



JUNTA DE HISTORIA
DE LA
PROVINCIA DE CORRIENTES

XVI CONGRESO DE HISTORIA DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES

TITULO DEL TRABAJO:

**Infraestructura urbana y formación
técnica alemana. Testimonio del
sistema vial de la ciudad de Corrientes.**

AUTOR

ARQ. ESP. MIGUEL ANGEL RIERA

SANTA LUCIA, 23 Y 24 DE JUNIO DE 2016.

Tema: Infraestructura urbana y formación técnica alemana. Testimonio del sistema vial de la ciudad de Corrientes.

Arq. Miguel Ángel Riera

Introducción

La presencia de técnicos especializados en la construcción de origen alemán en la actual República Argentina se hizo evidente desde los tiempos coloniales. Inicialmente vinculados a la orden de los Jesuitas como calificados en el entonces espacio político del virreinato español, posteriormente abordaron la materialización de obras arquitectónicas que se destacaron por la formación funcionalista y la ductilidad en el manejo de nuevas temáticas en el siglo XIX como lo fueron la educación, la salud y la seguridad.

En éste último siglo, luego de la ruptura política con la monarquía española, la búsqueda de una nueva imagen arquitectónica que se alejara de los cánones coloniales, sumará al espacio urbano argentino la imagen academicista como portadora simbólica de progreso propio de los países europeos a los que se intentaba emular, modelos adoptados durante ese siglo y gran parte del XX. Dentro de ese universo estilístico, los técnicos alemanes que arribaron al país llegaron precedidos de buenas referencias en cuanto a calidades constructivas que, en aquél momento, fueron admitidas como de avanzada en el espacio nacional. No solamente la arquitectura será la destinataria de esa cualificación, trasuntada en edificios de equipamiento, sino también las obras de infraestructura urbana expresarán la calidad de la técnica por ellos empleada.

La ciudad de Corrientes entre 1928 y los primeros años de la década siguiente denotará un cambio significativo en el espacio urbano por la concreción de las primeras calzadas vehiculares en hormigón armado en sus calles, sumado también a las aceras de las mismas. La Compañía General de Obras Públicas, más conocida como GEOPE, tendrá a su cargo la construcción de 264 cuadras localizadas en el sector más densamente poblado y ocupado ediliciamente en la ciudad, que ya contaba con el servicio de energía eléctrica, agua corriente y desagües cloacales.

Organizado en aspectos que contemplan la incidencia de los técnicos de origen y formación alemana en la arquitectura y la infraestructura urbana argentina, la concreción de las primeras cuadras de pavimento urbano en la ciudad de Corrientes y la conclusión, este trabajo tiende a destacar la aplicación de sistemas constructivos de origen alemán en las calzadas vehiculares que perduraron por muchos años en óptimas condiciones, llegando al presente como testimonios de un momento de cambios en el paisaje urbano por la incorporación de sistemas técnicos de avanzada concordantes con el incipiente aumento del parque automotor de aquél entonces.

La labor de los técnicos oriundos y formados en Alemania en la arquitectura e infraestructura urbana argentina.

El espacio argentino evidencia la presencia de técnicos alemanes desde los tiempos virreinales. Particularmente la orden de la Compañía de Jesús contó con la presencia de expertos calificados en el arte de construir, materializando iglesias, conventos, escuelas y pabellones de residentes que en los pueblos nuevos como en las ciudades existentes se destacarían por su escala edilicia como por su calidad técnica. *“Jesuitas fueron los primeros arquitectos de formación profesional probada que arribaron a nuestro país, y no pocos de ellos procederían de regiones del entonces Sacro Imperio, pero la actuación de estos corresponde fundamentalmente al siglo XVIII”* (Viñuales, 2005: 9).

Dentro de este grupo, Antonio Sepp (1655-1733) se destacó particularmente como constructor y urbanista en las misiones guaraníicas y Juan Krauss (1659-1714) se desempeñó también en las mismas sumando también a Córdoba y Buenos Aires, cuyos colegios jesuíticos son sus obras más perdurables. Juan Wolff (1691-1757) desarrolló su actividad además de Buenos Aires, en Santiago del Estero y Tarija, mientras que José Schmidt (1690-1752) se destacó en la construcción de la iglesia de la Compañía en Salta.

Ya en el siglo XIX, la presencia de técnicos calificados de origen alemán se evidenciara en la concreción edilicia y en la infraestructura urbana. *La influencia arquitectónica alemana, se generó no solamente a través de la llegada de técnicos y profesionales de esa procedencia, sino también debido a*

que varios de los primeros arquitectos argentinos estudiaron y se graduaron en institutos superiores de Alemania” (Gutiérrez, 2005: 17). Entre éstos sin duda una de las figuras más destacadas fue la de Ernesto Bunge quien estudió en la Real Escuela de Arquitectura de Krenfeld (Prusia), graduándose finalmente en la Real academia de Berlín. Su obra pone de manifiesto una vertiente historicista inspirada en el mundo germano y sajón. Una de sus obras representativas es la de la iglesia de Santa Felicitas de 1870, que fuera encargada por el matrimonio Guerrero-Cueto en recuerdo de una hija trágicamente desaparecida. Las reminiscencias románticas y goticistas definen el diseño de un volumen edilicio en el que se evidencia una clara separación entre las torres de la fachada y el cuerpo de la nave de la Iglesia. La antigua penitenciaría de Buenos Aires, contemporánea al ejemplo anterior, actualmente demolida y que ocupara lo que en el presente comprende al parque Las Heras sobre la avenida homónima en el barrio de Palermo, planteaba un esquema compositivo de “panóptico”¹ con varios cuerpos que convergían a un centro común, además del lenguaje neorománico de sus fachadas, criterio adoptado también en otros centros carcelarios del país, como en el caso de Corrientes de 1887, cuya autoría es del ingeniero Juan Col.

Carlos Algelt fue otro arquitecto argentino formado en Alemania, adoptó en su arquitectura una impronta historicista con inspiración en la arquitectura neobarroca alemana. Para la firma Staudt realiza la sede que estuvo ubicada sobre la calle Mitre 569 de la ciudad de Buenos Aires, conocida como “la casa de hierro”, que fuera importada de Alemania “...Allí logró grandes espacios libres y generosamente iluminado” (Gutiérrez, 2005: 22). Una obra digna de mencionar es la ex Escuela Petronila Rodríguez (actual Ministerio de Educación de la Nación) de 1889, con una marcada composición académica en su fachada.

Arquitectos de origen alemán como Fernando Moog se destacaron en la concreción del Mercado Central de Frutos de Avellaneda en 1890, cuyos 152.000 metros cuadrados lo posicionaron como la superficie cubierta más

¹Dicho de un edificio: Construido de modo que toda su parte interior se pueda ver desde un solo punto. Fuente: www.rae.es

grande del mundo en aquellos tiempos, Adolfo Büttner quien sobresalió por el proyecto del Palacio de Justicia de La Plata en 1885, Hans Schmitt por el Palacio del Club Alemán (actual Círculo de Aeronáutica) por la avenida Córdoba entre Esmeralda y Maipú en la ciudad de Buenos Aires, realizada a fines del siglo XIX. Otros ingenieros y arquitectos se ubicaron como referentes de la expresión arquitectónica de aquellos tiempos, denotando una alta calidad constructiva y compositiva en lenguaje historicista.

Ya en el siglo XX el racionalismo arquitectónico en la Argentina, devenido como expresión inicial de la modernidad, reflejará la trayectoria de arquitectos que adhieren a la producción realizada en aquél tiempo en Alemania, sea por la formación y especialización que adquirieron en aquél país, por el contacto con las revistas de ese origen y/o por la llegada de arquitectos que arriban a nuestro país y ante la imposibilidad de revalidar su título profesional, trabajaron en estudios locales participando en el proyecto y concreción de importantes obras de aquél tiempo. Un caso es el de Guillermo Ludewig quien se desempeñó en el estudio del Ing. Antonio Ubaldo Vilar *“...El propio Vilar al certificar los trabajos de Ludewig en su estudio entre 1936 y 1940 señala su carácter de proyectista a la vez que indica su participación en los trabajos propios de su estudio como el Banco Holandés Unido, Automóvil Club Argentino, Casas de Departamentos, Casas de negocios y talleres, casas particulares y en proyectos no construidos de hoteles, sanatorios, etc.”* (Gutiérrez, 2005: 124).

En el ámbito de la infraestructura urbana, técnicos y empresas calificadas del mismo origen, incursionaron en obras que por entonces fueron novedosas por el avance y mejora en la calidad de vida que tendieron a reflejar. Es así que particularmente entre fines del siglo XIX y hasta la década del 40 del siglo XX aproximadamente, en la energía eléctrica y las comunicaciones, además de las construcciones en hormigón armado, ejemplificaran el alto grado de avance que inicialmente se manifestó en la ciudad de Buenos Aires y luego en el resto del país. *“Durante el período, el hormigón armado reemplazó al hierro como material estructural. Esta sustitución estuvo determinada por dos factores: la consolidación de la producción nacional de cemento y, ligado a esto, la*

hegemonía de las grandes empresas alemanas en la industria de la construcción” (Liernur, 2008: 220).

Empresas de origen alemán arribaron al país por las posibilidades de mayor productividad que ofrecían desde los poderes públicos, abordando particularmente tres aspectos en el desarrollo tecnológico de entonces: energía eléctrica, comunicaciones y construcciones en hormigón armado.

Hacia 1907, luego de realizar importantes obras en la ciudad de Frankfurt (Alemania), se instala en Buenos Aires la “Compañía Philipp Holzmann”, a través del Banco Alemán Transatlántico. Llevó adelante entre otros una serie de trabajos en los que utilizó estructuras de base de hormigón armado, siendo una de las primeras firmas en utilizar este sistema en el país “...*La calidad de los profesionales partícipes en su plantel directivo la ubicaron entre las empresas extranjeras más confiables radicadas en la ciudad y, seguramente, fue esa trayectoria la que le concedió la responsabilidad en la ejecución de la primera línea de subterráneos de la ciudad” (Méndez, 2005: 162-163).*

A partir de una Asamblea General realizada el 14 de mayo de 1913, se crea la “Compañía General de Obras Públicas Sociedad Anónima”, más conocida como GEOPÉ, que en los hechos constituyó la continuidad de la empresa alemana enunciada precedentemente, siendo su presidente el señor Samuel Hale Pearson, teniendo como dirección al Ing. Roberto Hartman. “*Philipp Holzmann (en Argentina identificada como Geopé –Compañía General de Obras Públicas- a partir de 1913) fue la encargada de construir la Usina de Dock Sur (1910) y la línea de subterráneo de la avenida de Mayo, el dique de Cacheuta, en Mendoza, 300.000 m² de caminos en la provincia de Córdoba, la mayor parte de las calles de Corrientes, la central eléctrica de Bahía Blanca y las grandes nuevas centrales de Buenos Aires en Puerto Nuevo” (Liernur, 2008: 224).*

La concreción del pavimento de hormigón armado en las calles de la ciudad de Corrientes.

La segunda mitad del siglo XIX evidenció una ciudad en franco desarrollo y crecimiento, con la concreción de edificios destinados a equipamiento gubernamental, educativo, religioso, cultural y sanitario. Todo ello fue simultáneo a la incorporación de infraestructura urbana que paulatinamente cambió la imagen del espacio público. Los primeros trabajos de pavimentación de calles fueron acompañados además por la incorporación del alumbrado público a kerosén, además de la red de tranvías inicialmente de tracción a sangre y luego eléctrico. *“La pavimentación se llevó a cabo en varias etapas con adoquinado de piedra (1881-1910)”* (Gutiérrez, Maeder, 2003: 43). Estos trabajos iniciales tendieron a mejorar la circulación en las calles, con vehículos de tracción a sangre que luego ya en los primeros años del siglo XX fue paulatinamente reemplazado por automotores.



La calle 25 de mayo esquina Salta a principios del siglo XX con la casa “García de Cossio” y al fondo la torre campanario de la Iglesia de La Merced.

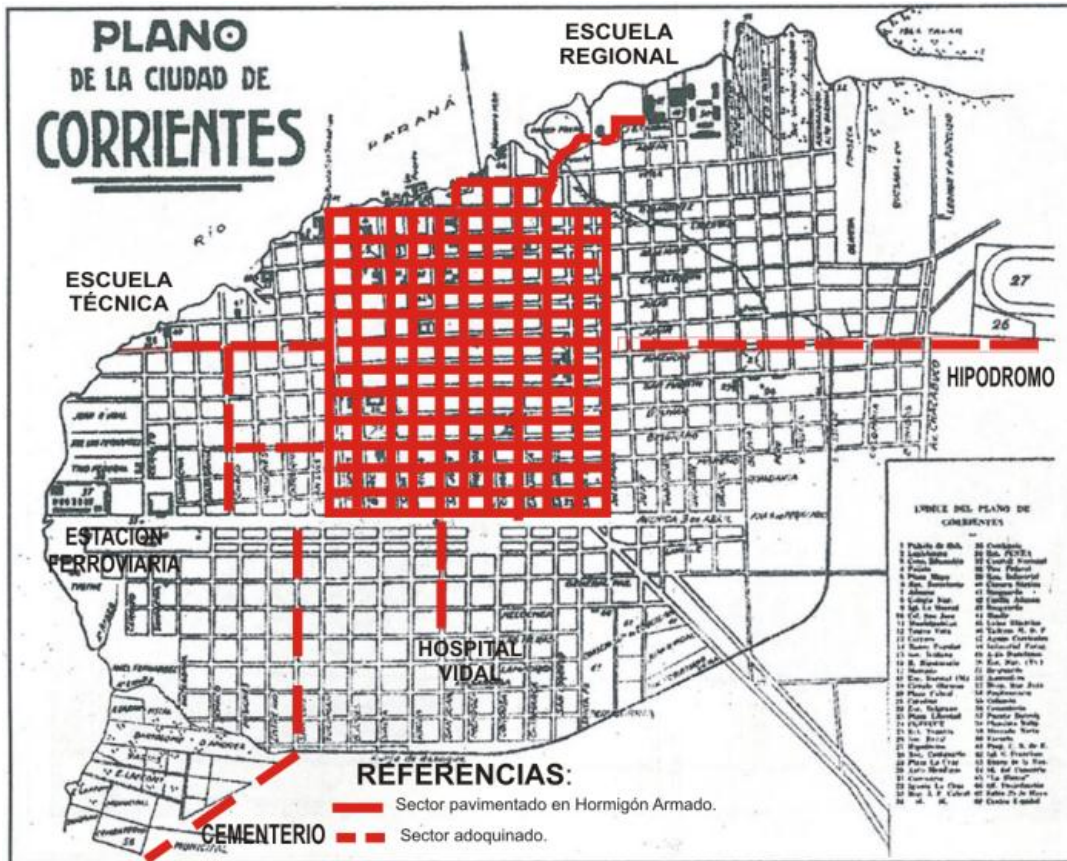


Esquina de 25 de mayo y San Juan, con la confitería “La Terraza” y el teatro “Juan de Vera”.

Será hacia 1914 cuando se inician trabajos de pavimentación de envergadura, por cuanto anteriormente los mismos comprendían pocas cuadras del área central. En aquél año se realizaron 67 cuadras con afirmado de madera, 62 cuadras con afirmado de granito pulimentado con base de hormigón, 56 cuadras de adoquinado de piedras con base de arena y 125 cuadras de adoquinado con piedra de Mercedes. Pocos años después se evidencia el deterioro de estas cuadras producto de la falta de mantenimiento, lo que hace necesaria una intervención para la reparación de 47 cuadras. *“En 1923 se autorizó a licitar y contratar el afirmado de 275 cuadras que incluía la construcción de aceras. Como dato adicional se comenta que para el*

empedrado de una cuadra se requerían 50.000 adoquines según consta en la licitación de provisión de materiales para la cuadra de Vera entre Catamarca y Córdoba” (Gutiérrez, Sánchez Negrette, 1988: 167). En 1924 se autoriza la licitación y contratación para la construcción de 72 cuadras de afirmado de concreto asfáltico sobre base de hormigón de portland, fracasando en su ejecución.

Hacia 1927, durante la gobernación de Benjamín Solano González y la Intendencia de Ricardo Márquez, se da inicio al proceso de materialización de un gran proyecto de pavimentación de calles con un novedoso sistema constructivo: el hormigón armado *“...Esto se consigue mediante la Ordenanza N° 224 del 15 de Julio de 1927 que modifica el diseño de 1924 introduciendo la expresión “pavimento liso”, que permitirá a los oferentes cotizar por una alternativa constituida por losas de hormigón, sin recubrimiento asfáltico alguno” (Minadeo, 1992: 9). El 12 de noviembre de 1927 se lleva a cabo la licitación pública de 264 cuadras de calzada de hormigón armado al cual se presentaron tres oferentes, siendo adjudicada el día 29 del mismo mes y año a la Compañía Platense de Electricidad Siemens Schuckert Sociedad Anónima, pero en los hechos la ejecución de los trabajos estuvo a cargo de la empresa GEOPÉ, perteneciente al holding de la anterior. Es de destacar que esta adjudicación se llevó a cabo en función del informe proporcionado por el Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad, Ing. Alfredo Serantes, afirmando que entre las tres propuestas es la más ventajosa la de la citada empresa, *“...siendo el más conveniente entre los tipos de pavimento liso el de hormigón armado tanto por los precios como por su estructura, que al formar un solo cuerpo ofrecen una solidaridad de consistencia igual y firme en toda su extensión, garantizando así su economía y duración, haciéndolo preferible al pavimento de concreto asfáltico ofrecido por el ingeniero...” (Minadeo, 1992: 9). El pago de estas obras fue efectuado por los propietarios frentistas, en función de la cantidad de metros lineales de frente y del 50 % del ancho total de calzada.**



Plano de la ciudad publicado en Geografía de la Provincia de Corrientes- Kapeluz, 1931 de Francisco Manzú.

Plano de la ciudad de Corrientes del año 1931. El cuadrículado indica el plan de pavimentación ejecutado por la empresa GEOPE. Las líneas discontinuas indican las calles que fueron adoquinadas por la misma empresa, comunicando los equipamientos alejados del sector céntrico.

El sector que fue pavimentado estaba delimitado por el río Paraná al norte comprendiendo a las actuales avenidas Plácido Martínez y Juan de Vera (entonces arterias de una sola mano), la avenida 3 de abril al sur, la calle España al este y Tucumán al oeste, “...además las siguientes calles: Junín de avenida España a Gral Roca; Ayacucho (actual Yrigoyen) de avenida España a Perú; Gral Roca de San Martín a Junín; San Martín de Perú a Roca; Perú de San Martín a Ayacucho; Pellegrini de Tucumán a Entre Ríos; Quintana de Tucumán a San Luís; San Luís de Quintana a Pellegrini y Entre Ríos de Mayo a Pellegrini” (Minadeo, 1988: 121). Esto último nos indica que la extensión de las arterias pavimentadas contempló la presencia de la estación del ferrocarril “El Económico” frente a la plaza Libertad en el sector este y al entonces hospital “San Juan de Dios” al oeste.



Pavimentación de la calle Quintana entre La Rioja y San Juan.



La calle Mendoza recientemente pavimentada. Al fondo, en la esquina de 9 de julio se visualiza la Ferreteria Casa Lioti, Ex Cine La Perla.

Previo a estos trabajos, es digno de mencionar que el Secretarios de Obras Públicas del municipio, Ing. Alfredo Serantes, en forma experimental a mediados de 1927 ordenó la construcción del pavimento de hormigón armado en la calle San Juan entre Junín y Agustín González, por lo cual se considera la cuadra más antigua de la ciudad construida en ese material. El 10 de diciembre de 1928 se habilita el primer tramo de cuadras pavimentadas dentro de estas obras, que comprendió una extensión de 600 metros de la calle San Lorenzo entre Ayacucho (actual Yrigoyen) y la avenida 3 de abril.

Técnicamente, de manera sintética se puede indicar que este pavimento estaba constituido por losas de hormigón de 15 cm de espesor, directamente apoyado sobre suelo natural arcilloso compactado. El ancho de calzada es de 7,00 metros con juntas transversales de dilatación rellenas con “carey elástico”, ubicadas cada 12 metros. El cemento utilizado inicialmente fue importado de Bélgica siendo reemplazados luego por los de origen nacional, en virtud de la alta producción que se generó en nuestro país a principios de la década del 30. La malla metálica se conformó *“disponiendo los hierros resistentes en el sentido normal al eje de la calzada, al revés del criterio teórico actual”* (Minadeo, 1992: 10).



Esquina de Plácido Martínez y La Rioja. Al fondo el desaparecido Hotel Paraná.



Calle Ayacucho (actual Yrigoyen) esquina Catamarca.

A las 264 cuadras iniciales se le agregaron posteriormente otras hasta alcanzar un total de 300, las que se concretaron en tres turnos diarios durante tres años. El contrato estableció un plazo de conservación de cinco años por parte de la empresa contratista, quien además ejecutó unos 250.000 metros cuadrados de vereda, teniendo también a su cargo la extracción de los adoquines existentes en 110 cuadras en 1927, siendo relocalizados en los accesos al Cementerio (calle Alberdi), al Mercado de Abasto (calles Roca y Belgrano), a la antigua escuela industrial ubicada en la ribera próximo a punta Tacuara (calle Junín), al Hipódromo (calle Ayacucho), a la Escuela Regional (calles Alvear, Paraguay y Sargento Cabral), al Hospital Vidal (calle José Ramón Vidal), y a otras arterias totalizando una 62 cuadras.

Si bien estos trabajos mejoraron notablemente la circulación vehicular y peatonal en el centro de la ciudad, mejorando además la conexión vial con sectores intermedios y periféricos, es de señalar que generó la paulatina desaparición del sistema de transporte urbano de tranvías, el cual en aquellos tiempos ya era electrificado, reemplazándolo por el transporte automotor.

Conclusión.

Los antecedentes vinculados al pavimento en la ciudad de Corrientes se ubican en los últimos años del siglo XIX, con experiencias que tendieron a mejorar la circulación vehicular en una ciudad que denotó cambios en su imagen por la incorporación de nuevos edificios destinados a equipamientos y también por la incorporación de las redes de infraestructura como energía eléctrica, el agua

corrientes, los desagües cloacales y pluviales, todo ello signos del advenimiento de la modernidad urbana.

Pero el cambio significativo se dio a fines de la década del 20 e inicios del 30 en el siglo XX con la construcción de 300 cuadras de hormigón armado por parte de la firma GEOPE, constituida en nuestro país por capitales de origen alemán y dirigida por calificados técnicos de ese origen, que mejoraron notablemente la circulación vehicular, en una ciudad que iniciaba un lento crecimiento de su parque automotor. Esta obra además potenció la desaparición del sistema de tranvías, reemplazándolo por el transporte automotor.

Con el paso de los años, quedó comprobada la alta calidad de resistencia que tuviera este pavimento rígido inicial, en virtud de que durante años tuvo puntuales intervenciones en su reparación, sin ser necesario realizar importantes erogaciones al menos en los primeros cincuenta años de vida útil, lo que posteriormente devino en la protección mediante carpeta asfáltica que detenta actualmente. De esta manera, la ciudad capital incorporó una técnica de calidad proveniente de la aplicación de novedosos sistemas constructivos, sumado a la alta calificación de los técnicos especialistas en red vial provenientes de Alemania, acompañando al desarrollo urbano acelerado que se manifestó en Corrientes en el siglo XX.

Bibliografía.

- Gutiérrez, Ramón (2005): La influencia alemana en la génesis de la primera modernidad racionalista argentina. En: *Alemanes en la arquitectura rioplatense*. Buenos Aires: CEDODAL.
- Gutiérrez, Ramón (2005): Presencia alemana en la arquitectura argentina del siglo XIX. En: *Alemanes en la arquitectura rioplatense*. Buenos Aires: CEDODAL.
- Gutiérrez, Ramón y Ángela Sánchez Negrette (1988): *Evolución urbana y arquitectónica de Corrientes, Tomo 2, (1850-1988)*. Resistencia:

Editorial del Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo.

- Gutiérrez, Ramón y Ernesto Maeder (2003): *Atlas del Desarrollo Urbano del Nordeste Argentino*. Resistencia: Instituto de Investigaciones Geohistóricas.
- Liernur, Jorge (2008): *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- Méndez, Patricia (2005): Comunicación, energía y construcción: los pilares alemanes en el desarrollo tecnológico de Buenos Aires. En: *Alemanes en la arquitectura rioplatense*. Buenos Aires: CEDODAL.
- Minadeo, Miguel (1988): *Las calles de Corrientes en el IV Centenario de su Fundación, 1588-1988*. Corrientes: Edición del autor.
- Minadeo, Miguel (1992): *Las calles de Corrientes desde su fundación en 1588. XI Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito*. Buenos Aires: edición del autor.
- Viñuales, Graciela (2005): Los jesuitas de origen alemán. Su obra en el río de la Plata. En: *Alemanes en la arquitectura rioplatense*. Buenos Aires: CEDODAL.

Otras fuentes:

- www.rae.es

Fuentes fotográficas:

- Colección Elisa Martínez.
- Fototeca del “Quinto Centenario”, Instituto de Cultura de la provincia de Corrientes.
- Gómez, Hernán (1944): *La ciudad de Corrientes*. Corrientes: Amerindia Ediciones Correntinas, reedición 2011.