, 2011: 19.

dras de la Plaza Vélez Sarsfield, es posible ver calles de tierra degradadas, viviendas precarias y espacios insalubres.

Justamente fue sobre La Cañada donde se realizó una de las principales intervenciones urbanas durante los cuarenta. El arroyo, que hasta ese momento delimitaba la ciudad hacia el oeste, se había constituido en uno de los paisajes urbanos más representados en la pintura y el grabado gracias a sus puentes, balcones, enrejados y vegetación, que le daban un aire pintoresquista. Luego de la inundación de 1939, que afectó a buena parte del centro, la gobernación de Santiago del Castillo dio comienzo en 1942 a las obras de sistematización de La Cañada, que implicó la canalización y modificación parcial del cauce del arroyo, aunque las obras recién comenzaron en 1943 y fueron terminadas durante el peronismo. La prensa de la época recibió estos cambios con una mezcla de nostalgia por el paisaje perdido y de resignación por los avances del progreso. Así, *La voz del interior* señalaba en julio de 1947 que buena parte de La Cañada fueron

en los últimos cincuenta años, los lugares más típicos de la vieja Córdoba, en el aspecto popular y los sitios donde vivían sin «cuello y corbata» las costumbres sencillas y recias a la vez, de la gente del pueblo criollo, divorciado del «centro» porque se agringaba. La Cañada era algo así como la delimitación de los dominios de aquella otra gente.⁷

Mientras que en otro editorial agregaba: «*casi nadie medita un instante en que el progreso está borrando a golpe de maza, la ancianidad vigorosa, recia y joven aún, valga la paradoja, de una de las primeras obras públicas de Córdoba*».⁸ Estas dos citas nos muestran, además del cambio en el paisaje urbano, que para finales de la década del cuarenta se consideraba que la periferia de la ciudad comenzaba en La Cañada.

Si hasta ese momento la ciudad se transformaba lentamente, a partir de los cincuenta los cambios comenzaron a acelerarse y en el transcurso de una década el panorama era completamente otro. Para dar cuenta de estas transformaciones recurriremos a un heterogéneo conjunto de fuentes que nos permitirán analizar el crecimiento industrial y su implicancia en la estructura económica de la ciudad, para luego describir el proceso de migración y su impacto dentro del proceso de urbanización.⁹ A continuación indagaremos algunos aspectos del de-

⁷ LVI, 28/7/1946, citado en Barbieri y Boixadós, 2005: 77 y 78.

⁸ LVI, 27/03/1946, citado en Barbieri y Boixadós, 2005: 80.

⁹ No son muchos los trabajos que, en un sentido genérico, podrían encuadrarse como de historia urbana sobre Córdoba. Para la Córdoba finisecular tenemos los trabajos de Boixadós, 2000; Ansaldo, 2000, y Agüero, 2010, como principales referencias que analizan, respectivamente, el proceso de urbanización, las transformaciones en la estructura económica y la ciudad como práctica cultural. Para la segunda mitad del siglo XX, lamentablemente, las referencias son mucho más acotadas. Deberíamos indicar un primer grupo de trabajos realizados contemporáneamente a los procesos de

sarrollo de la periferia para centrarnos, posteriormente, en los cambios que se produjeron en el centro de la ciudad.

En tal sentido, desde mediados de los cincuenta la instalación de fábricas automotrices y metalmeccánicas supuso un novedoso impulso a un crecimiento industrial que desde principios de siglo había estado dominado por el sector de cueros, madera, alimentos, bebidas y tabaco, en una economía basada principalmente en el sector primario y terciario,¹⁰ aunque la instalación de la Fábrica Militar de Aviones en la década del veinte había sido un antecedente importante. Según James Brennan,

en la década de 1950, Córdoba se convirtió en el centro de un nuevo tipo de desarrollo industrial en América Latina, caracterizado por tasas extremadamente rápidas de crecimiento pero concentrado en un solo sector industrial tecnológicamente complejo y sin la gama de cambios económicos, sociales y políticos generalmente asociados a un proceso genuino de industrialización¹¹

Esto permitió apuntalar el proceso migratorio que se evidenciaba desde finales de los cuarenta y que, en el transcurso de menos de treinta años, llevó a duplicar la población de la ciudad. De tal forma, cobraba visibilidad un «proceso de industrialización» y un «proceso de urbanización» que llegaron a cambiar la estructura socio-cultural de la ciudad, al tiempo que daban lugar a un intenso debate en los sesenta y setenta sobre el alcance y la profundidad de los mismos, como fue ampliamente discutido en el incipiente campo sociológico de Córdoba.

Hacia 1953, el gobierno peronista cambió parcialmente su política económica, promoviendo una serie de leyes que incentivaban el arribo de capitales extranjeros para el desarrollo de sectores estratégicos de la economía, que recién

transformación urbana de Córdoba, realizados en sedes disciplinares ajenas a la historiografía, que son sumamente valiosos por las informaciones que aportan. Nos referimos a los trabajos realizados en el Instituto de Estadísticas y Finanzas de la Facultad de Ciencias Económicas de la UNC (los cuales son citados extensamente en este trabajo), así como el Plan Regulador de La Padula y el *Diagnóstico tentativo* –elaborado por María Elena Foglia desde dependencias municipales en 1973–. De todas maneras, habría que precisar que estos trabajos deben considerarse más como fuentes que como antecedentes. En cuanto a los antecedentes, el de Foglia, 1989, es uno de los primeros en analizar la evolución de la estructura urbana, aunque es más descriptivo que explicativo. El extenso trabajo de Brennan, 1996, si bien está dedicado a analizar las dinámicas del mundo obrero organizado de Córdoba que hicieron posible *El Cordobazo*, constituye el principal antecedente específico ya que en el primer capítulo realiza una pormenorizada reconstrucción de las transformaciones en la estructura social de la ciudad entre los años cincuenta y sesenta. En tal sentido, no podemos más que admitir que nuestro propio análisis se vale del realizado por Brennan –en parte por compartir las mismas fuentes, aquellas elaboradas por el IEF–, aunque pretende complementarlo con un enfoque más centrado en los procesos urbanos.

¹⁰ Ansaldi, 2000; Dadone, 1973/74.

¹¹ Brennan, 1996: 50.

se concretaron en 1955.¹² La principal área privilegiada fue la automotriz. La empresa italiana Fiat fue la primera en suscribir un convenio con el gobierno peronista en 1954, seguida luego por la norteamericana Kaiser en 1955. Mientras esta comenzó su producción de automóviles en 1956, Fiat recién lo hizo en 1960. IKA se instaló en las cercanías del poblado de Villa el Libertador, en el cono suroeste de la ciudad. Mientras que Fiat tomó posesión de las instalaciones que había montado la estatal IAME en el ingreso de la ruta nacional 9, sobre el sector sureste.¹³ El arribo de estas industrias aceleró la transformación de la estructura económica de la ciudad y muy particularmente afectó a su estructura industrial que, en poco más de diez años, se vio significativamente modificada: entre 1946 y 1961 la ocupación industrial creció un 168,1%,¹⁴ periodo en el cual el sector de maquinarias y vehículos desplazó de la primera posición en la economía cordobesa al de alimentos, bebidas y tabaco que ocupaba desde 1914, lo que permitía decir, todavía en 1973, que «estas forman actualmente el verdadero corazón de la industria cordobesa».¹⁵ Así, si para 1946 las «industrias tradicionales» –una expresión que se acuñó en los sesenta para referir a las ramas de alimentos, bebidas, confecciones, maderas, papel, imprenta y publicaciones y para diferenciarlas de las «dinámicas» en las que se incluía químicos, metales, vehículos y maquinarias– absorbían el 47,9% de la ocupación industrial, y las «industrias dinámicas» el 43,2%, para 1961 estas últimas representaban el 75% y eran responsables por el 83% de la producción industrial.¹⁶ A su vez, si desglosamos el empleo por sectores, vemos que en ese lapso los trabajadores de las industrias mecánicas pasaron de representar el 25,8% en 1946 al 46,8% en 1953 y el

¹² Gerchunoff y Antúvez, 2002: 184 y ss.

¹³ Véase Brennan, 1996: 51 y ss. Sobre la instalación de IKA, Brennan sostiene que «las plantas Kaiser introdujeron concentraciones de capital, trabajo y tecnología en una escala desconocida hasta entonces en la industria argentina. En esencia, habían transferido sus operaciones de Detroit a la Argentina, y dividieron el complejo de Santa Isabel en unidades independientes de producción: forja, departamento de prensas, servicios de máquinas, herramienta y matrices, planta de motores, montaje de vehículos, departamento de pintura y planta de galvanoplastia. La gran planta de máquinas, herramientas y matrices producía todas las matrices de prensas utilizadas en la construcción de la línea de autos propia de Kaiser; la planta de motores y la forja, las más grandes del país, empleaba procesos manufactureros y laborales que revolucionaron la cultura industrial local, si bien quedaban cada vez más desactualizados frente a las normas de las industrias automotrices estadounidense y europeas. El trabajo en las plantas Kaiser tenía muchas características específicas –en particular la ubicuidad del trabajo en tandas en oposición a la producción en línea móvil, una alta incidencia de los retoques en los modelos y, por último, una mezcla extrema de productos–, todas las cuales requerían una considerable flexibilidad de la mano de obra. Pero, en general, IKA estableció en Córdoba una moderna industria de producción masiva, que estimuló el tipo de desarrollo industrial iniciado por las fábricas de IAME y contribuyó a dar forma al peculiar carácter de la vida, el trabajo y la política obrera de la ciudad», Brennan, 1996: 53.

¹⁴ Palmieri y Colomé, 1964: 15.

¹⁵ Dadone, 1973/74: 180-181.

¹⁶ Palmieri y Colomé, 1964: 4-10.

65,8% en 1964.¹⁷ En resumen, en el decenio que fue de 1954 a 1964 la actividad industrial pasó a ser la actividad preponderante. Como señala Brennan, «*las industrias mecánicas eran literalmente las locomotoras del crecimiento industrial de esos años, y transformaron una somnolienta ciudad provincial en una metrópolis industrial en menos de dos décadas*».¹⁸

A su vez, este crecimiento industrial vino a consolidar el proceso de incremento poblacional que había comenzado hacia fines de los cuarenta. Anteriormente habíamos dicho que Córdoba ya había experimentado saltos importantes en su crecimiento, llegando a triplicar su población pero que, en términos cualitativos, no había implicado una alteración de su «ecología urbana» –para usar una expresión sociológica de la época–, por lo que hasta 1948 podía ser catalogada como una «ciudad tradicional y provinciana».¹⁹ Como señalamos anteriormente, en el ciclo que fue de 1947 a 1970 la población de la ciudad se duplicó, pasando 380.000 habitantes en 1947 a más de 780.000 en 1970. Pero ese incremento se dividió prácticamente en partes iguales entre el periodo 1947-1960, con un crecimiento de 202.000 habitantes (52%), y el periodo 1960-1970, cuando se incorporaron 191.000 habitantes (48%).²⁰ Esto significó, además, un cambio en la estructura social que, con ciertas reservas, podría catalogarse de «metropolización»²¹ y que afectó, también, al resto de la provincia: mientras en 1947 todavía el 70% de la población era rural, el crecimiento de la ciudad llevó a invertir las cifras para 1970.²² Además, Córdoba pasó de poseer el 25,82% de la población provincial en 1947 a representar el 38,65% en 1970. Más aún, con un crecimiento anual del 31,5% en el periodo 1947-1960, Córdoba superaba al de Rosario (19,1%) y prácticamente equiparaba al del Gran Buenos Aires (35,4%) y era mayor a ambos en el periodo 1960-1970 (30,9% contra 16,8% y 21,7%, respec-

¹⁷ Arnaudo, 1970: 8.

¹⁸ Brennan, 1991: 60.

¹⁹ Agulla, 1966: 19.

²⁰ Véase Población 1869-1960, Dirección General de Estadísticas, Censos e Investigaciones. Publicación Especial N° 3, Córdoba, 1961.

²¹ El término, a primera vista, parecería ser excesivo para Córdoba en el contexto latinoamericano de gran crecimiento urbano que se dio desde los cincuenta, que produjo ciudades de varios millones de habitantes. Sin embargo, algunas de las características que se le atribuyen a este proceso bien podrían aplicarse a Córdoba: explosión demográfica y urbana, pérdida de escala, anomia social, concentración de funciones, polo de atracción regional, etc. En términos de crecimiento poblacional, por ejemplo, París pasó de 800.000 habitantes a 2.000.000 entre 1831 y 1976 -con una máxima de crecimiento del 20,48 %- (Harvey, 2008: 124), mientras Berlín pasó de 750.000 habitantes en 1870 a 1.000.000 en 1895 para llegar a más de 2.000.000 en 1905 (Frisby, 2007: 262), en tanto Buenos Aires, durante su primer gran ciclo de crecimiento demográfico, pasó de 671.000 habitantes en 1895 a casi 2.000.000 en 1914 (Vapnarsky y Gorojovsky, 1990: 37). Por otro lado, los propios coetáneos entendieron que estaban viviendo un procesos de metropolización, como se infiere de las citas, aunque no haya sido un asunto especialmente tematizado.

²² Tcach, 2006 [1991]: 91.

tivamente).²³ Ahora bien, este crecimiento fue el resultado de un importante flujo migratorio a la ciudad, que provino principalmente del interior provincial –que se mantuvo cercano al 50% del total, aunque con notables variaciones–, seguido por la Provincia y la Ciudad de Buenos Aires, el Litoral y el Noroeste.²⁴ Para 1970, el 54% de la población tenía menos de treinta años, lo que hacía de Córdoba la ciudad más «joven» del país.²⁵ Este incremento poblacional se dio, como han señalado Adrián Gorelik y Graciela Silvestri en base a un trabajo de Vapñarsky, en el contexto de una profunda transformación del sistema urbano argentino que, en el periodo transcurrido entre 1950 y 1980, al tiempo que la ciudad de Buenos Aires desaceleraba su crecimiento en relación a la del país, las ciudades intermedias registraban un crecimiento extraordinario –entre ellas, Córdoba y Rosario–. Así, «si en 1950, con el 30% de la población nacional, [Buenos Aires] duplicaba la del conjunto de las ciudades intermedias, en 1980 quedaban iguales. La población nacional podía así organizarse en un esquema tripartito, con un 30% en la aglomeración mayor, Buenos Aires, otro 30% en las ciudades medianas, y otro 30% en las ciudades menores a 50.000 habitantes y el campo abierto».²⁶

Junto a la importancia del sector industrial se le sumó el crecimiento y la consolidación de un núcleo de trabajadores altamente calificados, ligados principalmente al complejo automotor, los talleres ferroviarios y la industria local de energía eléctrica. El auge de estos sectores permitió la consolidación de los tres sindicatos que constituyeron la columna vertebral del movimiento obrero organizado de Córdoba: la UOM, el SMATA y Luz y Fuerza. En este marco, Mónica Gordillo y James Brennan sostienen la hipótesis de «la conformación de un nuevo tipo de obrero industrial que, dentro del contexto creado luego de 1955, habría desarrollado prácticas combativas y un alto grado de autonomía frente a las cúpulas sindicales nacionales», lo que habría permitido el fortalecimiento de una cultura contestataria y de resistencia que se mostró notablemente vigorosa en los sucesos de mayo de 1969 y durante comienzos de los años setenta.²⁷

El proceso de urbanización

A las transformaciones operadas en el ámbito económico y social, debemos agregarle el propio proceso de urbanización. En tal sentido, desde los cincuenta Córdoba fue consolidando sus áreas intermedias y, a partir de los sesenta,

²³ Arnaudo, 1970: 4 y 5.

²⁴ Sánchez y Schulthess, 1969: 4.

²⁵ Brennan y Gordillo, 2008: 11.

²⁶ Silvestri y Gorelik, 2005: 448 y ss.

²⁷ Brennan y Gordillo, 2008: 11.

vivió un crecimiento exponencial de sus áreas periféricas, donde se asentaron en forma mayoritaria, además, las nuevas industrias automotrices. Según F. Ferrero, uno de los motivos principales en la elección del lugar para las industrias de capital extranjero fue la cercanía de la mano de obra.²⁸ Un mapa del autor nos permite apreciar que las industrias instaladas entre 1946 y 1955 se ubicaron preferentemente en el sector este, mientras que la mayoría de las industrias instaladas desde 1955 se realizaron en la zona sur, con una predominancia del tipo metales, vehículos y maquinarias. Se destacan, además, dos corredores bien definidos: el de la Av. Sabattini (Ruta 9), que atraviesa los barrios de Empalme, Ferreyra y Avellaneda, en donde se asentó Fiat y el de Av. Vélez Sarsfield (Ruta 36) y Av. Armada Argentina (Ruta 5), que llega hasta los barrios de Santa Isabel y Villa el Libertador, en donde se ubicó IKA.

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 estas habían duplicado su número al contabilizar 60.604 viviendas, mientras que las primeras apenas habían llegado a 44.809 (véase imagen 3 en el anexo). Es decir, prácticamente todas las nuevas casas se construyeron por fuera del núcleo tradicional de la ciudad.²⁹ Además, si miramos los números sobre habitantes por vivienda y la calidad de estas, 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), Salta (5,22), San Juan (5,14) y Tucumán (5,18). 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

²⁸ Ferrero, 1964: 32.

²⁹ Los números sobre el proceso de urbanización corresponden al periodo de mayor incremento poblacional que vivió la ciudad en el ciclo propuesto. Como señalamos anteriormente, entre 1957 y 1960 se incorporaron más de 200.000 habitantes. Lamentablemente no hay información disponible sobre la construcción de viviendas para el periodo 1960-1970, lo que permitiría detectar modificaciones o alteraciones en las tendencias descriptas. Tal vez una de los datos que arrojaría la comparación con este segundo periodo fuera la aparición de asentamientos precarios, aunque todavía a una escala reducida comparada con la de Buenos Aires.

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 tan solo un 2,6% viviendas precarias. A su vez, del total de viviendas existentes, los ranchos y las viviendas precarias representaban el 1,2% y, sumados a los inquilinatos y otras formas, llegaban al 7,8%. Más aún, las paredes de adobes representaban solo el 0,5%, mientras que el resto era de ladrillos.³⁰

Por otro lado, la construcción de viviendas de interés social también es indicativa del nuevo dinamismo urbano. Aunque no contamos con mucha información específica para Córdoba, intentaremos señalar algunas tendencias.³¹ En el decenio peronista, los principales planes de vivienda de tipo individual tendieron a ubicarse en los barrios de «expansión tradicional» que, sumados a los créditos personales otorgados por el Banco Hipotecario –por ejemplo a través del Plan Eva Perón–, permitieron consolidar las zonas intermedias de la ciudad, como los barrios Residencial Olivos, Barrio Obrero, Barrio Ombú, Cofico y Juniors.³² A ello tenemos que agregar la construcción de dos conjuntos de vivienda en monoblocks, uno en Altos de General Paz y el otro en Juniors –que guardan cierta similitud al complejo del Barrio Los Perales de Buenos Aires en su planteo y tipología–.³³ De forma minoritaria, también se construyeron algunas casas en barrios periféricos, como en Villa Corina (noreste) y Corral de Palos (este). Según los números que pudimos cotejar, se trataba de unas 1.757 unidades –sin contar los monoblocks– llevadas adelante por la «Comisión Provincial de la Vivienda», financiada en parte por el Banco Hipotecario Nacional y en parte por la Provincia.³⁴ A partir de los sesenta, los planes de vivienda tendieron a ubicarse mayoritariamente en las áreas periféricas, privilegiando los barrios hacia el oeste y el sur, como lo muestra el mapa elaborado por Juana Bustamante (véase imagen 4 en el anexo). El proyecto de un conjunto de 1223 viviendas para el Sindicatos de Empleados Públicos (SEP), desarrollado en 1970 en el marco del Plan VEA (Vi-

³⁰ Colomé, 1967.

³¹ Para un análisis de las políticas de vivienda del peronismo, véase Gaggero y Garro, 2009. Para un estudio sobre las políticas habitacionales entre 1955 y 1981, aunque no tiene información desagregada sobre Córdoba, ver Ujnovsky, 1984.

³² Bustamante, 1989: 45.

³³ Sobre la construcción del Barrio Los Perales en Buenos Aires, véase Aboy, 2005.

³⁴ No fue posible encontrar información sobre el funcionamiento y la composición de la mencionada Comisión. La información que pudimos obtener del Archivo de Gobierno de la Provincia de Córdoba (periodo 1947-1951) es la siguiente: 26 casas en Alta Córdoba, Res. 9.083-C-1950 (21/03/1950); 326 casas Barrio Remorino, Res. 9.671-C-1950 (19/04/1950); 3 casas Alto Alberdi, Res. 9.680-C-1950 (19/04/1950); 92 casas Villa Corina, Res. 6.977-C-1950 (07/01/1950); 201 casas Corral de Palos, Res. 6.979-C-1950 (07/01/1950); 141 casas Alto Alberdi, Res. 6.980-C-1950 (07/01/1950); 326 casas sin indicación de sitio, Res. 7.211-C-1950 (16/01/1950); 26 casas Alta Córdoba, Res. 7.765-C-1950 (01/02/1950); 174 casas Barrio Oña, Res. 4413-C-1950 (10/10/1950); 442 casas Alto Alberdi y Epalme, Res. 4961-C-1950 (27/10/1950).

vienda Económica Argentina) por Jorge Morini, Eduardo Uturbey, Antonio Rappulla, José Pisani y Juan Guerrero, es un buen ejemplo de esta tendencia.

A pesar de los ejemplos, la urbanización de estos nuevos barrios correspondió mayoritariamente a la iniciativa privada. En tal sentido, Santa Isabel –que al igual que otros barrios aledaños a las industrias automotrices, como Villa El Libertador o Empalme, fueron fundados antes de la instalación de estas– fue un emprendimiento de la familia Nores Martínez, cuyo loteo residencial data de 1951 pero que comenzó a poblarse a finales de la década, adquiriendo características de un barrio donde convivían obreros, cuadros medios de la fábrica –capataces, supervisores, administrativos– y profesionales.³⁵ Esto se puede apreciar claramente en una serie de fotos aéreas (de 1965 y 1970) que muestran la rápida consolidación de las áreas periféricas que se encontraban en las inmediaciones de las fábricas automotrices IKA y Fiat. La conjunción de complejos industriales «modernos» que empleaban grandes cantidades de obreros (hacia mediados de los sesenta cada planta tenía aproximadamente 10.000 operarios) que, además, vivían en sus inmediaciones, modificó parcialmente el espacio social de la ciudad y ayudó a una reconfiguración de los circuitos de la protesta social. En los convulsionados años sesenta y setenta era común ver «bajar» al centro grandes columnas de obreros que venían de los barrios y de las fábricas, como lo demuestran *El Cordobazo* y *El Viborazo*, los dos mayores episodios del ciclo de radicalización política y social. Ya en 1971, el sociólogo Francisco Delich advertía de estos importantes cambios en relación a las protestas urbanas, en donde el centro era identificado como el espacio de disputa mientras los barrios periféricos lo eran de la resistencia:

la tendencia al traslado espacial de la movilización desde el centro de la ciudad a todos sus barrios; este hecho no tiene únicamente un significado táctico (desarticular las fuerzas represivas), tiene también el carácter de reivindicación de la autonomía de la insurrección.³⁶

Más aún, esa particular ecología urbana resultó central en la conformación de nuevos espacios de socialización política, como en la experiencia «clásista» que se desarrolló en los sindicatos Sitrac-Sitram de la Fiat entre 1970 y 1971, en donde las asambleas del sindicato se realizaban tanto en la fábrica como en los barrios adyacentes, llegando a incluir a los vecinos, de quienes obtuvieron diversas solidaridades, como durante el entierro del obrero Cepeda en febrero de 1971 y *El ferreyrazo* que fueron la antesala de *El Viborazo*.³⁷

³⁵ Tedesco, 2010 y 2012.

³⁶ Delich, F: «Córdoba, la movilización permanente» en *Los Libros*, N 21, 1971, p. 8.

³⁷ Véase las entrevistas a diversos delegados del Sitrac-Sitram incluidas en Schmucler, Malecki, Gordillo, 2008.

Como señalaba Colomé en 1967, fue en el centro de la ciudad donde los cambios parecieron más significativos y evidentes. Sin embargo, es difícil cuantificar, sin un estudio específico, la cantidad de edificios que fueron construidos por arquitectos e ingenieros, la mayoría de ellos anónimos profesionales. Es de suponer que al igual que en Buenos Aires, con la sanción de Ley 13.512 de Propiedad Horizontal en 1948, se produjo un importante impulso a la construcción de edificios de departamentos. A pesar de que los números disponibles no nos permiten hacer un análisis detallado, es posible señalar alguna tendencia. En tal sentido, el «casco céntrico» fue la única área de la ciudad que registró una disminución en la cantidad de viviendas, pero sufrió un proceso parcial de renovación urbana con un 17% de viviendas demolidas,³⁸ lo que permitió que para 1960 el centro contara con un 46,4% de viviendas tipo departamento.³⁹ En este contexto, es posible identificar algunos Estudios de Arquitectura que, además de haber tenido una importante intervención en la construcción de la ciudad, también tuvieron una presencia destacada en los debates urbano-arquitectónicos de la época. A costa de ofrecer una lista parcial e incompleta, nos parece importante señalar algunos de los más activos en el momento. Tal vez uno de los edificios más emblemáticos construidos en esta época fue el «Ames» (1957-1959), de Rodolfo Ávila Guevara, Marcelo Moyano y Raúl Zarazaga –un particular Estudio que juntaba a encumbrados antiperonistas como Ávila (primer interventor de la «Revolución Libertadora» en la FAU) con profesos peronistas como Zarazaga–, que tenía la particularidad de retraerse de la línea de edificación, en un intento por incorporar una plaza cerca y generar su propio «espacio urbano», al tiempo que jugaba con la volumetría del edificio, con claras referencias a las propuestas del *Team 10* y su revalorización de la calle. Hacia finales de la década, ya habían realizado numerosos edificios dos de los Estudios de Arquitectura más dinámicos del momento que, además, tuvieron una fuerte participación en la FAU. Nos referimos al de Manuel Revol, Eduardo Díaz García y Hubert Hobbs, y al de Bernadino Taranto y Edmundo Arias.⁴⁰ Ambos estudios trabajaron juntos en varios concursos, como en del Concurso Nacional de Planificación de la Ciudad Universitaria de Córdoba (1962), ganando otros posteriormente, como el de la

³⁸ De 7284 viviendas, unas 1245 fueron demolidas entre 1947 y 1960, siendo construidas otras 1141.

³⁹ Las zonas que mayores renovaciones tuvieron fueron los «barrios tradicionales», con un 22,32% de demoliciones (sobre 33.241 casas en 1947, se demolieron 7390), mientras que la zona de «expansión tradicional», que fue la que más creció en el periodo, sólo registró un 18% de demoliciones (de 15.013 casas, 2790 fueron demolidas). El resto de las zonas incluidas («Barrios en formación» y «residencial urbano»), no computan demoliciones. Los números fueron extraídos de dos de los cuadros realizados por Colomé, 1967.

⁴⁰ Del primero podemos mencionar el edificio «Carmela» (1957-1959) sobre Hipólito Irigoyen, y del segundo el «Consorcio de viviendas Belgrano» (1959) en Caseros y 27 de Abril, y el edificio «Garlot» (1959) en Hipólito Irigoyen.

Central de Policía (1978). Deberíamos mencionar también el de Luís Rébora y Calos Lange que, entre los muchos edificios construidos en el centro, podemos destacar el «Edificio Progreso», ubicado al lado del Correo Central. Lamentablemente no contamos con información sobre las empresas constructoras, que tuvieron un rol central en la construcción de la ciudad, algunas con proyección nacional, como Roggio.

Por otro lado, también fue significativa la construcción de edificios públicos en el centro. Como señalamos al principio, el peronismo supuso la apertura de un ciclo de transformaciones urbanas que, en parte, se vieron favorecidas por la política que propició el asentamiento de las industrias automotrices. Igualmente, es necesario remarcar que mientras el peronismo supuso el arribo de sectores tradicionalistas y conservadores en diferentes ámbitos estatales (provincial o municipal), también es posible observar que los principales cuadros profesionales que se encargaban de pensar la ciudad y de proponer políticas sobre ella se identificaban con la «arquitectura moderna» y estaban comprometidos con algún tipo de transformación modernizadora. En tal sentido, el peronismo en la ciudad impulsó –particularmente durante la intendencia de Martín Federico (1951-1954)– la realización de una serie de proyectos urbano-arquitectónicos –algunos nunca realizados, otros parcialmente llevados a cabo– que, en conjunto, implicaron una importante transformación de la estructura de la ciudad. Sin dudas, el más importante de ellos fue el Plan Regulador realizado por el italiano Ernesto La Padula entre 1954 y 1958 entre las oficinas del Ministerio de Obras Públicas y la Municipalidad. Aunque no podemos detenernos en su consideración, sí habría que indicar que de él se derivaron las principales intervenciones sobre el sistema vial de la ciudad, realizadas entre los sesenta y setenta, como el ensanche de algunas avenidas, como la Av. Chacabuco-Maipú que implicó la demolición entre 1965 y 1970 de una franja de edificios en más de seis manzanas plenamente consolidadas, así como la eliminación de antiguos bulevares (24 de Septiembre), la apertura y/o ensanche de algunos puentes sobre el río (Puente Sarmiento, Puente Avellaneda) y, sobre todo, la construcción de un anillo externo a la ciudad, la avenida de circunvalación, que empezó a construirse en 1966 y que todavía no ha sido terminada. Además, durante el decenio peronista se proyectaron el nuevo edificio para la Municipalidad en 1953, el Correo Central en el cruce de la Av. General Paz y la Av. Colón y una propuesta para un nuevo centro administrativo de la provincia en la desembocadura de La Cañada y el Río Suquía en 1955, que hubiera supuesto la mayor intervención urbano arquitectónica del mismo, pero que no se realizó por el golpe de Estado de ese año. Todos estos nuevos edificios se encuadraban dentro de diversas tendencias de la «arquitectura moderna», aunque no dejaron de causar cierto revuelo entre sectores tradicionalistas de la ciudad. El que mayor controversia desató fue el proyecto para la Municipalidad, de clara influencia de la *unité d'habitation* de Marsella de Le

Corbusier, contiguo al tradicional Paseo Sobremonte. En esa ocasión, algunos grupos católicos apelaron a la tradición y la historia para oponerse a las modificaciones sobre el Paseo. Tal fue el revelo que el propio intendente Federico tuvo que salir a justificar el proyecto.⁴¹

Por otro lado, en 1954 el intendente Federico, asesorado por La Padula, propuso una serie de normativas tendientes a resguardar el «centro histórico» – constituyendo uno de los antecedentes más tempranos en el país–, al tiempo que llevaba adelante un minucioso trabajo de recuperación del «patrimonio arquitectónico» sobre la Catedral. De tal forma, La Padula traía a Córdoba la articulación italiana entre modernismo arquitectónico y preservación arquitectónica a la vez que introducía la noción de «entorno urbano» de Gustavo Giovannoni, de quien había sido alumno en Italia. A esos nuevos edificios habría que sumarle la nueva sede de la EPEC, cuyo concurso se llevó adelante en 1966 –sobre parte de los terrenos en donde se habían pensado el Centro Administrativo–. El mismo fue ganado por el estudio de Revol, Díaz García y Hobbs. Según Liernur, este edificio –atribuido erróneamente al equipo de Gramática, Morini, Rampulla, Urtubey y Pisani– produjo una de las «propuestas más interesantes» en la línea de experimentación formal, siendo «*un edificio que consistía en una suerte de aparato calentador construido a partir de pantallas colectoras de energía solar*».⁴²

De la Córdoba de las campanas a la Córdoba de las avenidas

Como indicaba una nota de *Jerónimo*,⁴³ en los años que estamos analizando la ciudad pasó de ser la «Córdoba de las campanas a la Córdoba de las

⁴¹ Véase, por ejemplo, *Los Principios* 27/10/1953; *Los Principios* 30/10/1953; *La Voz del Interior* 19/11/1953; la respuesta del intendente está en *Boletín Municipal*, N° 3277, del 31/10/1953 y 14/11/1953.

⁴² Liernur, 2008: 326.

⁴³ La revista *Jerónimo* comenzó a publicarse a finales de 1968, bajo la dirección de Miguel Ángel Piccato. Con un formato similar a *Primera Plana*, la revista ofrecía artículos de actualidad, moda, diversión y noticias sobre política, universidad y sindicatos, manteniendo una orientación marcadamente de izquierda –abundaban las entrevistas a dirigentes sindicales, como Agustín Tosco, a representantes de grupos armados o de los sectores del peronismo de izquierda–. La revista alcanzó una circulación importante, llegando a una tirada quincenal de 5000 ejemplares que, además, se distribuían en otras provincias. Buen exponente del clima de época de Córdoba, entre vanguardista y *naïf*, la temática de la vida en la ciudad ocupó un lugar central en *Jerónimo*, haciéndose eco de las líneas más progresivas de la cultura urbana del momento. La revista tuvo dos épocas, la primera bajo Piccato, publicando un total de 48 números. Entre los primeros redactores figuran Luis Ammann, Miguel Camperchioli, Antonio Marimón, María C. Mata y Daniel Vera; en el segundo o tercer número se suma como columnista Francisco Delich y luego se sumaron José Oreste Gaido y Nilo Neder. La segunda época comenzó cuando Alfredo J. Paiva se convirtió en director de la revista, en septiembre de 1971, editando unos 18 números, hasta marzo de 1973.

avenidas»,⁴⁴ entendiendo que en ese pasaje se condensaron las transformaciones urbanas que llevaron a que Córdoba pasara de ser una tranquila capital provinciana a una dinámica metrópolis industrial. En tal sentido, por ejemplo, *Gacetika* –la revista de divulgación interna que apadrinó IKA y que sirvió de vehículo de divulgación de las diversas políticas culturales de la empresa que iban desde la enseñanza técnica a la gestión de las Bienales Americanas de Arte–,⁴⁵ publicó en diciembre de 1962 un artículo en la que se realizaba una operación de alto valor simbólico: la mirada del lector se posaba sobre dos imágenes que llevaban el contraste entre la «vieja» y la «nueva» Córdoba al extremo (véase imagen 5 en el anexo).⁴⁶ La primera era el famoso paisaje pintado en 1885 por el italiano Honorio Mossi *Córdoba en el año 1895*, que representaba una panorámica de la ciudad desde las barrancas norte, en la que se podía ver la hondonada en que se asentaba la ciudad y su extensión, dominada por campanarios y cúpulas de iglesias y algunas chimeneas de fábrica. La segunda era una fotografía tomada en el mismo lugar que la pintura, en el que era difícil reconocer la fisonomía urbana anterior. Aquí, el panorama está poblado de edificios que se levantan en altura, haciendo imposible, ya, identificar iglesias y campanarios. Cinco años después, Reinaldo Colomé podía afirmar que «Córdoba es una ciudad que está cambiando profundamente su fisonomía desde los últimos veinte años, sobre todo en la zona céntrica».⁴⁷ Para luego agregar que

el «Casco Céntrico» es la zona que registra menor construcción en el periodo [1947-1960], no obstante ser la que hoy día ofrece la *imagen moderna* de Córdoba, es decir, aquella en la cual el cambio se nota en mayor medida y da a Córdoba la sensación de una gran ciudad.⁴⁸

Ante este nuevo paisaje metropolitano, es interesante analizar algunas crónicas de los sesenta que nos permitirán apreciar el dinamismo que el centro había adquirido al mismo tiempo que señalar algunas intervenciones urbanas puntuales que terminaron de definir el nuevo panorama que ofrecía la ciudad. De tal forma, diversas fotografías de la época, utilizadas para ilustrar de forma celebratoria la nueva vida «moderna» de la ciudad, daban cuenta de un paisaje de calles atestadas de autos y personas, plagado de carteles comerciales donde parecería desenvolverse una vida frenética de moda, juventud y diversión (véase imagen 6

⁴⁴ «Nueva geografía para la Córdoba de las campanas. Córdoba de las Avenidas» en *Jerónimo*, Año 3, N° 39, 04/05/1971.

⁴⁵ La revista comenzó en 1957 y llegó, hasta donde sabemos, hasta 1965. Al parecer, cuando IKA fue adquirida por Renault dejó de publicarla. Lamentablemente no hemos podido encontrar la colección completa. Sobre esta publicación, véase Tedesco (2013).

⁴⁶ *Gacetika*, s/n, diciembre de 1962, pp. 20-21.

⁴⁷ Colomé, 1967: 3.

⁴⁸ Colomé, 1967: 15. Subrayado nuestro.

en el anexo). Estas imágenes contrastan con cierto rechazo en Buenos Aires, como ha indicado Ana Sánchez Troillet,⁴⁹ por los ritmos y los modos de vida moderna de la «sociedad de masas», como muy bien lo atestigua *Buenos Aires: vida cotidiana y alienación* de Juan José Sebreli de 1964. Según el relato «Córdoba desde una esquina» -publicado en *Gacetika* por un tal Kalo- la esquina entre «San Martín y 9 de Julio surgió como centro de simetría de dos calles plagadas de negocios, en la época en que Córdoba empezaba a convertirse en gran ciudad», allí «se podían ver largas filas de numerosos muchachones, todos con el servicio militar hecho, esperando el paso de las niñas que andaban de compras, o la salida de las empleadas de comercio», en donde se encontraba, además, la primera casa de venta de discos. En esos mismos años, el centro de la vida social pareció desplazarse de lugar, aunque sea tan solo unos metros. Según Kalo

algunas entradas de pasajes como el Muñoz y la Galería Central, pretendieron, por instantes nomás, la hegemonía de la ciudad. Luego, la esquina de General Paz y Colón, con el Correo nuevo, pareció que era la elegida. Al frente del Correo estaba desde mucho atrás el Montecarlo, uno de los últimos lugares de Córdoba donde se jugó el café a la generala. Pero todos fueron intentos frustrados, y aprovechando la indecisión, una nueva esquina se irguió poderosa, la de 9 de Julio y General Paz

Allí, «la 'nueva generación' es suplantada por otra, más nueva aún, la denominada 'nueva ola'». ⁵⁰ A los comercios, bares y confiterías, el centro también sumaba los recorridos nocturnos, los lugares de baile, los «night-club», las «boites» y los primeros grupos «beatnik» que intentaban emular a sus pares de Estados Unidos o de Buenos Aires. ⁵¹ Así, la revista *Jerónimo* podía ofrecer un breve relato de las transformaciones ocurridas en el centro entre 1960 y 1970:

el centro, en aquellos tiempos, era un área de élite. El progreso, tanto en la urbanización como en los medios de transporte, lo popularizaron bastante: por lo menos en lo que a diversión se refiere, dejó de ser refugio de la clase alta y se transformó en el de la clase media ⁵²

Según la misma nota,

después vinieron, parece, Maxim's, al lado de Intermezzo [la primera confitería bailable] en el primer piso de la Galería Libertad (...) y El Dorado,

⁴⁹ Sánchez Troillet, 2014: 101 y ss.

⁵⁰ Kalo, «Córdoba desde una esquina», en *Gacetika*, N° 71, julio-agosto de 1964.

⁵¹ «Córdoba tiene sus beatniks» en *Siete Días*, N 911, julio de 1967. Agradezco a Ana Sánchez Troillet el dato.

⁵² «Nocturno. Las luces del centro» en *Jerónimo*, Año 3, N° 33, primera quincena de diciembre de 1970, p. 78.

con la publicitada fantasía de su cúpula de oro. En esa época floreció el 88, en el 73 de la calle Rosario de Santa Fe que más tarde se transformó en Antoine's...

a los que se le sumaban «Seven-Seas» en la 9 de Julio y el «Laussanne» en la 27 de Abril. Justamente allí,

en dos cuadras, la del trescientos y la del cuatrocientos, es un reducto inestimable. Además del Laussanne y del ya mencionado Puerto Rico, estaba –está todavía, aunque algo cambiado– El Pilar, y al frente (...) la pizzería 27. 'El Pilar, en un tiempo, fue famosa por los bochinches que se armaban; cabe la excusa de que la mayoría se debía a enfrentamientos políticos entre la derecha que se estimaba dueña del lugar y eventuales visitantes de la izquierda'⁵³

De tal forma, y más allá de su precisión o no, estos relatos daban cuenta de que el centro neurálgico de la ciudad se desenvolvía en el reducido espacio de seis manzanas por cinco –que además coincidían con el «centro histórico»–, comprendidas entre Bv. San Juan, Av. General Paz / Av. Vélez Sarsfield, Av. Colón y Bv. Chacabuco/Av. Maipú. Allí no solo tenía su sede principal la universidad –aunque lentamente comenzó a desplazarse hacia la recién inaugurada Ciudad Universitaria–, la CGT local y los principales sindicatos, los poderes ejecutivos y legislativos provincial y municipal, sino que también se concentraban mayoritariamente las actividades comerciales y bancarias, constituyendo «*el único centro multifuncional de servicios de la estructura urbana total*».⁵⁴ Además, estos relatos daban cuenta de un fenómeno que si bien ya había comenzado a finales de los cuarenta, se intensificó en los sesenta y le dio al centro de Córdoba cierto aire particular: el de las galerías comerciales,⁵⁵ en donde se exponían las novedades de la moda, donde se socializaba mediante el consumo, donde la ciudad parecía ponerse al día con el mundo. Como verdaderos escaparates donde la «fantasmagoría» de la mercancía se mostraba cual «*templo original del capitalismo de las mercancías*»,⁵⁶ según las palabras que usó Walter Benjamin para describir los «Pasajes» del París del Segundo Imperio pero que, salvando todas las distancias, podrían aplicarse a las galerías cordobesas, en donde la novedad de la «sociedad de masas» parecía cobrar verdadera vida en esos contingentes de consumidores que circulaban por las calles o en los trasnochados visitantes que recurrían a sus

⁵³ *Ibidem*, p. 79.

⁵⁴ Foglia y Eguiguren, 1978: 43.

⁵⁵ Foglia y Eguiguren cuentan veinte galerías de paso y más de una docena sin salida. Los autores no ofrecen cifras exactas de los años de su realización, pero parece que dos fueron realizadas en los cuarenta, tres en los cincuenta y el resto en los sesenta y setenta.

⁵⁶ Citado en Buck-Morss, 1995: 99.

pistas de baile. Este fenómeno se complementó con la creación de peatonales en el centro. Durante la breve pero intensa intendencia del arquitecto Hugo F. Ta-boada (1969-1970) se pensó, según sus propias palabras, en «*crear una zona aislada peatonal, en el casco chico, que se una a la vez con el centro histórico y crear para el peatón una 'isla' de trabajo y de estar. Córdoba es una ciudad que tiene algo de living-room*». ⁵⁷ La idea no era nueva en la cultura arquitectónica internacional que, en el contexto de la reconstrucción de las ciudades europeas de la posguerra, había planteado el problema de la revitalización «*del centro de la ciudad*». Una de cuyas principales referencias fue el proyecto de Jacob Bakema y Johannes Van Den Broek para el centro de Rotterdam, que consistía en un conjunto de tiendas a lo largo de una calle peatonal, que se encuadraba en las propuestas realizadas por el *Team 10* –del que Bakema y Van Den Broeck formaban parte– sobre la importancia de la calle en el entramado urbano. ⁵⁸ Para 1971 las primeras peatonales ya se habían concretado sobre la 9 de Julio y la San Martín, ⁵⁹ convirtiendo a la propia calle en una suerte de paseo comercial a cielo abierto. Galerías comerciales y peatonales, entonces, venían a complementar el paisaje de una ciudad moderna, dinámica y bulliciosa que tuvieron una amplia difusión en los setenta.

Entre finales de los sesenta y principios de los setenta, aquellos circuitos sociales de moda, juventud y diversión tendieron a extenderse a medida que el carácter metropolitano de la ciudad se acentuaba: «*Córdoba extiende sus tentáculos luminosos por la ruta 9, por la avenida Rafael Núñez y los caminos que la prolongan hacia Villa Allende y Saldán*». ⁶⁰ Así, el del Cerro de las Rosas –antigua zona residencial de la élite fundada en la década del treinta– se incorporó plenamente a la urbe, convirtiendo a la Av. Rafael Núñez en un espacio de sociabilización para sectores medios y altos, con una amplia oferta de bares y restaurantes que, en el relato de *Jerónimo* sobre los circuitos nocturnos de Córdoba, podía decir –con una fuerte carga de ironía– que era «*casi un motivo de sponcio para revolucionarios*». ⁶¹ Pero fueron los poblados serranos cercanos a la ciudad los que se incorporaron a un circuito de ocio y diversión de las «multitudes» y ya no solo de veraneo de las clases altas. En una tapa de *Jerónimo* se presentaba un *collage* en el que se superponía a la familia de Tarzán y la mona chita –personajes de la televisión y el cine de gran popularidad en el momento– sobre un trasfondo en el que se ven dos adolescentes jugando entre las piedras de un arroyo de Río Ceballos, donde «*todo el año es aventura*». Con este procedimiento, el «primiti-

⁵⁷ «Reportaje: la ciudad cambió de mano» en *Jerónimo*, Año 1, N° 15, septiembre de 1969. Subrayado nuestro.

⁵⁸ Tafuri y Dal Co, 1978: 376 y ss.

⁵⁹ Waisman, 1974.

⁶⁰ «Nocturno», Op. Cit. p. 78.

⁶¹ «Tú no has visto la ciudad», *Jerónimo*, Año 2, N° 19, enero de 1970, p. 36

vismo» de la familia junto a la idea de la aventura veraniega parecerían sugerir la posibilidad de un escapismo de la sociedad de masas junto a un retorno a la naturaleza, tópicos recurrentes en la cultura bohemia –entre «rockera» y hippie– de los setenta.⁶² Pero el lugar que atraía todas las miradas era la villa serrana de Carlos Paz, que se convirtió en receptor de un importante turismo de masas, proveniente principalmente de Buenos Aires. El fenómeno que se describía era el de «*un turismo de gran solvencia económica*» que convivía con un «turismo mochilero»:

las calles, los bares de moda y las confiterías bailables ofrecían un aspecto muy especial con la presencia multitudinaria y alegre de estos muchachos y chicas, que, aunque, por lo común con poco dinero, estaban dispuestos a gozar al máximo de su vacaciones. Las playas se convirtieron por las tardes en improvisadas ‘peñas’, espectáculos que se repetían, con mayor cantidad de público, por las noches en la zona céntrica⁶³

A ello se le sumaba la inauguración de la discoteca Keops, realizada por Horacio Pons en base a una estructura de metal que procuraba parecer una pirámide egipcia, junto a un circuito de folklore mucho más amplio que tenía en el Festival de Cosquín uno de sus epicentros.⁶⁴

«Córdoba, de hoy a mañana»

Hacia principios de los setenta, y a pesar del convulsionado contexto que había dejado *El Cordobazo* en 1969, la ciudad parecía encaminada hacia un futuro promisorio. En tal sentido, las cifras sobre su crecimiento habían excedido los pronósticos más optimistas y las proyecciones hablaban de entre 1.800.000 a 2.000.000 de habitantes para el año 2000,⁶⁵ mientras que el sector industrial, si bien ya daba señales de haber agotado un ciclo –con la pérdida de la hegemonía cordobesa en la producción automotriz–, todavía se mostraba lo suficientemente vigoroso. Tan es así que el Intendente Rodríguez Brizuela podía afirmar, con un optimismo desmedido, que «*todo contribuirá sin duda a que Córdoba se afirme cada vez más en la gran capital, en la gran metrópolis que el destino le ha señalado desde el día de su fundación*».⁶⁶ En 1970 *Jerónimo* se hacía eco de un

⁶² Sobre la «cultura rock» en los sesenta, véase la tesis de maestría de Sánchez Trolliet, 2014.

⁶³ «Carlos Paz. La ciudad y los jóvenes» en *Jerónimo*, Año 1, N° 13, 25/07/1969.

⁶⁴ «Carlos Paz. Los templos de la noche» en *Jerónimo*, Año 2, N° 20, primera quincena de marzo, 1970. Sobre la renovación del folklore en los sesenta, véase Carillo, 2010.

⁶⁵ En la actualización que La Padula hizo de las proyecciones del Plan Regulador en 1962 se estipulan dos millones de habitantes para el año 2000, mientras que en el *Diagnóstico tentativo* se habla ya de 1.800.000.

⁶⁶ «¿Cómo anda la ciudad?» en *Jerónimo*, Año 1, N° 8, 10/04/1969, p. 18.

anuncio largamente esperado: Córdoba recuperaba el título de segunda ciudad del país, del que había sido desplazada por Rosario a finales del siglo XIX.

En la mañana del jueves 20, las oficinas del Registro Civil del Palacio Municipal registraron una inusitada actividad. Periodistas, fotógrafos y autoridades, esperaban se produjese la inscripción que confirmaría a Córdoba, como la segunda ciudad del país. A las 10.20 horas, el Intendente Lozada Echenique pudo refrendar el acta que convirtió a Justo Eladio González, nacido el día 15, en el 'Habitante 800 mil' de la ciudad.⁶⁷

En esos tempranos setenta, no faltaron las iniciativas que buscaban acondicionar a la ciudad a su nuevo carácter de metrópolis en crecimiento. Algunas no pasaron de ser ideas, mientras que otras tuvieron una amplia repercusión. De ellas, la que mayor impacto tuvo fue la remodelación de las tradicionales plazas Vélez Sarsfield y General Paz que, hacia principios de siglo, se habían constituido como los dos extremos de uno de los ejes monumentales de la ciudad, sobre el cual se pensaron alguno de los principales edificios públicos y sobre las que, finalmente, se erigieron estatuas conmemorativas a dos figuras centrales de la tradición liberal cordobesa: el autor del código civil y comercial argentino, Dalmasio Vélez Sarsfield, y el caudillo de la guerra de independencia, José María Paz.⁶⁸ Siguiendo en parte la propuesta vial de La Padula, del que Taboada había sido alumno, el Intendente se proponía «*coordinar la nueva avenida Chacabuco-Maipú con la Vélez Sarsfield-General Paz, de manera de crear un cinturón de circulación rápida*»,⁶⁹ que se complementaba con la implementación de avenidas de mano única y el cambio de circulación en algunas calles. Completaba este plan la refuncionalización de las mencionadas plazas, así como la relocalización de sus estatuas, para agilizar el tráfico, que en ese momento se estimaba cercano a los 50.000 vehículos.⁷⁰ Según señalaba *Jerónimo*,

hace un año aproximadamente la opinión pública cordobesa tuvo motivos para inquietarse. En el sector céntrico de la ciudad, a las corridas estudiantiles y los gases policiales provocados por los non sanctos exámenes de ingreso, se sumaron piquetes obreros que se dedicaban con especial cuidado a desmontar la figura del ilustre Vélez Sarsfield. Pero no se trataba de un ataque revisionista contra el Codificador. Sí, en cambio, de la puesta en marcha del operativo 'mano única' con que el entonces in-

⁶⁷ «800.000 cordobeses ley» en *Jerónimo*, Año 2, N° 32, segunda quincena de 1970.

⁶⁸ Sobre la Plaza Vélez Sarsfield, ver Boixadós, Maizón y Eguía, 2013. Sobre los edificios públicos pensados, véase Page, 1994. Para un análisis más preciso, véase Agüero, 2009.

⁶⁹ «La ciudad cambio de mano», Op. Cit., p. 22. La propuesta coincidía prácticamente con el anillo interno que había trazado La Padula en su Plan Regulador.

⁷⁰ «¿Cómo anda la ciudad?», Op. Cit. p. 15.

tendente, arquitecto Hugo Taboada, tratada de solucionar el problema de una ciudad con calles estrechas y rugientes automóviles.⁷¹

Justamente, estas modificaciones en dos hitos urbanos tan visibles, contribuyeron a esa imagen de una ciudad en grandes transformaciones, en donde la apertura de nuevas y anchas avenidas daba lugar al despliegue de todo un imaginario urbano-arquitectónico modernista. Así, por ejemplo, a una tapa con el título de «Córdoba, de hoy a mañana» en la que se exponía el nuevo cruce de avenidas sobre la ahora ex plaza Vélez Sarsfield,⁷² se le agregaba en otro número una fotografía -aunque por la poca calidad de la imagen, también podría ser un dibujo- de la ex Plaza General Paz que mostraba la perspectiva de una gran avenida rodeada de aparentes edificios -poco importa que la escala real de estos elementos diste bastante de su representación-, que parecería acercarse a algunas de las imágenes de la ciudad del futuro que idearon las vanguardias arquitectónicas de los años veinte (véase imagen 7 en el anexo). Sobre esa imagen, *Jerónimo* trazaba la parábola que nosotros hemos intentado analizar en este trabajo: aquella que va de la «Córdoba de las campanas a la Córdoba de las avenidas». Así, el artículo señalaba que,

en consecuencia, si tales cosas [crecimiento industrial, electrificación, aumento demográfico, de consumo y del producto bruto, organización de complejos fabriles, etc.] suceden en las vértebras profundas de la urbe, no es de extrañar la necesidad -a veces imperiosa- de adecuar su imagen física a tales fenómenos. Ello fabrica una suerte de pugna entre una Córdoba tradicional, sólidamente asentada en sus símbolos y monumentos y otra Córdoba que necesita traslaciones implacables de esos símbolos, de la creación y perfeccionamiento de otras vías urbanas que desaten los nudos que el progreso mismo ha contribuido a formar⁷³

La exaltación de esta «modernidad cinética»⁷⁴ que venía aparejada al automóvil -en una ciudad que, además, en los años sesenta se había convertido en equivalente de industria automotriz y que llegó a ser pensada como la «Detroit» o la «Turín» Latinoamericana-, tenía su correlato en el aumento del propio parque automotor que había pasado de 27.460 autos en 1965 a más de 53.000 en 1970 y se proyectaba en más de 100.000 para 1975,⁷⁵ sumado a un tránsito metropo-

⁷¹ «Monumentos. Otra vez La Tablada» en *Jerónimo*, Año 3, N° 35, primera quincena de febrero de 1971, p. 40.

⁷² *Jerónimo*, Año 2, N° 21, segunda quincena de mayo de 1970.

⁷³ «Nueva geografía para la Córdoba de las campanas. Córdoba de las Avenidas», en *Jerónimo*, Año 3, N° 39, 04/05/1971, p. 11.

⁷⁴ Para una historia cultural del automóvil, véase Giucci, 2007.

⁷⁵ *Diagnóstico tentativo y alternativas de desarrollo físico para la ciudad de Córdoba*, Municipalidad de Córdoba y Asesoría de Planeamiento Urbano, Córdoba, 1973, p. 41. Por cuestiones de espacio

litano cada vez más importante. Ante ello, la Dirección Provincial de Vialidad junto a la Asesoría de Planeamiento Urbano llevaron adelante en 1968 el «Censo Origen y Destino» que permitió determinar la incidencia del problema del tráfico y sus posibles soluciones.⁷⁶ Del informe emergieron tres direcciones bien definidas del tráfico vehicular: la más importante era la que conectaba con el noroeste de la ciudad (Cerro de las Rosas) y los pueblos de las sierras chicas (Villa Allende, Saldán, Unquillo, etc.), con un tráfico promedio de 20.897 autos por día (que se incrementaba hasta 26.367 los fines de semana); le seguía la ruta hacia Villa Carlos Paz (cuya autopista comenzaba a construirse), mientras que en el casco céntrico se observaba una circulación diaria de 28.000 vehículos,⁷⁷ requiriendo la implementación de un sistema de semaforización que, para 1969, ya incluía treinta semáforos y que proyectaba llegar a 5300.⁷⁸ El volumen vehicular hacia el oeste y el noroeste –incrementado durante los fines de semana– reafirmaba la importancia de parte del área metropolitana como zona recreativo-turística. En base a este informe, además, se pensaron posibles alternativas metropolitanas para el problema del transporte masivo de pasajeros, como un sistema de subterráneos o un monorriel colgado. La idea ya había sido lanzada por Rodríguez Brizuela en 1969, proponiendo utilizar la topografía del río.⁷⁹ A mediados de 1970, la Municipalidad convocó a empresas argentinas y extranjeras para realizar un estudio de factibilidad para un servicio de transporte masivo rápido. El gráfico que acompañaba la nota de *Jerónimo* mostraba una sección del monorriel pasando arriba de La Cañada al frente del Palacio Municipal (véase imagen 8 en el anexo).⁸⁰ Nuevamente, la imagen evocaba la idea de una suerte de «tren volador» que, en el imaginario de la época, era pensado como el transporte masivo del futuro y como un sinónimo de avance tecnológico.

Fin de ciclo

A modo de cierre, podríamos decir que hacia mediados de los setenta algunas señales ya indicaban que el ciclo que se había abierto hacia finales de los cuarenta con la llegada del peronismo al poder comenzaba a cerrarse. En un estudio que abordaba el crecimiento de Córdoba en el periodo que nos toca,

-y por encontrarme temporalmente fuera del país-, se hace imposible un análisis sobre el *Diagnóstico tentativo*, el cual correspondería, además, ponerlo en relación con el Plan Regulador de La Padua.

⁷⁶ Hasta el momento, no hemos podido dar con el mencionado Censo.

⁷⁷ *Diagnóstico tentativo*, op. cit., p. 14 y gráfico 10.

⁷⁸ «¿Cómo anda la ciudad?», Op. Cit., p. 17.

⁷⁹ *Ibidem*, p. 17.

⁸⁰ «Monorriel. El municipio tras él» en *Jerónimo*, Año 2, N° 30, segunda quincena de octubre de 1970, p. 42.

Arnaldo Arnaudo indicaba en 1970 que «*el empuje inicial que hizo crecer tan rápida e inesperadamente a Córdoba se agotó en menos de una década*». ⁸¹ Asimismo, el crecimiento demográfico que en los sesenta era catalogado de «explosivo», comenzaba a morigerar su curva de ascenso. Si en 1962 la previsión para el año 2000 era de dos millones de habitantes, en el *Diagnóstico tentativo y alternativas de desarrollo físico para la ciudad de Córdoba* elaborado desde la Asesoría para el Planeamiento urbano de la Municipalidad en 1973 las expectativas habían bajado a 1.800.000, con el agregado de que el crecimiento ya no se catalogaba de explosivo, mientras en la actualidad la ciudad llega a poco más de 1.300.000. Por otro lado, aquellas expectativas optimistas sobre la ciudad en los tempranos setenta se mostraron efímeras, en tanto el clima de creciente violencia política y de crisis económica imposibilitó toda agenda de reforma urbana. Como una suerte de anticipación de lo que iba a suceder en 1976, en marzo de 1974 se produjo el golpe policial contra el gobierno provincial de Ricardo Obregón Cano, conocido como el «Navarrazo» que luego fue convalidado por medio de la intervención a la provincia. ⁸² De tal forma, se desplazaba a la izquierda peronista y sindical –representados por Obregón Cano y Atilio López, respectivamente– por los sectores más ortodoxos y reaccionarios del peronismo, encabezados por el interventor federal Raúl Lacabanne, bajo cuyo auspicio diversos grupos paramilitares –como la Alianza Anticomunista Argentina o el Comando Libertadores de América– comenzaron la persecución y asesinato de dirigentes políticos, sindicales y estudiantiles.

Por otro lado, las ideas de La Padula habían guiado de alguna manera las principales transformaciones de la ciudad durante los sesenta, además de contribuir a la imagen de una Córdoba moderna que, entre los setenta y setenta, se superpuso con la visión de Córdoba como un enclave de lo más avanzado del capitalismo y se proyectaba como esperanza de la revolución socialista gracias a sus luchas obreras. Pero si en términos políticos y culturales se puede advertir el fin de una época entre 1975 y 1976, los tiempos de la ciudad nunca son tan precisos. Sin embargo, los marcos a partir de los cuales se pensó y se intervino en la ciudad luego de 1976 respondieron a coordenadas sustancialmente diferentes. Sin poder entrar en el tema, la propuesta para Córdoba formulada por Miguel Ángel Roca en 1978 desde la Secretaría de Obras Públicas del municipio fue una de las expresiones más significativas de lo que se ha llamado «arquitectura posmoderna». Ello implicó una visión «culturalista» sobre la ciudad que, poco atenta a las condiciones específicas del habitar cordobés, buscó «*refundar la ciudad con su marca personal*» como lo ha señalado Graciela Silvestri, ⁸³ sin detenerse siquie-

⁸¹ Arnaudo, 1970: 11.

⁸² Servetto, 2010.

⁸³ Silvestri, 2000: 47.

ra en las contradicciones que implicaba sostener un discurso sobre el «espacio público» en el contexto de la más sangrienta dictadura argentina.

Fuentes

Éditas

- Diario *La voz del interior (LVI)*, Córdoba (1946 y 1953)
Diario *Los Principios (LP)*, Córdoba (1953)
Revista *Gacetika*, Córdoba (1962-1964)
Revista *Jerónimo*, Córdoba (1968-1973)
Semanario *7 Días*, Buenos Aires (1967)
Revista *Los Libros*, Buenos Aires (1971)
Boletín Municipal de la ciudad de Córdoba, Córdoba (1953)

Inéditas

- Archivo Provincial de Gobierno, Córdoba (1947-1951)

Bibliografía

- Aboy, Rosa, 2005, *Viviendas para el pueblo. Espacio urbano y sociabilidad en el barrio Los Perales. 1946-1955*, FCE, Buenos Aires.
- Agüero, A. C., 2009, *El espacio del arte. Una microhistoria del Museo Politécnico de Córdoba entre 1911 y 1916*, Editorial FFyH, Córdoba.
- Agüero, A. C., 2010, *Local/Nacional. Córdoba: cultura urbana, contacto con Buenos Aires y lugares relativos en el mapa cultural argentina (1880-1918)*, Tesis de Doctorado en Historia, UNC, mimeo.
- Agulla, J. C., 1966, «Industrialización y comunidad» en Miller, D. C., Chamorro Greca, E. y Agulla, J. C., *De la industria al poder*, Ediciones Libera, Buenos Aires.
- Ansaldi, Waldo, 2000, *Una industrialización fallida: Córdoba, 1880-1914*, Ferreyra Editor, Córdoba.
- Arnaudo, A., 1970, «El crecimiento de la ciudad de Córdoba en el último cuarto de siglo» en *Economía de Córdoba*, Año 8, Nº 2.
- Ballent, A., 2004, «Perón en 'la ciudad sin esperanzas'. La Política y las políticas urbanas en Buenos Aires» en Berrotarán, P., Jáuregui, A., Rougier, M.

- Sueños de bienestar en la nueva argentina*, Imago Mundi, Buenos Aires.
- Barbieri, S y Boixadós, C., 2005, *El cauce viejo de La Cañada. Fotografías 1885-1945*, Talleres gráficos Biffignandi, Córdoba.
- Boixadós, C., 2000, *Las tramas de una ciudad, Córdoba entre 1870 y 1895. Élite urbanizadora, infraestructura, poblamiento*, Ferreyra Editor, Córdoba.
- Boixadós, C., 2011, *Córdoba fotografiada entre 1870 y 1930. Imágenes urbanas*, UNC, Córdoba.
- Boixadós, C. Maizon, S. y Eguía, M., 2013, *Plaza Vélez Sarsfield*, Municipalidad de Córdoba, Córdoba.
- Brennan, J., 1996, *El cordobazo. Las guerras obreras en córdoba, 1955-1976*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires.
- Brennan, J. y Gordillo, M., 2008, *Córdoba rebelde. El cordobazo, el clasismo y la movilización social*, Editorial De la Campana, Buenos Aires.
- Bustamante, Juana, 1989, *La vivienda de interés social. Modelos alternativos de resolución formal-funcional adaptabilidad a los usos*, Primer informe de Investigación, Conicet, Córdoba, mimeo.
- Buck-Morss, S., 1995, *Dialéctica de la mirada. Walter Benjamin y el proyecto de los Pasajes*, Visor, Madrid.
- Colomé, R., 1967, «Construcciones y vivienda de la ciudad de Córdoba, 1947-1965» en *Separata de la Revista de economía y estadística*, N° 3 y 4, Córdoba.
- Dadone, Aldo, 1973/74, «Cien años de industria en Córdoba: 1873-1973» en *Revista de economía*, N° 24.
- Díaz Terreno, F., 2012, «Parque, suburbio y centro cívico en Córdoba. El Plan Regulador y de Extensión de 1927, de Benito J. Carrasco» en Méndez, Patricia (edit.), *Experiencias de urbanismo y planificación en Argentina, 1909-1955*, CEDODAL y Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Ferrero, F., 1964, «Localización industrial en la provincia de Córdoba», *Separata de la Revista de economía y estadísticas*, N° 1, Año VIII, N° 2.
- Frisby, David, 2007, «La ciudad disuelta. La teoría social, la metrópoli y el expresionismo» en Frisby, D., *Paisajes urbanos de la modernidad*, UNQ, Buenos Aires.
- Fogliá, M. E., 1989, *Procesos de modernización en Córdoba*, FAUD, Córdoba.
- Fogliá M. E. y Eguigeren, A., 1978, «Las galerías cordobesas: un ejemplo de centralidad conectiva» en *Summa*, N° 122, marzo.
- Gaggero, H. y Garro, A., 2009, *Mejor que decir es hacer, mejor que prometer es*

realizar. Estado, gobierno y políticas sociales durante el peronismo (1943-1955): proyectos y realidades, Biblos, Buenos Aires.

- Giucci, G., 2007, *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, UNQ, Buenos Aires.
- Gerchunoff, P. y Antúñez, D., 2002, «De la bonanza peronista a la crisis del desarrollo» en Torre, J. C. (comp.), *Los años peronistas (1943-1955)*, Sudamericana, Buenos Aires.
- Harvey, D., 2008, *Paris, capital de la modernidad*, Akal, Madrid.
- Liernur, Francisco, 2008, *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*, Fondo Nacional de las Artes, Buenos Aires.
- Liernur, Francisco, 2011, «La construcción del país urbano» en Lobato, M. Z. (comp.); *El progreso, la modernización y sus límites (1880-1916)*, Sudamericana, Buenos Aires.
- Page, C., 1994, *Arquitectura oficial en Córdoba, 1850-1930*, Ministerio de Cultura y Educación, Buenos Aires.
- Palmieri, H. y Colomé, R., 1964, «La industria manufacturera en la ciudad de Córdoba» en *Serie de investigaciones*, N° 2, separata de la *Revista de Economía y Estadística*, Año VIII, N° 3-4.
- Sánchez Trolliet, A., 2014, «*Te devora la ciudad*». *Cultura rock y cultura urbana en Buenos Aires (1965-1970)*, Tesis de la Maestría de Historia y la Cultura de la Ciudad y la Arquitectura, Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, mimeo.
- Schmucler, H. Malecki, S. y Gordillo, M., 2009, *El obrerismo de Pasado y Presente. Documentos para un Dossier (no publicado)*, Ediciones Al Margen, La Plata.
- Servetto, A., 2010, 73-76. *El gobierno peronista contra las «provincias montoneras»*, Siglo XXI, Buenos Aires.
- Silvestri, Graciela, 2000, «Apariencia y verdad. Reflexiones sobre obras, testimonios y documentos de arquitectura producidos durante la dictadura militar en la Argentina» en *Block*, N° 5.
- Silvestri, G. y Gorelik, A., 2005, «Fin de siglo urbano. Ciudades, arquitecturas y cultura urbana en las transformaciones de la Argentina reciente» en Suriano, J. (comp.), *Dictadura y democracia (1976-2001)*, Sudamericana, Buenos Aires
- Tafari, M. y Dal Co, F., 1978, *Arquitectura contemporánea*, Aguilar, Madrid.
- Tcach, C., 2006 [1991], *Sabattinismo y peronismo. Partidos políticos en Córdoba (1943-1955)*, Biblos, Buenos Aires.

- Tedesco, G., 2010, *Aquí es toda gente trabajadora» Experiencias cotidianas y memorias sobre el pasado reciente en un barrio de la ciudad de Córdoba*, Tesis de Doctorado en Ciencias Sociales, UNGS, Buenos Aires, mimeo.
- Tedesco, G., 2012, «Memoria urbana, paisaje barrial e industrialización en Córdoba» en *Revista Sociedad & equidad*, N° 4.
- Tedesco, G., 2013, «Fabricando autos y distinción... Imágenes de industria y ciudad en la Córdoba de los '50 y '60" en Boixadós, C. y Maizón, S. (comp.); *Imágenes de ciudad. Representaciones y visibilidades de la vida urbana entre 1870 y 1970*, Ferreyra Editor, Córdoba.
- Vapnarsky, C. y Gorjovsky, N., 1990, *El crecimiento urbano en la Argentina*, IIED, Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires.
- Yujnovsky, V., 1984, *Claves políticas del problema habitacional argentino 1955/1981*, CEAL, Buenos Aires.
- Waisman, Marina, 1974, «El centro histórico de Córdoba» en *Summa*, N° 77.

Anexo



Vista panorámica. Foto: Sociedad Fotógrafos de Buenos Aires, en el álbum "Panorama Argentino del Centenario, 1910". Talleres Heliográficos de Ortega y Radaelli, 1910.

1

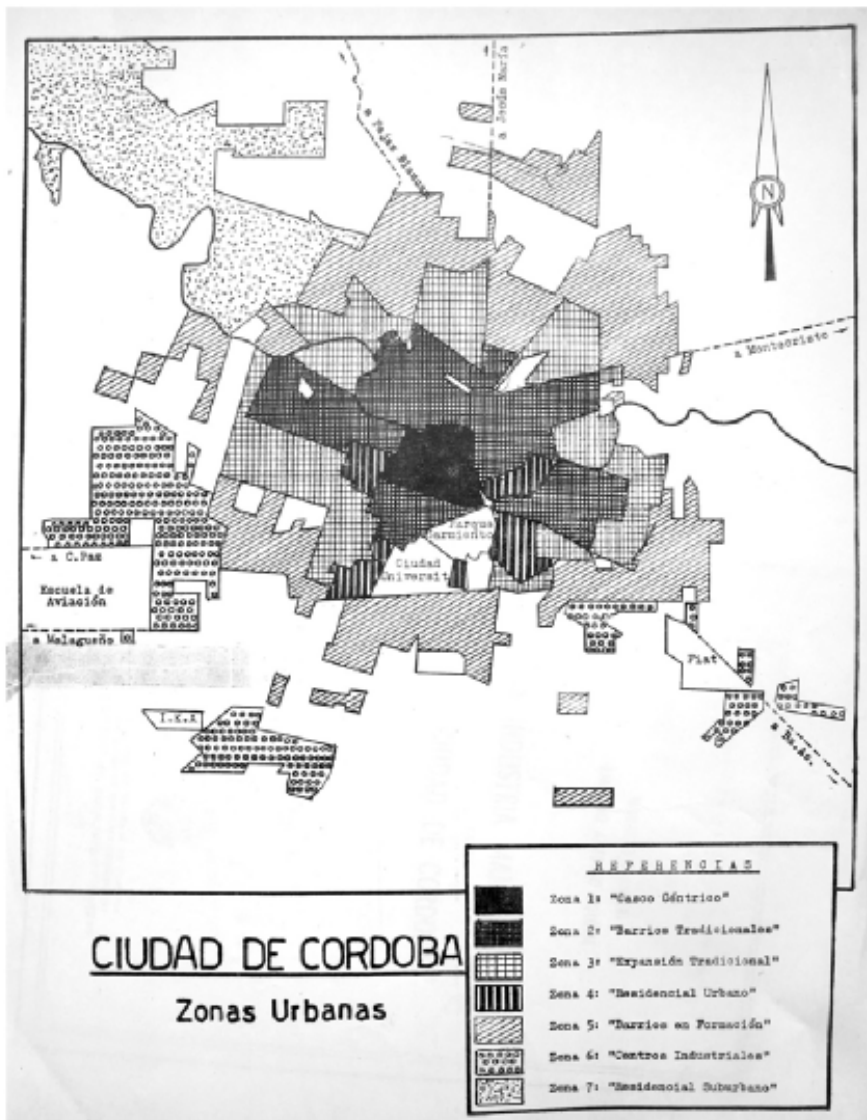
Imagen 1. Fuente: Boixadós, C. (2011): *Córdoba fotografiada entre 1870 y 1930. Imágenes urbanas*, UNC, Córdoba.



Plaza Vélez Sarsfield. 1927.

2

Imagen 2. Fuente: Boixadós, C. (2011): *Córdoba fotografiada entre 1870 y 1930. Imágenes urbanas*, UNC, Córdoba.



6

Imagen 3. Fuente: Colomé, R. (1967): «Construcciones y vivienda de la ciudad de Córdoba, 1947-1965» en *Separata de la Revista de economía y estadística*, N 3 y 4, Córdoba.



Imagen 4. Fuente: Bustamante, Juana (1989): *La vivienda de interés social. Modelos alternativos de resolución formal-funcional adaptable a los usos*, Primer informe de Investigación, Conicet, Córdoba, mimeo.



Imagen 5. Fuente: *Gacetika*, s/n, diciembre de 1962, pp. 20-21.



Imagen 6. Fuente: *Libro IKA 10 años, 1955-1965*, IKA-Departamento de Publicaciones, Córdoba, 1965.

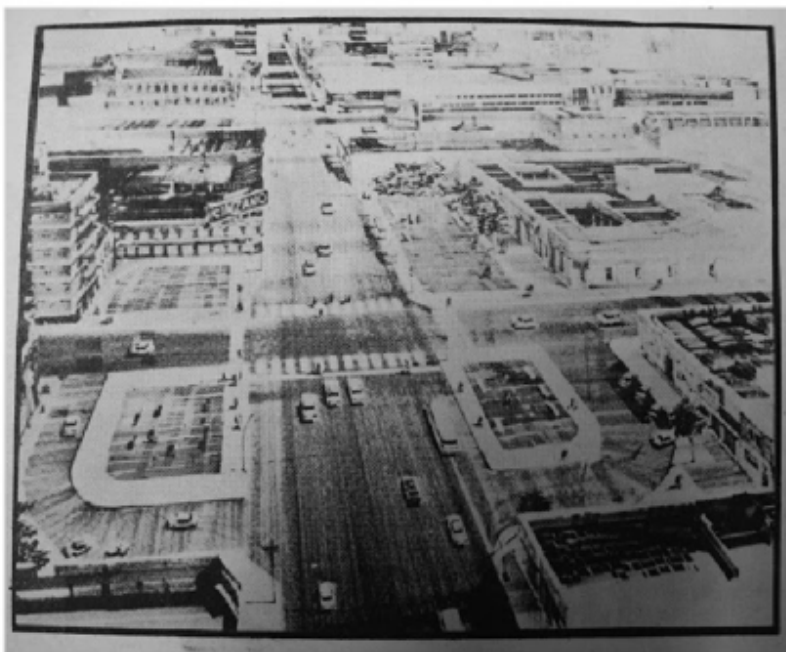


Imagen 7. Fuente: Libro *IKA 10 años, 1955-1965*, IKA-Departamento de Publicaciones, Córdoba, 1965.

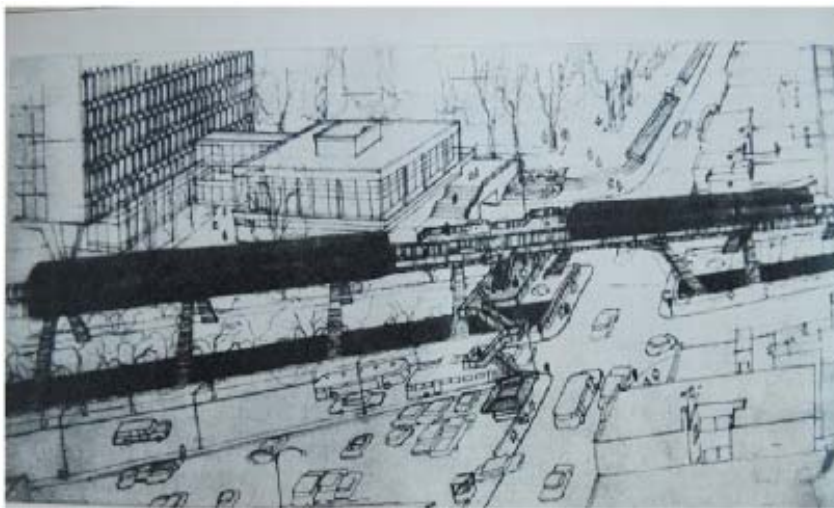


Imagen 8. Fuente: *Jerónimo*, año 2, N 30, segunda quincena de octubre de 1970.