

CORREO ARGENTINO OFICINAS
TOMO III
 FRANQUEO

SEGURIDAD

5c
 INDIQUE EL NUMERO CORRECTO DE CODIGO POSTAL
 REPUBLICA ARGENTINA

20c
 Coloque aquí sus estampillas
 REPUBLICA ARGENTINA

CORRIENTES EN EL SIGLO XX



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE
fundación aguas DE CORRIENTES

EXPRESO



LA HISTORIA DE CORRIENTES VA A LA ESCUELA

9 789872 170837 \$ 00.00

FAJA DE SEGURIDAD

**Programa Editorial de:
Fundación Aguas de Corrientes
y
Universidad Nacional del Nordeste**

Fundación Aguas de Corrientes Consejo de Administración

Presidente	Dr. José Jorge Chamas
Vicepresidente	Dr. Jorge Isaac García
Secretario	Cr. Pablo Gustavo Chamas
Tesorero	Cr. Roque Rogelio Roibón
Vocal 1°	Sr. Jorge Gutnisky
Vocal 2°	Dr. Joaquín García
Vocal 3°	Prof. Mabel Muzzio
Vocal Suplente	Dr. Raúl Osvaldo Marasco
Vocal Suplente	Cr. Alfredo Ataliva Schweizer
Vocal Suplente	Arq. Pablo Federico Langus

Universidad Nacional del Nordeste

Rector	Arq. Oscar V. Valdés
Vicerector	Dr. Hugo Domitrovic
Secretario General Académico	Med. Vet. Orlando A. Macció
Secretario General de Cs y Técnica	Dr. Ángel J. V. Fusco
Secretaría General Administrativa	Cra. Susana Correau de Dusek
Secretario General de Asuntos Soc.	Ing. Ramón Esquivel
Secretario General de Ext. Universitaria	Ing. Hugo D. Dominguez

Coordinación Inter Institucional

Eugenia Fuentes (FAC)
Arq. Ángela Sanchez Negrette (UNNE)

Producción Ejecutiva y Edición

Lic. Cecilia E. Bianciotto

Coordinación Académica

María del Mar Solís Carnicer

Corrección Lingüística de textos

Mgter. Lucía Inés Puppo



La historia de Corrientes va a la escuela

TOMO III

Corrientes en el Siglo XX

Autores:

María del Mar Solís Carnicer . Adriana María Covalova . María Silvia Leoni . Ángela Sánchez Negrette . María Gabriela Quiñónez . Dardo Ramírez Braschi . César Héctor Zarrabeitía . Enrique C. Schaller .



Diseño de Tapa (*)

Lic. Fabián Blumenstein - MultiNexo

Diseño y Diagramación

Lic. Mariana Rodríguez - MultiNexo

Impresión

Imprenta de la UNNE. Las Heras 727. Resistencia, Chaco.

ISBN

978-987-21708-3-7

Ira Edición

Diciembre, 2008

Argentina

(*) Para la realización de la tapa se utilizó parte del mapa del folleto "Corrientes Argentina" del Automóvil Club Argentino, en homenaje al 400 aniversario de la fundación de la Ciudad de Corrientes.



CAPÍTULO 3

Comunicación, arquitectura y desarrollo urbano. Las transformaciones modernas de Corrientes en el siglo XX

Ángela Sánchez Negrette



Características de la población en la primera mitad del siglo XX

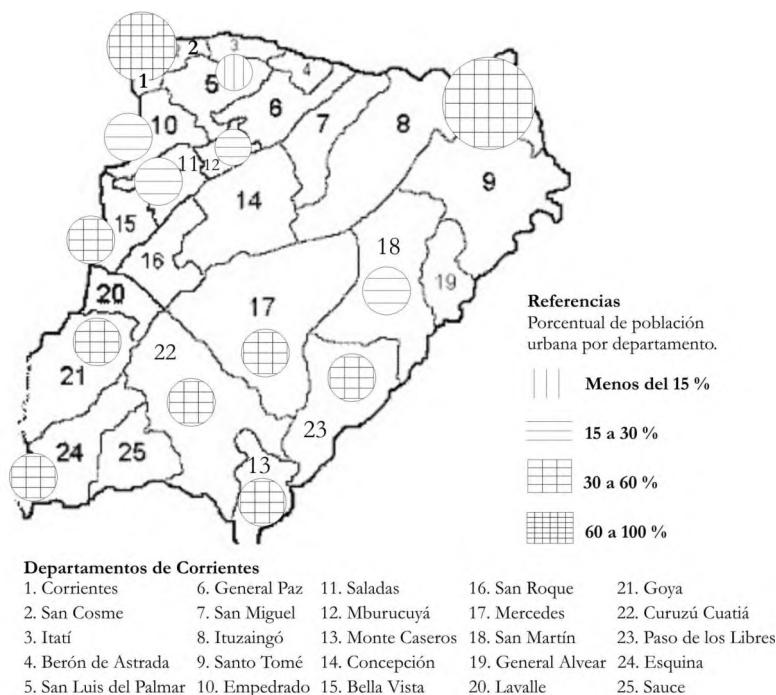
Desde el auge económico registrado a partir de 1870, la cantidad de habitantes en la ciudad de Corrientes manifestó un incremento, prácticamente sin interrupción, con el ingreso de población extranjera; pero también por una modalidad que la ha caracterizado desde entonces con el aumento poblacional

a expensas del éxodo desde el interior de la misma provincia. Según los datos proporcionados por el censo nacional de 1914 -uno de los más completos en el relevamiento de la población argentina- Corrientes se encontraba en el sexto lugar de las provincias más pobladas con un total de 347.055 habitantes.

Es así como, de acuerdo con los estudios de Foschiatti (1987), la población en 1914 arrojaba un incremento de casi el doble al consignado en el censo de 1895 -19 años después- creciendo de 21.588 a 39.031 hab.; lo que constituía el 10 % de la población total de la Provincia.

Este fenómeno sería continuo debido a las ofertas de empleo y mejores condiciones de vida que promovían “las luces de la ciudad”. Cabe destacar que el proceso de desarrollo económico lograba un preponderante efecto de progreso ya que, a la par de la Ciudad de Corrientes, solamente se mantuvo Goya (marcado en el Censo de 1895) con las producciones de tabaco y, en menor grado, el caso de la ciudad de Bella Vista con producción de azúcar, citrus y otros emprendimientos agrícolas.

La característica de desarrollo urbano y modernidad que era posible advertir en éstas, no formaba parte de un proceso relacionado con la ciudad de Corrientes, ya que se originaba por la comunicación directa con



Imag I: Mapa que muestra el grado de intensidad de la urbanización en 1914.



el centro del país (Buenos Aires y Rosario) que mantenían a partir del cruce a Reconquista y Villa Ocampo -ambas localidades del norte santafecino- en la orilla opuesta del Río Paraná.

La euforia del sentir, en cuanto al progreso ilimitado de la utopía de fines de siglo XIX, se revitalizaba a expensas de los festejos del Centenario y se manifestaba desde algo tan simple como los nombres de los locales comerciales o empresariales (como puede ser observado en el registro que brinda la guía de Serrano 1910) tales como El Porvenir, El Progreso, La Paz, El Pueblo Centenario, El Siglo, La Unión, La Libertad, La Patria, La Acción, Cosmopolita, entre otros.

Características de la población en la segunda mitad del siglo XX

En el período comprendido entre 1945 y 1980 se puede realizar un análisis de la composición de la población y de los procesos de crecimiento que siguen en función de los censos nacionales de 1947, 1960, 1971 y 1980.

con respecto al período anterior, y continuó decreciendo en la década de 1970 aunque ya con porcentajes muy alarmantes porque un alto número de correntinos, cuyas edades oscilaban entre 25 y 40 años,

Año	Provincia de Corrientes	Ciudad Capital
1947	525.463 habitantes	56.544 habitantes
1960	533.201 habitantes	105.915 habitantes
1970	564.147 habitantes	137.823 habitantes
1980	661.454 habitantes	187.757 habitantes

Es posible observar que la provincia mantenía su característica de crecimiento sostenido pero lento. Aunque es cierto que es necesario el cruce de informes entre nacimientos y fallecimientos, y el dato más relevante sobre el comportamiento del grupo de población activa, aún así se puede determinar que la provincia es expulsora de población.

Entre 1954 y 1970 se produjo una desaceleración del proceso emigratorio, equilibrando en parte los valores de crecimiento

vivían fuera de la Provincia.

Si bien en las primeras décadas la migración tenía como punto de atracción el territorio chaqueño y el norte de Santa Fe, con los obrajes y posibilidades de trabajo de tipo rural, desde el Censo de 1947 el centro de atracción, prácticamente en forma exclusiva, sería la ciudad de Buenos Aires; llegando a un éxodo del 30% del total, lo que refiere a la pérdida de aproximadamente 12.000 habitantes.



Si se comparan los datos de población de las cinco primeras ciudades de la provincia: Corrientes capital, Goya, Curuzú Cuatiá, Santo Tomé y Mercedes, se puede apreciar que alcanzaban el 52% de la población total, dando la pauta de que los 19 departamentos restantes tenían realmente muy baja densidad.

La ciudad de Goya, hasta la década del '80, mantenía un crecimiento sostenido, mientras que Bella Vista era una de las pocas localidades que se encontraba en un proceso de recuperación demográfica, merced a un mayor desarrollo de la agricultura con una incipiente industrialización.

Otro fenómeno aislado lo constituía Ituzaingó, con un crecimiento del 258% a partir de las obras de Yacyretá -Apipé. Esta localidad poseía en 1970 un total de 2489 habitantes y en 1980 registra un total de 8687 habitantes.

La provincia de Corrientes, no caracterizada como centro de atracción inmigratoria, careció de una masa importante de extranjeros en su composición; y es así como en el Censo de 1947 éstos sólo participaban en un 27% del total de la población, con marcado descenso llegando al 1% en el censo de 1980. Ese mínimo



Imag 2: Pobladores bolivianos nativos, muchos emigran a la Argentina para poder subsistir.

porcentaje se conformaba por americanos de países limítrofes: paraguayos, brasileños, uruguayos y bolivianos, siendo estos últimos los que se establecieron en el interior de la Provincia.

Con respecto a la ciudad de Corrientes, demuestra un crecimiento mucho mayor en relación al ritmo de la provincia. Precisamente entre 1960 y 1980 prácticamente se duplicaba la cantidad de habitantes, constituyéndose en el lugar de residencia del 27% de la población total, marcando el acelerado crecimiento urbano, y participando de lo que se registraba en toda América Latina y Argentina, como abandono de la vida rural.

La ciudad capital de la provincia, centro de funciones preponderantemente terciarias y de gobierno, carecía de actividades secundarias de envergadura y las actividades primarias de abastecimiento diario se habían reducido considerablemente ante el avance de la frontera urbana, panorama que se mantendría hasta finales del siglo XX.

Sistemas de comunicación

La razón inicial de la fundación de la ciudad de Corrientes en el periodo colonial, como punto estratégico de comunicación entre la ciudad de Asunción y el Puerto de Buenos Aires, no sólo sirvió a esos fines, sino que consolidó y permitió el desarrollo de la región durante el siglo XIX.

Los procesos institucionales y económicos determinaron algunas desavenencias entre Buenos Aires y el Litoral – en particular con Corrientes – desde el periodo de la Confederación. Asimismo ésta debió enfrentar la defensa del territorio ante invasiones tanto desde el Brasil como desde el Paraguay por lo que, en un lento proceso, afianzó el dominio territorial a través de los puertos pero también a partir de la red del ferrocarril. Justamente a fines del siglo XIX – últimos 15 años – la provincia pudo desarrollarse económicamente, aunque institucionalmente las luchas internas por el poder político insumieron serios desgastes a su población.

El crecimiento de las ciudades al sur como Goya, Bella Vista y Esquina fue clave a partir de

las excelentes posibilidades de la vía fluvial, luego reforzadas por conexiones terrestres desde el otro extremo sur, con Monte Caseros y los puntos (hasta ese momento más inaccesibles) como Mercedes y Curuzú Cuatiá; los cuales sumaron a la economía provincial nuevos productos primarios, como por ejemplo la cría de ovinos.

En ese sentido se puede señalar que la ciudad de Corrientes quedó relegada en su rol económico en la medida en que las zonas al sur, teniendo conexión directa con Buenos Aires, Santa Fe o Rosario, concretaban las operaciones productivas al margen de la capital. Vale comentar que finalmente el ferrocarril sólo sirvió para transporte de pasajeros y material no percedero debido al tiempo excesivo que se requería para cubrir las distancias.

La navegación

Al ser Corrientes una provincia caracterizada por estar rodeada de ríos navegables e históricamente comunicada a

través de sus puertos, resulta interesante entender el proceso por el cual, durante el siglo XX, la comunicación fluvial desaparecerá como opción para el uso de los pasajeros.

Ruta fluvial del Paraná

A principios del Siglo XX la navegación era aún fluida a pesar de la existencia del ferrocarril; verificándose sobre el río Paraná una notoria comunicación entre la República del Paraguay y Corrientes, así como también entre las ciudades de Corrientes y Posadas. Dato no menor teniendo en cuenta que a nivel de rutas fluviales al interior del país, el movimiento que registraba no era comparable con ningún otro puerto provincial.

La empresa de navegación “Compañía Argentina de Navegación Mihanovich Limitada” con Domingo Pigretti como agente en Corrientes, se mantuvo como la más importante desde las últimas décadas del siglo XX por la flota que poseía; con





Imag 3: Embarcadero en Parque Mitre y Arroyo Arazá, límite de las instalaciones portuarias de Corrientes.

una ruta que recorría la línea río Paraná- Paraguay y Línea río Alto Paraná. Siguiéndola, en orden de importancia, figuraban otras compañías con servicio de vapores de pasajeros, carga y motonaves postales. Así por ejemplo la Compañía Lottero- Papini & Cía, Empresa Lorenzo Recalde y Empresa Ambrosio Romero. La Empresa de Samuel Gutnisky al igual que la de Antonio Laffont era de pasajeros, carga y hacienda hasta mediados de siglo XX. Por último, el servicio de Corrientes al puerto de Barranqueras (Chaco) se efectuaba a través de una balsa para automóviles puesta por el Ministerio de Obras Públicas con atracaderos en la Avenida Costanera y el Puerto de Antequera (Chaco) hasta la habilitación del Puente Gral. Belgrano a fines de 1973.

Ruta fluvial del Uruguay

La ruta fluvial sobre el río Uruguay constituye el límite internacional con Uruguay y Brasil, así el punto de conexión con la frontera uruguaya se daba en el puerto de Monte Caseros y las ciudades brasileñas por los puertos ubicados en las localidades de Paso de los Libres y Alvear. El servicio de navegación sobre el río Uruguay se efectuaba sólo mediante pequeñas embarcaciones y lanchas.

Para 1920 el sistema de comunicación fluvial y ferroviario de la Provincia había logrado obtener un servicio bastante completo: las vías férreas terminaron de comunicar el sur provincial con la Capital y a su vez

el tren provincial comunicaba con la región mediterránea inmediata. Esta situación cambió a partir de 1930 debido a la creciente importancia del transporte terrestre con la formación de flotas de camiones cada vez más numerosas, y determinó la exigencia de rutas terrestres en desmedro de estos sistemas.

La navegación completó el servicio de transporte en forma combinada con el ferrocarril. En la ciudad de Corrientes, la ubicación de la estación Terminal en Punta Arazatí cumplía ese cometido para carga y descarga de productos y materia prima, no así para el tráfico de pasajeros que se mantuvo siempre en el sector comprendido entre las calles Salta y Mendoza, sobre la ribera.



Ruta combinada fluvial - férrea

Comparando datos del servicio de transporte de pasajeros de vapores y el de trenes en la Guía de De Bossini de 1935, se puede observar que, a principios del siglo XX ya se había modificado sustancialmente el sistema de comunicación por la vía fluvial a favor de la vía férrea. Así se observa que el Ferrocarril del Este contaba en ese año con 281.706 pasajeros y el Ferrocarril del NEA con 219.406 pasajeros, arrojando un total de 501.112 usuarios de trenes; a diferencia de los datos de pasajeros en embarcaciones que daban un total de 172.955 pasajeros. De esta manera vemos que el transporte fluvial constituía sólo la tercera parte del total utilizado por la vía férrea. Esta preferencia por el ferrocarril puede deberse al tiempo que demandaba cada sistema de transporte para cubrir similares distancias. Así por ejemplo, mientras que navegando a través del río se tardaba tres días desde Corrientes hasta Buenos Aires, por el ferrocarril se requerían sólo 33 horas desde Barranqueras (Chaco) tomando la vía por Santa Fé.

Finalmente, ya para 1960 el sistema de transporte automotor superará a ambos medios de transporte, constituyéndose en el más usado; a ésto debe sumarse la aparición de los servicios aéreos con vuelos para pasajeros a partir de la instalación del Aeropuerto hacia 1958.

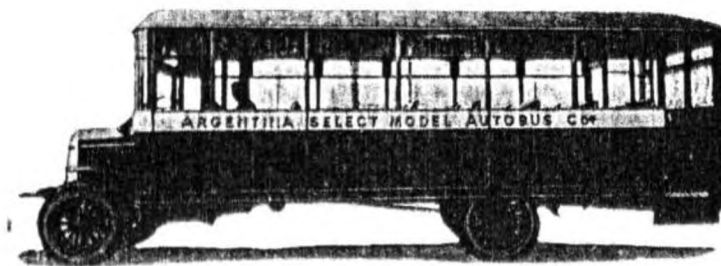
Los ferrocarriles

Con la culminación del Siglo XIX, Corrientes había definido su estructura ferroviaria sumada a la fluvial, que se mantendría vigente hasta mediados del mismo siglo. Sin dudas fue de difícil realización, por los innumerables puentes a construir y la nivelación de los caminos en distintos tramos de esteros, los cuales constituían un verdadero impedimento, básicamente en los valores presupuestados para ese fin, sin

que faltaran ambiciosos proyectos para nuevos tendidos.

En 1910 se unió Santo Tomé con Posadas y en 1930, Curuzú Cuatiá con un ramal a La Paz y Paraná (Entre Ríos, nexo fundamental si se tiene en cuenta que hasta la década del '60 no se contaba con carreteras pavimentadas. Se obtuvieron así un total de 924 km. de comunicación dentro del sistema nacional, estableciendo un nexo entre las redes férreas y la vía fluvial, dado que en general las terminales estaban conectadas a los principales puertos del litoral.

En 1948 se nacionalizaron los ferrocarriles y a partir de esto se estructuraron seis administraciones: FCG Belgrano, FCG Urquiza, FCG Sarmiento, FCG Roca, FCG Mitre y FCG San Martín.



Imag 4: **El colectivo.** Este transporte de pasajeros fue una solución de vehículo urbano en Buenos Aires, siendo estimado como un ingenio argentino.

Esta red ferroviaria nacional respetó las tendencias de líneas de pueblos sobre el Uruguay y el Paraná, y creó líneas paralelas, sin una estrategia de comunicación entre ciudades y centros de poblaciones en forma interna de la Provincia. Ésto se tradujo en la inexistencia de proyectos de integración y crecimiento para una promoción equilibrada de los recursos regionales. Considerando esta circunstancia, el proyecto de red ferroviaria provincial cobra un valor especial para un desarrollo propio.

Este medio de transporte mantuvo sus redes con algunas ampliaciones hasta 1940/41, con problemas en el equipo rodante y en la calidad de los servicios. Fue nacionalizado y conservó la actividad al menos hasta la década del '60 cuando se inició un periodo de deterioro ante el notorio crecimiento del transporte automotor: tanto del automóvil como del transporte automotor de pasajeros, más conocido como "colectivo".

El colectivo, según coinciden muchos, fue inicialmente (hacia 1928) una solución de vehículo urbano en Buenos Aires por los problemas de distancias y los altos costos de los taxis, siendo estimado como un ingenio argentino. Tal fue su éxito que se replicó esta modalidad en todas las ciudades y, unas décadas más tarde, se formaban distintas empresas que ofrecían este medio como transporte de larga distancia; y Retiro (Terminal de Trenes en Buenos Aires) comenzaba a ser también el punto de partida para los ómnibus de larga distancia que se dirigían hacia todo el país.

A partir de la década del '60 la primacía de las rutas se volvió innegable por la velocidad y regularidad de los servicios en comparación con la cada vez más irregular y deficiente prestación del ferrocarril, por lo obsoleto del material rodante (debido a la falta de un adecuado mantenimiento) y por las interminables interrupciones en el servicio.



Imag 5: El transporte automotor en Corrientes.

Tren “El económico”

Por Ley Provincial del 18 de Diciembre de 1890, se acordaba la concesión a Don Francisco Bolla, en razón de una solicitud para la instalación de un vía férrea entre la Capital y la Villa de San Luís del Palmar. Las especificaciones de la línea comprendían dos ramales: uno partiendo desde el Ingenio Primer Correntino, en las inmediaciones de Santa Ana (propiedad de Bolla) hasta San Luís del Palmar; y el otro, desde el Ingenio hasta la Capital. Consignándose además que la trocha (ancho de la vía) era denominada angosta por ser solo de 60 centímetros y con un sistema de tracción a vapor.

Las obras se iniciaron con materiales procedentes de Decauville, Francia (según los intermediarios en Buenos Aires) y fueron traídos por vía fluvial hasta el Puerto, próximo a 20 Km. de Santa Ana, y dificultosamente llevados hasta el Ingenio.

El interés de Bolla era solucionar la conexión de carga rápida y barata desde la capital correntina hasta el Ingenio, pero debía ir hasta San Luís del Palmar, ya que los bosques de sus inmediaciones proporcionarían el

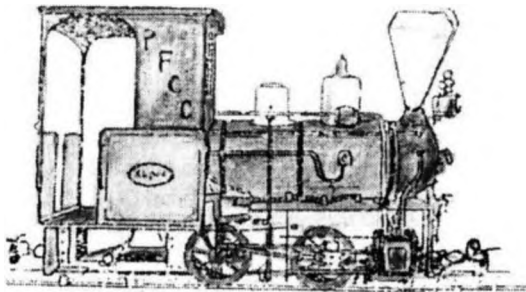
combustible: leña de lapachos y quebrachos.

La provincia y los municipios en cada departamento, colaboraron con la construcción de puentes y de alcantarillas, así como también con los trámites de expropiación de las tierras que atravesaba la línea férrea, que luego serían pagadas por la empresa concesionaria.

Para las obras de los puentes por realizar se propuso al ingeniero constructor Juan Col, quien se desempeñaba como director de la repartición “Obras Públicas” del Departamento Topográfico de la Provincia. Este profesional ya poseía una reconocida trayectoria a través de sus obras: Casa de Gobierno, Escuela Sarmiento, Escuela Belgrano e Iglesias de la ciudad de Corrientes, entre los ejemplos más sobresalientes.

Ya en su mensaje de 1891 el Gdor. Ruiz anunciaba la serie de trabajos que se estaban realizando con las obras de la instalación del ferrocarril “...que tanta falta hace a la Provincia para el desenvolvimiento de su comercio, industria y agricultura...” y en septiembre de ese año, se inauguraba el tramo entre San Luís del Palmar y el Ingenio 1er. Correntino, con su primera máquina denominaba “Roque” procedente de Alemania.

Las obras continuaban aceleradamente cuando el medio físico así lo permitía. En otras ocasiones casi fueron paralizadas por los innumerables inconvenientes que debieron sortearse para realizar la infraestructura. Esto llevó a que recién en 1898 se concretara el segundo tramo importante que uniría el Ingenio con la



Imag 6: Locomotora “Roque”. Primera máquina procedente de Alemania, utilizada en el tramo entre San Luís del Palmar y el Ingenio 1er. Correntino.

ciudad de Corrientes, con una ruta superpuesta al antiguo “camino real”; empalmando entonces también al paraje Lomas, Santa Ana, y las áreas de quintas o bordes de la ciudad capital, completando un total de 62 km.

Dentro de la ciudad de Corrientes se instalaron algunos ramales secundarios que iban al Puerto Italia, al Piso y a la Plaza Libertad. La regulación para su funcionamiento establecía las tarifas que serían iguales a las del FCNEA, con servicios de pasajeros los domingos y dos veces por semana, con trenes mixtos - de carga y pasajeros- parando en cualquier punto del trayecto a pedido de los pasajeros.

No todo anduvo como se esperaba, ya que los accidentes topográficos sorteados implicaban un constante mantenimiento que no había sido previsto (drenajes

de zonas bajas, movimientos de los durmientes por acumulación de agua o tierra, malezales, etc.) y que acarrearían serios problemas en su recorrido, como los constantes descarrilamientos, con su consecuente problema de horarios.

A pesar de esto, se visualizaba que el ferrocarril provincial era una herramienta eficaz para el desarrollo del interior, lo que se vio en la presentación de varios proyectos particulares que llevó a la Cámara de Diputados la sanción de una Ley de concesión para trenes económicos que crucen zonas agrícolas y ganaderas de vital importancia para la economía de la provincia, debiendo ser serias y solventes.

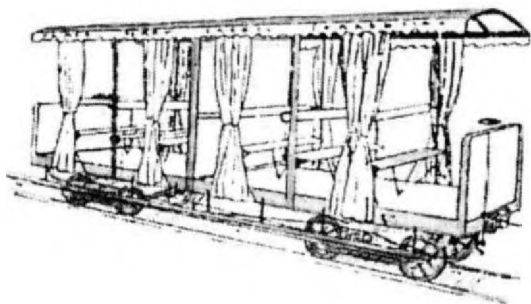
Justamente el empresario F. Bolla debido al enorme esfuerzo económico realizado contrajo deudas que no pudo resolver y

arrastró al Ingenio 1er. Correntino; desencadenando una liquidación judicial y nuevos dueños de la primera y única refinaria de azúcar de la provincia.

Al ferrocarril le siguieron varios años de cambios de dueños, quiebras, hipotecas y reclamos a la Provincia, dictándose en 1904 la caducidad de la concesión a Bolla. Recién en 1908 se concretó una nueva concesión al empresario C. Dodero, quien ya había obtenido la autorización del tranvía eléctrico urbano (Tranway) y del Teatro Vera de la Ciudad.

Dodero podía reutilizar las existencias del antiguo Tren Económico previo acuerdo y compra de los mismos a los que ostentaran su titularidad. A este empresario se le impuso el mismo recorrido fijándose un tendido mínimo anual de 50 Km. hasta la terminación del recorrido tal y como lo especificaban los planos originales, con una explotación comercial de 99 años, momento en el cual debería pasar a propiedad de la Provincia.

Sin embargo en 1910, ya la empresa presentaba algunos problemas financieros, por lo que pidió permiso para solicitar préstamos con la intermediación de la Provincia y por ello hipotecar el Ferrocarril a favor



Imag 7: **Coche mixto.** Este tipo de coches era para 24 personas y estaba dotado de servicio de baño para los pasajeros. (Fuente: P. Jackel – Ferroclub argentino)

del Gobierno. Este empréstito en Londres permitió la continuidad de las obras.

En 1911 quedaba inaugurado el ramal que unía San Luís del Palmar con Caá Catí (Gral. Paz) hecho que fue considerado esencial para abandonar las carretas y penosos caminos terrestres existentes.

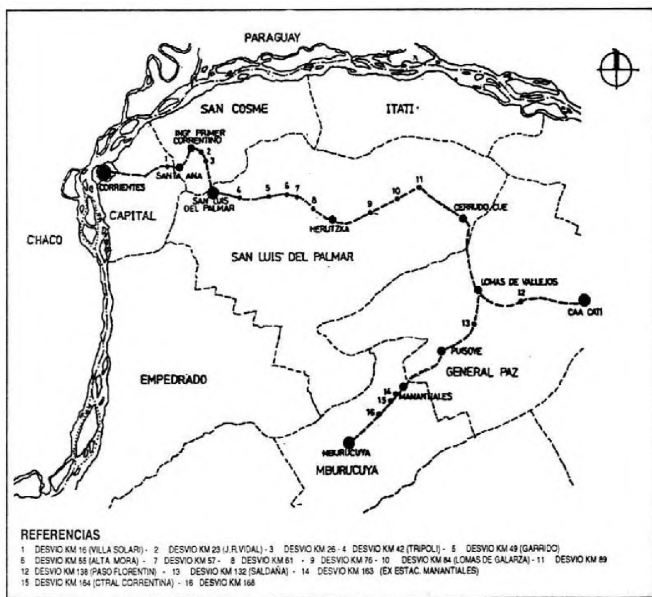
Mediante autorización de transferencia por parte del Gobierno de la Provincia en 1912, Dodero vendió el ferrocarril a un grupo capitalista denominado “Compañía General de Ferrocarriles Económicos”, si bien él formaba parte de ese grupo. Definitivamente durante

este proceso y por más de dos años no existieron avances en los tendidos para comunicar nuevas localidades según se había previsto en el contrato.

Se realizaron diferentes gestiones para lograr la unión de ramales entre la Provincia y la Nación. Una de las alternativas que se manejaban era unir Caá Catí con Mburucuyá y así producir una variante que pudiera conectar la vía nacional desde Mburucuyá hasta Bella Vista. En Mburucuyá los vecinos clamaban por la necesidad de estar comunicados, efectuándose dicha conexión en septiembre de 1913.



Imag 9: Estación central del ferrocarril. Estaba ubicada en Corrientes, por la calle San Martín. Actualmente funciona allí el Ministerio Provincial de la Producción.



Imag 8: Recorrido del Tren Provincial desde la ciudad de Corrientes hasta Mburucuyá.

Con respecto a las obras de edificación de la Estación Central en la Capital, también en 1913, se encontraban encaminadas por lo que el municipio autorizó a la Compañía la clausura de las calles Perú y Vélez Sarfield, entre San Martín y Bolívar, por el término de diez años para las áreas de talleres y maniobras de vagones.



Además de comunicar las localidades existentes, se proponía la formación de nuevos asentamientos a partir de esa vía. Con ese propósito, en 1914, se autorizaron las expropiaciones de tierras para formar el pueblo de Herlitzka (sobre un total de 200 has.) además de la línea liberada para las vías.

A partir de la crisis del mercado monetario mundial, ya desde 1913 empezaron algunos problemas financieros y la falta de recaudaciones suficientes, a pesar de estar funcionando a pleno. Se realizaron auditorías y balances; para 1924 se tomaron nuevas hipotecas sobre distintas líneas del tendido. Primero sobre la línea desde lomas de Vallejos a Mburucuyá, y luego desde la Estación Central hasta Caá Catí; pero con desacuerdos entre el Gobierno provincial y la Compañía General de Ferrocarriles Económicos. En 1925 y mediante un juicio, el Gobierno decretó el embargo preventivo. En 1926 se logró acordar una transferencia de la Empresa al Estado, haciéndose cargo de la administración este último.

La calidad del servicio atravesó por diferentes momentos,

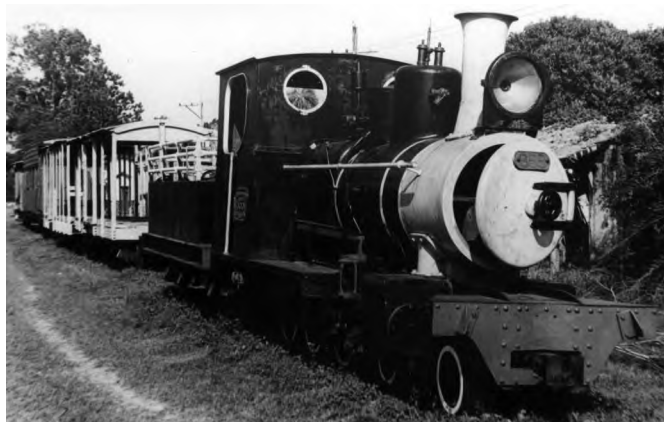
aunque cada vez surgían mayores problemas que soluciones. Para 1940 se decidió realizar un pormenorizado estudio a fin de considerar su condición y evaluarla en relación con la mala situación económica por la que atravesaba la provincia.

Establecidas las deudas y la capacidad relativa de poder pagarlas, se decidió ofrecerlo a la venta al Estado Nacional, alegándose en el informe del Ministerio de Obras Publicas de la Provincia que: *“por su estado precario y deplorable condiciones en que se desenvuelve el tráfico, requiriendo por encima del éxito comercial, una medida política que sirva a los intereses generales y particulares del país.”*

Luego de un exhaustivo análisis de todas las variables (de tipo

económicas y técnicas; políticas de transporte y de comparación con otros medios de transporte) sobre la justificación del servicio a un reducido número de pueblos, el Estado Nacional aconsejó: construir una trocha media, desde lomas de Vallejos hasta Mburucuyá, extendiéndose con la línea nacional y sólo mantener el tren Económico en el tramo entre la ciudad de Corrientes y el pueblo Herlitzka. Al mismo tiempo adquiría las existencias del Tren Económico.

El concepto que prevalecía entonces consideraba que en pequeñas distancias -como en este caso- era mejor el uso del camión mientras que para las largas distancias la competencia del ferrocarril se mostraba más



Imag 10: Locomotoras y vagones hoy parados en Santa Ana.

eficaz. De allí surgió el criterio para levantar el servicio a San Cosme y retomarlo sólo en el periodo de zafra.

En noviembre de 1969, por Ley nacional basada en “racionalización administrativa”, se decidió la clausura definitiva del servicio. Entre 1970-71, se realizó la venta del material rodante y el resto de las utilidades como chatarra. Algunas de las construcciones pasaron a la administración provincial, así por ejemplo, donde actualmente funciona el Ministerio de la Producción y Turismo era el edificio de la antigua Estación Central.

La infraestructura para el automóvil

La pavimentación de la red caminera del norte santafecino a Chaco y Formosa configuró la red troncal del transporte de carga terrestre para el comercio con el Paraguay; y la red paralela a la costa del Río Uruguay, la conexión con la frontera con Brasil, que recorría desde Monte Caseros hasta Posadas, y dificultosamente, comunicaba con la ciudad de Corrientes.

A nivel provincial, la creación desde el Ministerio de Obras

Públicas de un área específica en cuanto a la planificación de redes de comunicación data de 1911, con la creación y funcionamiento de la Dirección de Puertos y Caminos. El mayor problema por resolver en el interior de la Provincia era la construcción de numerosos puentes debido al sistema hidrográfico/topográfico que la caracterizan, excediendo – en muchas oportunidades – los presupuestos asignables a esta infraestructura. Ésto obligaba a gestionar la realización de algunos por la Nación; otros por la Provincia, y otros más por los propios vecinos, en función de las necesidades y recursos existentes.

En 1939 se realizó el primer Plan de Obras Viales estableciéndose las categorías de importancia por rutas de interés internacional, nacional, provincial y municipal. La construcción del Puente Internacional de carácter carretero y ferroviario, entre Paso de los Libres y Uruguayana, fue un punto estratégico para resolver el acceso terrestre desde Brasil a la Argentina y viceversa; privilegiando esta vía desde el sur al margen de la ciudad Capital de la Provincia. Los acuerdos firmados en 1936 no se cristalizaron hasta



Imag 11: Puente “General Belgrano”. Une Corrientes con Chaco, fue construido en 1973.

1942 cuando iniciaron las obras. A partir de su concreción, en 1947, se proponía la pavimentación de las Rutas Nacionales 12 y 14 (lado oeste y este de la Provincia respectivamente) que recién se concluirán hacia 1960.

Con la construcción del Puente Corrientes/Chaco en 1973, y la obra de Zárate/Brazo Largo (Entre Ríos) habilitada en 1977, pudieron hacerse eficientes las rutas troncales de Corrientes en desmedro del circuito Santa Fe-Formosa, al acortar distancias en la comunicación de la región con Buenos Aires; y de alguna manera se creó un equilibrio entre las conexiones de las dos costas provinciales (Río Paraná y Río Uruguay).

A finales del siglo XX la generación de otros puentes en la región mesopotámica ha dado mayores opciones y eficiencia a las comunicaciones terrestres; y ha potenciado el vínculo comercial entre los países integrantes del MERCOSUR (por ejemplo los casos de Encarnación/Posadas y Santo Tomé/San Borja) teniendo a Corrientes como punto obligado para las relaciones internacionales.

La idea de progreso ilimitado

Era evidente que también se produjera una verdadera transformación en las primeras décadas del siglo XX en las instituciones sociales, educativas, culturales, recreativas o de servicios. Precisamente la década del '20 sería clave en educación, tanto por la habilitación de nuevos edificios como por las nuevas ofertas para la formación profesional. Así en 1922 se inauguraba la Facultad de Agronomía y Veterinaria; en 1925 la Escuela Regional y, para 1927, se instalaba la nueva sede de la Escuela Normal de Maestras.

Los emprendimientos promisorios en la Provincia se sucedían dentro de un periodo de acuerdos políticos por lo que se había logrado interesar a distintos empresarios a invertir con proyectos muy importantes para el desarrollo de la cultura. Así la empresa Doderó que se afincaba para la explotación del Teatro Vera y la Terraza Municipal con la instalación del biógrafo en la capital, también invirtió en el tren provincial "El Económico".

Por su parte, el célebre escritor español Don Vicente Blasco Ibáñez, cuando visitaba el país por invitación del entonces gobernador Vidal, decidió invertir en la formación de una colonia llamada "Nueva Valencia" a la par de otra denominada "Colonia Cervantes" en el otro extremo del país.

Entre los emprendimientos más destacados también se puede mencionar al grupo empresario porteño que se interesó -con socios europeos- en la concreción de la denominada "Mansión de Invierno", en el departamento de Empedrado, con una oferta de gran nivel turístico internacional, comparable a la de Niza. Estos dos últimos proyectos fueron "quebrados" a raíz de la primera Guerra Mundial, pero nos dan una idea de los aires de progreso ilimitado y futuro promisorio que se respiraban.



La mansión de invierno de Empedrado

Los vestigios del inmenso hotel-casino que funcionó durante principios del siglo XX en la localidad de Empedrado quedan apenas en pie y casi cubiertos por la selva.

En 1913 fue emplazada la Mansión de Invierno en la ciudad de Empedrado (Corrientes), frente a la parte más ancha del río Paraná, sobre una superficie de 1.237 hectáreas.

Actualmente, es imposible ingresar a la mansión por tierra ya que los vestigios de la antigua edificación quedaron en medio de un terreno privado, pero no son pocos los que se aventuran a navegar por el Paraná para conocer las ruinas.

Lo que alguna vez fue una construcción de la Belle Époque, hoy apenas puede vislumbrarse entre escalinatas enterradas en la hojarasca o arcadas ganadas por las lianas. Algunas columnas penden de las barrancas y en el agua de la costa pueden verse pedazos de muros derrumbados.



Imag. 12

Cuando fue inaugurada, la mansión comprendía un hotel con capacidad para 150 personas, con salones de lectura y eventos, disponía de un muelle sobre el río e instalaciones para bañistas, un casino, teatro y hasta una escuela capaz de albergar a 100 alumnos. Constaba de 4 pisos y 2 subsuelos unidos al casino por un largo pasillo cubierto de vitreaux donde crecían plantas exóticas.

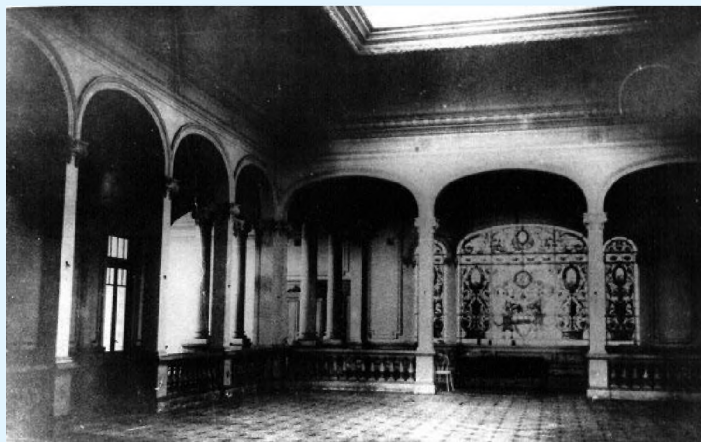
Se dice que la concesión del hotel era por 35 años, aunque sólo llegó a funcionar unos meses y no durante el invierno. La idea era aprovechar la temperatura media anual de la localidad de Empedrado, que según estudios climatológicos la igualaban a lugares paradisíacos como San Remo, Venecia,

Niza, El Cairo o Málaga, en ese tiempo las estaciones invernales más famosas del mundo. El cuadro se completaba con mobiliario parisino, porcelana de Florencia o cristalería de Murano.

Sin embargo, tanto el hotel como el casino y todo lo demás fueron abandonados a poco de iniciarse la Primera Guerra Mundial, en 1914. Años después, parte de la construcción fue demolida. El suntuoso mobiliario se vendió, al igual que la vajilla y la cristalería. Los empedrados incluso cuentan con orgullo que la araña de la sala central del casino de Mar del Plata en realidad perteneció antes a La Mansión de Invierno. En la catedral del pueblo se conservan algunas lámparas y es un secreto a voces que muchas casas de Empedrado guardan “recuerdos” de la mítica mansión.

Historias en torno a la mansión

No son pocas las historias y leyendas que se fueron tejiendo con el tiempo en torno a la Mansión de Invierno. Alimentadas por algunos pocos datos históricos y mucho más por la fantasía popular, se dice que el lugar fue desde centro de encuentro para amores clandestinos, hasta el sitio donde tenían luz verde para suicidarse los millonarios



Imag. 13

que perdían en el casino. Algunas crónicas consignan que hacia fines de 1922, fue utilizada para el acampe de tropas que realizaban maniobras en la región. Años más tarde, en 1928 había llegado el remate total.

Las historias y versiones encontradas llegan incluso hasta la explicación misma sobre el fracaso del proyecto, ya que mientras algunas versiones lo atribuyen al inicio de la Primera Guerra Mundial, para otros se debió a cuestiones de inconveniencia en el transporte y la accesibilidad al lujoso hotel.

Un tema interesante, pero corresponde más a lo novelesco y folklórico, es que la Empresa estaba muy vinculada al Bristol Hotel de Mar del Plata y todo lo utilizable en hotelería fue llevado allí u otro destino, quedaron únicamente cosas cuyo valor intrínseco no justificara el valor del flete a pagar.

Fuente: Diario El Libertador (www.diarioellibertador.com.ar - Edición digital - Corrientes, jueves 21 de febrero 2008. Año 4 – Edición N° 1842)



Datos a destacar

Autorización: al doctor Andrés A. Demarchi (Ley de la Legislatura Correntina del 7 de agosto de 1909).

Edificación: superficie 12.000 metros cuadrados.

Realizado Sobre Proyectos y Dirección de obras de los Ingenieros Valentín Virasoro y Carlos Thais.

Duración: La concesión tenía una duración de 35 años, pudiéndose otorgar otra análoga.

Inicio de obras: fines de 1910.

Fin de obras: 1913 - Inauguración oficial 29 de junio de 1913.

Proyecto

-Organización Radio Concéntrica (Núcleo: Hotel-Casino).

-Hotel Continental: capacidad 150 personas (4 pisos, 2 subsuelos).

-Casino: 12 mesas, ruleta y bacará. Salones de conferencias, bailes y lecturas.

-Salón de teatro: anexo a sector del Casino, con capacidad mínima 100 personas.

-Jardín de Invierno: galería cubierta de vitreaux que unía el Hotel Continental, al Casino y salones de baile.

-Otros entretenimientos: hipódromo y campos de deportes (tenis, golf y críquet).

-Muelle: sobre el río Paraná para las embarcaciones de carga y pasajeros.

-Escuela: proyectada para un mínimo de 100 alumnos. Corría a cargo de la Empresa el sostenimiento y conservación de la misma, bajo la superintendencia del Consejo Superior de Educación.

-Usina Eléctrica (ubicada fuera del núcleo habitacional).

-Parque: 20 hectáreas con plantas, fuentes y esculturas.

Dejó de funcionar en 1914.

Fuente : <http://www.iga-turismo.com.ar/Historia/mansioninv.htm>

Transformación de Corrientes en ciudad moderna

Era una época de cambios, de avances de la tecnología y de la máquina al servicio del confort humano. De allí que se iniciara en este momento la denominada “Era Maquinista” con saberes nuevos y la aparición de mecánicos, electricistas, sanitarios, talleres de compostura de artefactos (como la radio, ventiladores, relojes eléctricos) sumándose también las bicicletas (Peugeot y Avanti) y las máquinas de escribir y sumar (marca Rémington).

Hechos, realidades, comprensión del mundo en un nuevo plano, de allí que el período de 1900-1950 fue de una revolución clave para el salto entre la ciudad del pasado y la actual.



Transformación de la arquitectura

En Corrientes es posible observar que a partir de la Generación del '80 la ciudad se transformó, como consecuencia de la necesidad de edificios para las funciones de gobierno tales como la Legislatura, los Ministerios, escuelas, hospitales (ya desde el concepto de la ciencia moderna), y hasta centros recreativos, dando paso a una nueva ciudad que, desde principios del siglo XX, se traslucirá en un afán de posesión de la infraestructura y el confort, mediante los nuevos artefactos eléctricos tanto urbanos como hogareños.

La Sociedad Moderna se valía de esos recursos y de la imagen de representación que adquiría la industrialización como el lenguaje de una concepción de la estética funcionalista – afín al cubismo, a lo figurativo – abandonando así el lenguaje historicista.

Esta transformación en muchos casos será aparente. En ciertas edificaciones la arquitectura fue sólo fachada mientras que, en otras llevó al cambio en las formas de vida, aunque también superficiales, era

lo que se exigía para representar el símbolo de “Progreso”.

La sectorización de los grupos sociales que estaban dados hasta ese momento, tanto por los niveles adquisitivos como por la procedencia de su origen, se modifica. Desde principios del XX surgen los profesionales y el agrupamiento de inmigrantes por nacionalidades comunes; creándose para ellos distintos centros recreativos y de representación social, que sin embargo, no alterarán las características esenciales de los correntinos y en muchos casos significará un sincretismo cuando

no la total adopción de la cultura criolla por parte de los recién llegados.

La opción de modernidad, en general, implicó la pérdida de identidad, ya que se presentó como el cambio y abandono de todo lo conocido, antagónico a las tradiciones. Por eso se optó por un progreso mal comprendido, sin verdadero desarrollo, sin interpretar el grado y la forma para incorporar los nuevos aportes de la tecnología, tomando únicamente la síntesis de la propuesta moderna de lo universal, sin importar dónde viviera cada uno sino cómo lo



Imag 14: **Aeropuerto Cambá Punta.** Hoy “F. Piragine Niveyro”, habilitado en la década de 1960. Servicio de Aerolíneas en la ciudad de Corrientes que se promocionaba como “despegue” hacia el desarrollo de la Provincia.



hiciera. Podríamos decir que fue el inicio de los criterios de globalización que guiarán más tarde y que tanta pérdida de identidad han provocado.

La ciudad de Corrientes tenía avances concretos de modernidad en diferentes frentes, ya sea con adelantos tecnológicos tales como la instalación de la radio, el cine, el acceso a nuevos productos (como los artefactos eléctricos del hogar) se hizo palpable pero también desde la arquitectura.

Hasta 1940 la arquitectura se mantuvo en un alto porcentaje dentro del sistema tradicional. La primera gran obra en el estilo internacional estuvo dada por el Edificio del Correo, llevada a cabo por la Nación así como el Aeropuerto Internacional Piragine Niveyro (ex Cambá Punta) que, como hitos fundamentales de infraestructura y equipamiento urbano, se erigieron en el nuevo paradigma.

Asimismo, la concreción de la Avenida Costanera – iniciada en 1926 y concluida 20 años después – con un recorrido desde Punta Arazatí hasta el Parque Mitre, imponía un nuevo marco urbano, que se vio acompañado a través de edificios públicos como el Puerto y la Aduana, Subprefectura, la sede de Vialidad Nacional y el Hotel Provincial de Turismo, obras realizadas entre 1948 y 1960.

Justamente esa nueva imagen de modernidad venía fuertemente unida a los conceptos de standardización y modulación. Era sinónimo de industrialización o fabricación en serie: el planteo implicaba simplicidad, volúmenes puros, líneas rectas, economía de tiempo (que determinaba la exactitud de corte y encuentros planos, lisos). La higiene sintetizaba: lavable, impecable, nada que impidiera el libre y cada vez más rápido camino al progreso de pequeña ciudad a pujante capital moderna.

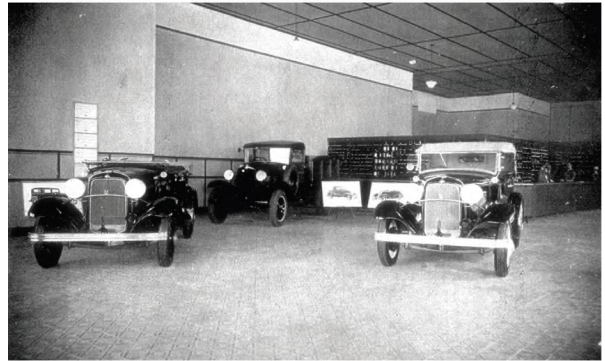
Si bien se desarrolló una transformación en los servicios básicos necesarios para una metrópoli del siglo XX -alumbrado, cloacas, agua corriente- ¿qué le confería desde su imagen la idea de una



Imag 15: **Edificio del correo.** Primera gran obra en estilo “internacional”.



Imag 16: Vista de la ochava de la agencia de autos Ford. Catamarca y Pellegrini (hoy en su lugar hay una farmacia)



Imag 17: Vista interna del salón de venta y exposición de la agencia de autos Ford.

urbe moderna? Es indudable que dominaba el automóvil en el imaginario colectivo sobre el avance de lo moderno y la evolución de la tranquila vida ciudadana.

El “vehículo motor” implicó un cambio de valores en varios sentidos ya que, hasta ese momento, tanto los carruajes como el tranway (o tranvía eléctrico) eran los medios de transporte colectivos manejados por choferes o conductores. El coche auto-móvil fue precisamente la posibilidad de movilizarse de manera independiente, personal o familiar, en forma veloz y eligiendo su propio recorrido.

La irrupción de un sinnúmero de automóviles de diferentes velocidades en cada ciudad o ámbito urbano, implicó dar

respuestas para la circulación dentro de nuevos conceptos de urbanidad (prioridad de paso entre automóviles o del vehículo con los peatones) así como también ángulos de visibilidad en las esquinas; estableciendo la obligatoriedad de realizar ochavas en los edificios. Aún hoy vemos edificios en nuestras ciudades que no poseen ochavas, lo que nos indica que su edificación es anterior al siglo XX. (Ochava, se denomina al corte a 45° realizado en el ángulo esquinero de las construcciones con el objetivo de facilitar una mayor visual para el tránsito vehicular en las bocacalles urbanas).

Mantener las calles transitables constituía otro desafío ya que al existir un mayor tránsito vehicular complicaba el deterioro en las

calles de tierra. Así como también la iluminación para el tránsito nocturno y dar sentidos de dirección de tránsito (determinar las calles a mano y contramano); además de establecer las velocidades permitidas según las zonas que se atravesaran; las edades y responsabilidades. En definitiva: ordenar el tránsito, tema hoy absolutamente obvio pero que para la época provocaba estupor y asombro, era en el trabajo municipal, motivo de ajustes continuos.

El avance de la industria automotriz trajo consigo un ritmo diferente, fricción, riesgos al transitar, cruzar ochavas; también bocinas, ruidos de motores y nuevas necesidades como las estaciones de servicios para la venta del combustible. En 1920

poseían la concesión exclusiva en el radio urbano los hermanos Maffey, pero para 1934 ya existían otros surtidores: de los Revilla Hnos. o de compañías como la Indian Oil Co., instalándose el automóvil Club y los depósitos de YPF en San Juan y Belgrano.

Esta nueva línea de mercado incluía los talleres mecánicos y los grandes depósitos o garajes como el de Pellegrini casi Salta, o los instalados sobre Pellegrini (entre Catamarca a calle Mendoza). También se emplazaban casas de ventas de neumáticos y los concesionarios de fábricas, como el de Ford otorgado en forma exclusiva por mucho tiempo a Don Cecilio Escobar (en Catamarca y Pellegrini).

¿Qué debía ofrecer el municipio para este desafío de la máquina? la consolidación de las calles y el medio indicado era la pavimentación. Si bien desde los últimos años del siglo XIX se había realizado una importante obra de adoquinado con piedras de Mercedes o Curuzú Cuatía – un total de 40 cuadras – éstas resultaban insuficientes para la extensión de la ciudad que ya presentaba 400 cuadras urbanas en su ejido.

En 1914 se iniciaron grandes tareas de pavimentación, encarando un total de 67 cuadras con encajonado de madera para su nivelación, luego 62 con afirmado de granito pulimentado con base de hormigón y 56 cuadras de adoquinado de piedras con base de arena; agregándose por último otras 125 cuadras con piedras de Mercedes.

Estos avances a los cinco años ya presentaban un importante déficit de mantenimiento que obligó a llamar a licitación para la compostura de unas 47 cuadras.

Es evidente que el tema esencial del municipio para toda la década del '20 será la pavimentación de las calles, incluyendo en este período la decisión (como parte de su servicio) la ejecución de veredas de mosaico y piedra. Luego de haber insistido a cada vecino para la realización de las mismas y ante la inacción o al menos el lento desarrollo de definición, el municipio encaró las obras determinando que los gastos ocasionados debían ser devueltos a través del sistema denominado “contribución de mejoras”.

Para 1930, en términos generales, se encontraba realizado el adoquinado general del casco

urbano consolidado y también las entradas a la ciudad: Avenida Centenario (Ayacucho hasta el Hipódromo), Avenida Maipú, Avenida 3 de abril (desde Arazatí hasta Artigas) y la conexión por Alberdi hasta el Cementerio.

La consolidación de la ribera y avenida costanera

La falta de crecimiento de la ciudad sobre la línea de la ribera se debió a varios factores: la inexistencia de murallas de defensa, la canalización (o entubamiento) del Arroyo Salamanca que corría por parte de la ciudad a cielo abierto y, fundamentalmente, por el establecimiento de industrias sobre la costa; brindando pocas posibilidades de un asentamiento residencial. En los bañados norte y sur existían fábricas de ladrillos, aserraderos, astilleros y curtiembres con instalación, en sus inmediaciones, de asentamientos precarios de isleños, pescadores y trabajadores dentro de lo que podría denominarse una economía informal.



Otro factor negativo sumado a estos usos, fue la concreción (justo a principios del siglo XX) de la toma de agua para su tratamiento en las tierras linderas al Parque Mitre (remodelado sobre las tierras de uso militar denominado campo de Marte) y la Planta de Usina Eléctrica en el otro extremo. La planta de Obras Sanitarias terminó de enfatizar usos en la década del '20, y darían una fisonomía particular a este sector de la ciudad: la escuela Regional, la Facultad de Agronomía y Veterinaria y distintos establecimientos fabriles como la Facomate y el molino de yerba de la Industrial Paraguaya, entre otros.

En 1904 se iniciaron las obras en el muelle y puerto San Sebastián a cargo del ingeniero Félix Didier; sin embargo éstas demostraron ser insuficientes para soportar la inundación y las zanjas que se habían abierto para la concreción de murallas de defensa, se desmoronaron. En esos años la importancia del Puerto era relevante y se destacaba en la región, siendo sus usos tanto comercial como de carga y descarga, no obstante, demostraba carencias ante tanta demanda, por eso se solicitaba al

gobierno nacional el acuerdo para su ampliación.

A partir de 1905, con la gran conciencia acerca de la necesidad de realizar obras que permitieran una defensa de la ciudad. Se iniciaron interminables gestiones para limitar el uso sobre la ribera y, a través del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, obtener recursos para la expropiación de tierras. De esta manera se buscaba concretar la avenida Costanera con el impulso decidido de Juan R. Vidal.

Las obras del puerto comenzaron en 1914 con intervención de la Nación, con las expropiaciones para la traza y el área de operaciones del futuro Puerto, ya que las construcciones

de viviendas y servicios avanzaban, además muchas propiedades poseían salida directa al río.

Las medias manzanas desde la Calle P. Martínez y Vera fueron demolidas para las obras del Puerto. Recién en 1917 cuando el Ministerio de Obras Públicas (M.O.P.) aprobó el proyecto para la construcción de los edificios de Aduana, Subprefectura se trasladó de las inmediaciones de la Punta San Sebastián (donde operaba desde el siglo XIX) frente al muelle.



Imag 18: Vista oeste de la Punta San Sebastian de la Avenida Costanera.

La construcción de la costanera se inicia diez años después, en 1929, cuando por ley 590 se autoriza el presupuesto que implicaban las obras y la ejecución de la traza, incluyendo las murallas de defensa y contención. Fue ejecutándose por tramos hasta 1944, cuando se consolida tal como actualmente se encuentra y ha demostrado la calidad de las mismas en las grandes inundaciones de 1966.

En 1936 fue denominada Avenida Costanera “Juan R. Vidal” siendo modificado su nombre por el actual: “Gral. José

de San Martín”, por acuerdo del Gobierno en abril de 1944.

El proyecto ha sido valioso, no sólo por lo faraónico de su ejecución debido a su escala y las características de su muralla, sino también por el hecho de no haberse restado belleza natural al entorno; respetando una línea de recorrido libre y de gran valor paisajístico; ampliando balcones de escala urbana y sin privilegiar al vehículo; por el contrario, equilibrando paseos y transitabilidad que, a más de 70 años de su diseño, no ha requerido modificaciones. En

cuanto a su forestación la variedad de las especies nativas asombra por permitir tener este paseo en flor en casi todo el año. Las especies más sobresalientes en la actualidad son: lapacho, tipa, jacarandá, chivato, ibirá pitá y diferentes palmeras.

La concreción de la avenida costanera con un diseño de amplias avenidas y bulevares, amén de las defensas, otorga a la ciudad de Corrientes un paseo de real jerarquía constituyéndose en uno de los más grandes aciertos de la misma en su expansión urbanística.



Imag. 19: **Punta Mitre.** En este lugar se encuentran esculturas de Luis Perloti que refieren a la Guerra de la Triple Alianza.

El sistema eléctrico

Los primeros ensayos de uso de la electricidad para iluminación en el país datan desde 1882, en forma pionera en la ciudad de Buenos Aires (ya Capital Federal). Sin embargo estos ensayos se prolongaban en interminables ajustes y estudios, y sería la ciudad de La Plata la que por invitación de Dardo Rocha al empresario Casells, efectúe una usina estable por concesión constituyéndose así en “la primera ciudad en Sudamérica con alumbrado eléctrico” (Liernur: 1993 p.27).

En Corrientes también hubo distintos intentos para llevar a cabo la iluminación, tema acuciante de resolución para el

municipio capitalino. Sin embargo recién en 1904 se concretaría una propuesta que abarcaba un total de 50 manzanas, siendo una distribución más cuantiosa en focos sobre el área Centro, según el uso de las mismas; detallando a las calles San Juan, Junín, Rioja y Ayacucho. Ésto nos da la pauta de una ciudad que crece con usos dinámicos – preferentemente comerciales – entre las plazas Mayo y Cabral. Incluía también áreas aisladas en función de hospitales, escuelas, plazas y muelles.

La propuesta fue realizada por la Sociedad Cooperativa de Luz Eléctrica de Corrientes, presidida por el Dr. José R. Amarilla y aprobada por el Concejo Deliberante ese mismo año. Para el trabajo se contrataron

técnicos italianos siendo designado Director el Ingeniero Juan Carosio.

Durante más de 10 años se efectuaron diferentes ajustes al servicio ya que las demandas de los usuarios se referían tanto a la potencia de los focos en el tendido urbano, como al margen escaso de cinco lámparas de 16 bujías por domicilio, y al servicio con un consumo previsto sólo por determinadas horas de la noche. Recién será para 1912 cuando esto se concretará, pero la cooperativa tenía problemas con el cobro del impuesto de alumbrado, por lo que no prosperó. En 1915 la Sociedad Cooperativa transfirió la Usina y las demás instalaciones a la Compañía de Electricidad de Corrientes. El cobro se realizaba mediante el prorrateo del gasto total por usuarios, siendo modificado debido al uso de medidores domiciliarios recién en 1921.

Ahora bien, el servicio de provisión de electricidad, considerando el modo de su implementación y el proceso que deriva luego, permite observar a los agentes sociales y sus roles en el momento analizado. Por un lado, la obra se licitaba a través del



Imag 20: Usina que proveía el servicio de electricidad a Corrientes en la primera década del siglo XX.

Municipio y eran los empresarios privados quienes organizaban las figuras institucionales para ello – una sociedad cooperativa – dado que en el periodo liberal justamente era impensable que la administración municipal encarara ese servicio. Por otra parte, en ningún momento aparecía la figura de la Nación o la Provincia, destacándose que el Municipio poseía todo el control de la gestión ante la Empresa y los usuarios, contando para tal fin con un Inspector Municipal y el otorgamiento de los permisos y concesiones. El gran cambio de actores institucionales con una destrucción del poder y accionar municipal se dará recién a partir de la década del '40.

Las aguas corrientes

A la par del servicio de electricidad, pero de mayor preocupación por parte del Municipio, se planteaba la necesidad de proveer agua potable. Desde el periodo de las epidemias de cólera y fiebre amarilla en las últimas décadas del XIX, los diferentes estudios y médicos higienistas insistían en lo primordial de este servicio.

En 1903 existía la propuesta de aguas filtradas por el industrial Pedro Valtier pero no tuvo mayor éxito dado que no se realizaban las obras para efectuarla. Debido a los problemas de contaminación de los aljibes y pozos de agua en

general, la ciudad era abastecida por recolección de agua del río y distribuida por “carro-pipa”. El sistema era criticado, como podemos apreciar en un comentario publicado en el diario La Verdad de 1903:

“...entra en los rincones del río donde las aguas estancadas sirven de depósito de todas las inmundicias del vecindario... llena el pipón de ese líquido opaco que lleva en suspensión partículas de todo género...y a repartir entre sus clientes el vital néctar y con ella la fiebre tifoidea...”

Por lo tanto se insistía en la necesidad de no permitir el lavado de ropas, el acceso de animales y la instalación de aborígenes sobre la costa como medidas preventivas.

Esta situación cambió cuando la Comisión Nacional de Obras de Salubridad, presentó el proyecto *Construcción del sistema de agua potable en la ciudad de Corrientes*.

El proyecto planteaba la toma de agua al nordeste de la ciudad, lindera al Parque Mitre (donde aún hoy funciona). Por su puesto, la conexión de redes de agua incluía prácticamente la totalidad de la traza urbana. Este servicio se mostraba como una “cuestión de Estado” mientras que el servicio de cloacas no aparecía aún.



Imag 21: **Toma de cámara.** Está compuesta por electrobombas que extraen el agua cruda (no apta para el consumo) y que la impulsan a través de cañerías hasta la planta para su posterior tratamiento.

Los trabajos iniciados en 1903, no fueron tan rápidos como se deseaban. En parte debido a la insuficiencia de equipos existentes como por ejemplo: las bombas para el trabajo hidráulico. Aunque ya para 1904 se comenzaba con el tendido para provisión domiciliaria y el Municipio autorizaba remover las líneas del tranway cuando se justificara, puesto que al contar con presupuesto para las redes domiciliarias quedaba en estado crítico. Así sucedió en las inundaciones de 1905 cuando sufrió un desmoronamiento en la zanja de cimiento para el murallón de defensa de las aguas.

Para estas obras la modalidad fue la de Concesión del Gobierno Nacional al Municipio, siendo intermediario el Gobierno de la provincia. Esta característica se impuso como algo corriente entre los diferentes estamentos del Estado. El presupuesto surgía de un porcentaje de los beneficios de la Lotería Nacional.

En 1905 la Comisión Nacional de Obras de Salubridad inauguró la planta potabilizadora que dio agua potable a 7500 habitantes del radio urbano de la localidad.



Imag 22: Planta potabilizadora de Corrientes. Las obras para su construcción comenzaron en 1903 y se inauguró en 1905 consiguiendo brindar agua potable a 7500 habitantes del radio urbano de la localidad.

Luego, por Ley Nacional (1912), la empresa Obras Sanitarias de la Nación se hizo cargo del servicio en Corrientes y todo el país, para transferirlo después a cada provincia – en nuestro caso a la Administración de Obras Sanitarias Corrientes (AOSC).

Las obras de cloaca, a cargo de los empresarios Raimondi y Aguirre, comenzaron en 1909 y según las especificaciones debían entregarse al público en 26 meses. En 1912 se continuaba aún con las instalaciones de agua y cloaca comentándose que se abriría la calle San Lorenzo desde Libertad (Carlos Pellegrini) hasta la avenida 3 de Abril y la calle 9 de Julio en toda su extensión, marcándose de esa manera el límite consolidado del casco histórico en las primeras décadas del siglo XX.

Ahora bien, la marcada dependencia de los organismos prestadores del servicio de agua potable y desagües cloacales al presupuesto provincial y la poca participación en el nacional, llevó a una retracción en el sector. Por ello, con la sanción de Ley de Reforma del Estado en 1989, capitales privados se responsabilizaron de la prestación e inversiones para su expansión; mientras que el Estado se reservó las funciones de regular y controlar. De este modo la gestión del sector a nivel nacional se descentralizó, permitiendo que un total de 1548 prestadores la operen - 70% entes privados y 30% estatales.

Fue así que el 1º de septiembre de 1991 Aguas de Corrientes S.A. obtuvo la concesión integral de los servicios de agua potable y desagües cloacales, no sólo de

la Capital de Corrientes sino también de nueve localidades del interior de la provincia (Saladas, Goya, Mercedes, Esquina, Paso de los Libres, Cruzú Cuatía, Santo Tomé, Monte Caseros y Bella Vista). Ámbito que se amplió en marzo del 2006 con la incorporación de tres localidades (Empedrado, Santa Lucía y Yapeyú).

La primera estación de radio en la ciudad de Corrientes

La radio constituía en sí misma la herramienta clave para la comunicación y el principio de integración al margen de la clase social a la que se pertenecía. Por eso la sede de la primera radio debía ser una propuesta diferente, que desarrollara una imagen en un volumen pequeño en relación con la implantación y significado que poseía en ese momento, como parte de las nuevas tecnologías de su tiempo.

El arquitecto Enrique Pirchi planteaba un retiro de la línea de edificación y un recurso

muy singular: la curvatura de la fachada en dos cilindros que se aproximaban al interior, definiendo el eje de la composición. A la vez permitía un balcón que, a diferencia de la mayoría de esos voladizos curvos, dejaba abierto con barandal en sus extremos. El remate del edificio se componía de

un voladizo plano que se apoyaba en su límite hacia el infinito, y en el otro extremo se perdía en la torreta que se jerarquizaba con el grabado de su logotipo: LT7. En la puerta de ingreso se veía la figura simbólica de la música a partir de instrumentos, en este caso un par de liras.



Imag 23: **Radio LT7**. Sede del primer edificio en Ayacucho al 2300 (Corrientes).

Si bien no se clasificaría al edificio como de líneas futuristas, se puede claramente determinar que existía un planteo explícito por resolver la obra arquitectónica en forma particular con un significado y un símbolo acorde con la función que le otorgaba la época.

El prestigio social. Los clubes y centros sociales

El Jockey club configuró un centro social de primera magnitud en la vida de la ciudad y se complementó con la instalación del Hipódromo (inaugurado en 1910). Su edificación, en las afueras de la ciudad, se terminó con el trazado del Tren Provincial (Ayacucho al Este) y se consolidaría con un área de quintas de la ciudad y la concreción del Corrientes Tennis club.

Por aquel entonces, Corrientes presentaba una característica actualmente desconocida, con el arroyo Poncho Verde y el Arazá como elementos paisajísticos de gran riqueza, pero al igual que otros afluentes fueron sistemáticamente entubados.



Imag 24: **El hipódromo.** Las instalaciones del Hipodrómo Gral. San Martín fueron inauguradas en 1910 con gran esplendor. Actualmente el edificio se utiliza para otras funciones recreativas.

Esta modalidad que si bien pareciera una respuesta adecuada para mantener en el tiempo menos contaminado el área inmediata, en la actualidad lamentablemente nos impide el hecho de disfrutar las calidades paisajistas y ambientales que hubiera significado su mantenimiento a cielo abierto. Estos clubes, con sus distintas modalidades, fueron los nuevos puntos de reconocimiento social y constituyeron elementos claves para la comprensión e imposición de normas para la integración y aceptación. Ésto puede verse al leer los estatutos de funcionamiento, así como

también los mecanismos de control y admisión para formar parte de los mismos.

En lo que respecta al lenguaje de la arquitectura de estas sedes edilicias, los elementos de representación y jerarquización están centrados en la composición de su fachada y en el manejo de su volumetría al nivel de una lectura urbana de gran imponencia. En el mismo sentido, las sedes de las asociaciones de los italianos y españoles tenían una construcción con escalinatas y cuerpos sobreelevados que sin duda conferían mayor despege y aire de monumentalidad.

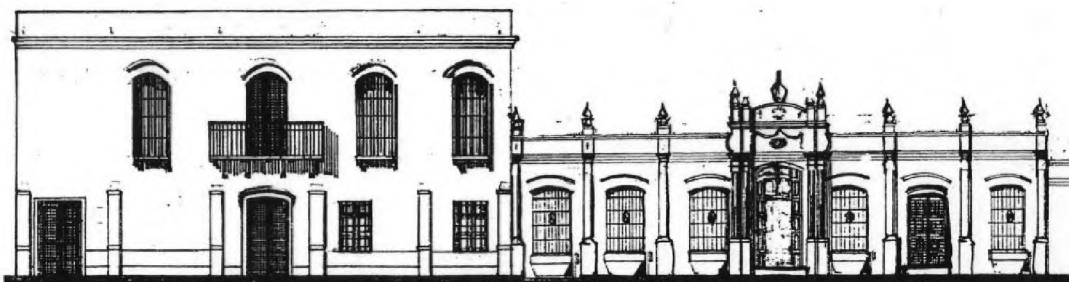


También pueden verificarse, a manera de carta de presentación, los símbolos más caracterizados de ambas culturas que, como elementos decorativos, formaban parte de la fachada. El interior, en ambos casos, era muy sencillo y establecía una doble lectura que intentaremos analizar. El aspecto exterior ofrecía una portada para los que no formaban parte del grupo, la sociedad en su conjunto; mientras que para sus miembros

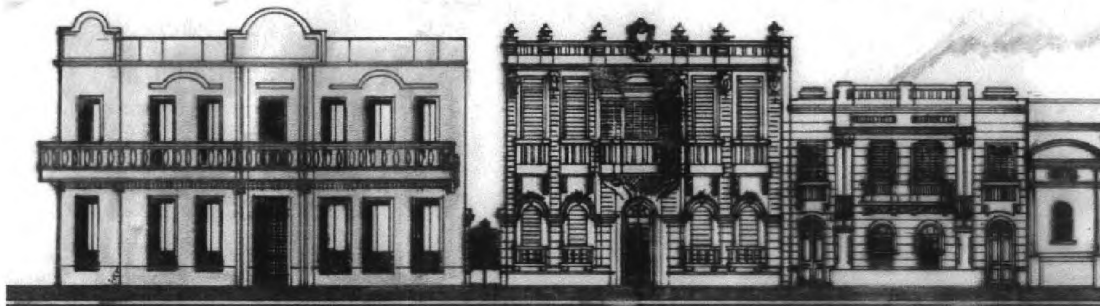
brindaba una fachada privada, sencilla, sin requerimientos simbólicos o de representación.

La ciudad se consolidaba en las últimas décadas del siglo XIX, creaba nuevos ámbitos pero no perdía su escala peatonal y, en ese sentido, se destacaba el Área Monumental de la Plaza Mayo (Declarado Monumento Histórico Nacional desde 1988, a cuatrocientos años de la fundación).

Las obras que consolidaron la imagen actual se habían iniciado hacia 1880 con la construcción de la Casa de Gobierno, y culminaron con el Ministerio de Economía o Hacienda a mediados del siglo XX; sin dejar de mencionar la pérdida de su identidad colonial con el elemento más identificable como fuera el Cabildo -demolido en 1905- en el solar que hoy ocupa la Jefatura de Policía.



Calle 25 de Mayo al 600 - Hacia 1890



Calle 25 de Mayo al 600 - Hacia 1940

Imag 25: **Casas de calle Mayo.** En la imagen se puede comparar la transformación de la arquitectura del siglo XIX en las primeras décadas del siglo XX.

Las antiguas residencias señoriales, como la de García de Cossio (1792), primera casa de dos pisos en Corrientes, y la de Dizidio Zamudio (1754), fueron demolidas también a principios del siglo XX. Allí se levantó la casa Bedoya (1924), hoy Rectorado de la U.N.N.E., a imagen de los privados “petit-hotel” porteños.

La Plaza 25 de Mayo desde la instalación de la Iglesia Matriz o Catedral fuera de su entorno, poseía una función privilegiadamente cívica, ya que la actividad religiosa se realizaba en la Plaza Cabral. El área de

nexo entre las dos plazas era el suelo urbano que se desarrollaba con predominio de lo comercial: calles Junín y 9 de Julio, desde Salta a San Lorenzo.

En una primera etapa del diseño de una ciudad moderna se trazó el boulevard (paseos con avenidas) pero ya en el siglo XX el planteo será la autopista, justificado desde el principio de modernidad y el funcionalismo. Le Corbusier, arquitecto francés, maestro de la modernidad decía en 1930 *que salir de nuestra casa significaba que, una vez que habíamos cruzado el umbral, estábamos en peligro de ser aplastados por los coches que*

pasaban; y recordaba su juventud cuando hombres, animales y vehículos podían coexistir pacíficamente en una especie de Edén urbano. Pero ahora el idilio ha concluido y las calles pertenecen al tráfico... y vale retomar al autor M. Berman en su análisis diciendo: *Le Corbusier realizará un gran movimiento que hará innecesarios los demás movimientos, un gran salto que será el último. El hombre de la calle se incorporará al nuevo poder al convertirse en el hombre del coche.* Es así como a partir de 1950 las relaciones a escala urbana se verán profundamente modificadas.

Reflexiones sobre la era moderna

El análisis que Marshall Berman realiza en su obra *Todo lo sólido se desvanece en el aire* hace referencia a que las etapas del modernismo van desde principios del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX, y sólo sirven para distraerse de los problemas aunque éstos continúen existiendo:

“... no parece que nuestra época haya resuelto los conflictos que daban su vitalidad y energía... conflictos ideológicos y de clase, conflictos emocionales entre los íntimos, conflictos espirituales del yo, sino más bien que nuestra época ha encontrado nuevas formas de enmascarar y mistificar los conflictos. Una de las grandes diferencias entre el siglo XIX y el XX es que nuestro siglo ha creado una red de nuevas aureolas... En ningún otro lugar aparece esta evolución con más claridad que en el terreno del espacio urbano... durante la mayor parte de nuestro siglo, los espacios urbanos han sido sistemáticamente diseñados y organizados para asegurar que las colisiones y enfrentamientos no tengan lugar en ellos”.



La arquitectura en el siglo XX

Las viviendas a la moderna

Hacia las primeras décadas del siglo XX, en el Centro del país (Capital Federal, Rosario y Córdoba) y ante una acelerada demanda de viviendas, se produjo una especulación despiadada de la tierra urbana, llevando a una densificación y alteración de los tipos residenciales del área fundacional o central de éstas. En la ciudad de Corrientes es evidente que no fue ese el motivo de la eliminación del patio porque las viviendas unifamiliares se concretaron en solares de importantes dimensiones lo que nos permite suponer entonces que los modelos foráneos de modernidad se impusieron por libre elección.

A partir de 1920 se puede establecer un verdadero cambio a nivel residencial a través de la arquitectura, modificándose absolutamente los modos de vida de las familias; ya que se imponía un proceso por el cual desaparecería el elemento clave: el patio como centro de la vivienda.

Ésto se completa con la aparición de la electricidad y con ella los artefactos eléctricos, en particular el ventilador, que fue uno de los aparatos de confort que más influyó en el uso del espacio exterior-interior en una zona con clima tropical como es la de Corrientes.

Las nuevas formas de las viviendas

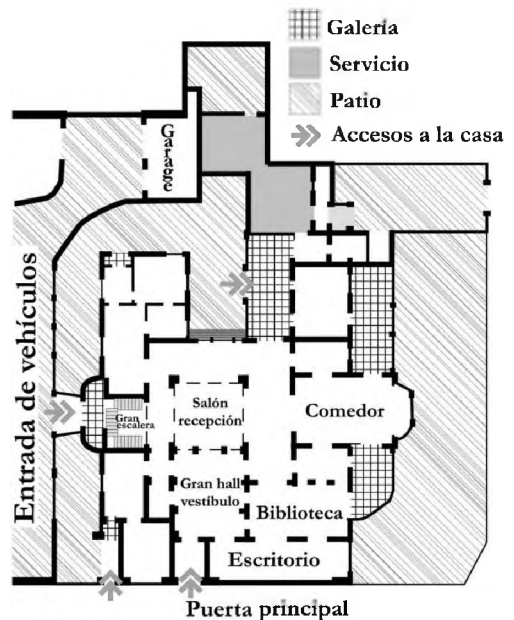
La vivienda, que durante la colonia y también en el siglo XIX era vivida intensamente desde la galería y los patios por lo que se denominaba extrovertida, en el siglo XX se transformó en introvertida. Las habitaciones no se conectaban más a esos espacios abiertos sino que se diseñaban hacia el interior, independientes de las galerías o el exterior. En ese sentido las ventanas cambiaron su tamaño (se achicaron) y únicamente permitían ver el afuera, utilizándose en gran medida para la entrada de luz y ventilación. En la mayoría de los

casos ese exterior se convirtió en jardín para ser visto como paisaje.

La dueña de casa ya no presumía de sus hermosas flores y enredaderas en el patio, a partir de ahora el tema de conversación girará en torno al mobiliario, los artefactos de confort o tal vez sobre las obras de arte que había adquirido la familia. El prestigio social y el nuevo concepto de status centrado en el tener y no en el ser guiarán las necesidades de esta nueva sociedad.

La división de la vivienda en un frente y en un fondo perdería, en gran parte, la integración de la arquitectura con la naturaleza en un medio de altas temperaturas, donde era necesario mitigar el sol a través de aleros o galerías. La brisa y humedad de la vegetación, la jardinería con acequias y medias sombras dadas por las pérgolas había sido un acierto de respuesta ambiental ante la oferta generosa de la exuberante vegetación que caracteriza a Corrientes. Por ello decimos que las casas a la *moderna* modificarán los modos de vida e incluso las condiciones de relaciones sociales descriptas en





Imag 26: **Vivienda moderna.** Casa M. Ferré (Actual Jockey Club). A principio del Siglo XX la eliminación del patio a cielo abierto y la complejidad de la vida moderna nos muestran una propuesta arquitectónica muy diferente a la realizada durante el periodo colonial y el siglo XIX.

los periodos históricos anteriores, perdiéndose una respuesta propia a las exigencias del clima.

La nueva concepción constructiva obligó a resolver cuestiones que condujeron a la especialización de las habitaciones abandonando así el diseño de espacios sin determinación previa – para dormitorio o sala – lo que hasta ese momento era el modo de construir.

Desde 1925 los cambios para el confort, al margen de la arquitectura, exigían particularmente la provisión de

energía eléctrica y agua corriente. Por tal motivo la construcción se hizo más compacta con el fin de simplificar las conexiones y distribuciones de redes de agua, cloacas y luz eléctrica – cañerías o cableados – reduciendo los recorridos, con el propósito de obtener la mayor eficiencia con menores costos para las edificaciones.

En ese sentido, un ejemplo lo constituía la sala de baño – donde se colocaba la tina o “bañera” – que se integraba al conjunto de la edificación con

la incorporación del inodoro o “watercloset”, tomando la denominación de baño (para ambas funciones) a partir de la década del ‘30 del siglo XX. También surgía la necesidad de una nueva habitación: el living, promovida por la influencia de los chalet estadounidenses, para nosotros la sala de estar o recibidor, indispensable para la imagen de una casa burguesa.

La casa compacta significó la formación de un fondo que en pocas situaciones se integraba al conjunto edilicio y estaba

resuelto generalmente con un embaldosado o gran piso que irradiaba mucho calor. Este fondo se transformó en un espacio marginal, para el tendido de ropa y depósito de todo lo que molestaba dentro de la dimensión cada vez más ajustada del hogar. El exterior no era propicio para el lugar de encuentro y de actividades familiares, además de estar desconectado del recibidor o sala que se ubicaba hacia la calle.

Ya en 1895 decía el historiador F. Mantilla: *“Esto no para mientes los actuales habitantes imitadores afanosos de Buenos Aires y otras ciudades cuyas construcciones no cuadran a las condiciones climáticas -sic- de Corrientes. Tampoco se tienen en cuenta los críticos ligeros que ridiculizan el sentido práctico de los antiguos vecinos.”*

Otra de las demandas que requerían nuevas soluciones en cada residencia era el espacio que debía permitir guardar el automóvil, necesidad que se constituiría en un gran factor de los cambios operados en la vivienda y también en la ciudad.

La necesidad de resolver el garaje, con acceso directo desde la calle en cada vivienda determinó que la mayor alteración se produjera en la fachada. Por ello, por ejemplo en la ciudad de

Corrientes, en los casos del área consolidada durante el siglo XIX (alrededor de la avenida Costanera hasta la calle 9 de Julio en forma más notoria) implicó el quiebre del ritmo impuesto para el diseño de las fachadas -composición simétrica y repetitiva de llenos y vacíos- al incorporar el portón de garage a un lado y generalmente la elevación de un altillo en su parte superior manteniendo la altura del conjunto.

Podemos decir que las residencias “sufrieron” un proceso de compactación, adecuándose a nuevas dimensiones y haciendo rendir la tierra urbana, cada vez más inaccesible por los costos

que iba adquiriendo. A partir de mediados del siglo XX (principios del '50) muchas de las viviendas incorporaron un pequeño jardín al frente, como complemento de la fachada; un porche (o pequeña galería) sobre la puerta y aleros, siguiendo lo que por aquel entonces imponía la vida burguesa norteamericana, a través de lo que conocemos como el chalet. Momento también en que los techos volverían a resolverse con tejas españolas, ahora denominadas “coloniales”.

Dentro del contexto del quehacer arquitectónico de la época – donde el historicismo y la mezcla de estilos era parte del



Imag 27: **Casa barco.** La construcción de las viviendas fue influenciada por los avances tecnológicos, por ejemplo la referencia a los barcos trasatlánticos dando así la línea “casa barco”.

variado repertorio – se realizaron obras de diferentes influencias: neo-renacimiento italiano, afrancesamiento, pintoresquitas y distintas opciones que ofrecía el modernismo o la vanguardia del movimiento moderno: art déco, racionalista y neocolonial entre otros.

El modernismo en sus orígenes (1925-1940) estuvo influenciado por los nuevos símbolos del avance tecnológico como por ejemplo la referencia a los barcos trasatlánticos dando una línea denominada “casa barco”. Asimismo se puede observar la influencia de las artes que – desde lo figurativo, lo abstracto y el cubismo – imprimieron a la arquitectura el despojamiento del tratamiento en sus fachadas abandonando el lenguaje historicista imperante, por líneas muy depuradas, hasta obtener un cambio radical de la fachada tapa. Las obras tuvieron un tratamiento volumétrico lo que se advierte en los frentes al quebrar la línea de edificación con entrantes y salientes.

En el cambiante gusto de la época debemos agregar que el art déco se originó como una expresión propia a las artes decorativas que acompañaron el desarrollo de la industria de los



Imag 28: Los nuevos modelos y paradigmas de la vida moderna llevaron a una nueva estética, con predominio de Art Déco en la arquitectura.

aparatos electrodomésticos. A su vez permitió -para una parte de la sociedad- una transición más gradual de los ornamentos historicistas (columnatas, zócalos, remates con balaustres) al lenguaje despojado del movimiento moderno propiamente dicho, surgido en la exposición de Artes Decorativas de París en 1925, expresado en rasgos geométricos y figuras abstractas. Desde principios del siglo muchos de los profesionales – arquitectos,

ingenieros o constructores – procedentes de Europa, así como los nuevos egresados de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires, fueron actualizándose con libros y catálogos sobre los nuevos gustos requeridos en la Capital Federal con el fin de poder satisfacer las demandas locales: Adolfo Gallino, los hermanos Antonio y Alfredo Samela, Pedro Coni, Enrique Pirchi, entre otros.

El déficit de viviendas y la construcción de viviendas oficiales

Podemos considerar al periodo 1910-1930 como el inicio de la subdivisión de los lotes, así consignaba en 1912 el diario La Unión:

“En Corrientes se vende hoy en 3000 pesos un lote de tierra, el que no valía cien pesos hace pocos años...y sigue valorizándose... cuando un propietario piensa en vender porque ya no espera mayor precio, recibe ofertas que lo dejan pasmado, puesto que supera en mucho sus cálculos.”

La tierra urbana era vista como un capital dejando de ser un bien de uso, así las antiguas residencias se subdividían no sólo para ser revendidas, sino también para ser alquiladas y utilizadas con el fin de instalar comercios o pensiones. De esta manera se revela el crecimiento de una incipiente población que no poseía propiedades y debía recurrir al alquiler.

Una de las propuestas del Estado para solucionar el déficit habitacional que existía en todo el país, producto del acelerado crecimiento urbano, fue la construcción de viviendas por el Ministerio de Obras Públicas

de la Nación, otorgando las propiedades mediante el pago a muy largo plazo y a bajo precio. Estas casas de planes oficiales se denominaron viviendas del FONAVI (Fondo Nacional de la Vivienda) o del INVICO (Instituto de Viviendas de Corrientes).

Por otra parte, las operatorias del Banco Hipotecario Nacional respondieron a un mercado de alta densidad de acuerdo con los requerimientos que exigía el centro del país (Buenos Aires, Rosario, Córdoba) y que no tenían que ver con la realidad de las ciudades intermedias como Corrientes o sus ciudades cabeceras. Lo cual generó propuestas que no atendían a la idiosincrasia ni a las exigencias climáticas; así como también atentó contra el equilibrio de la ciudad con propuestas de edificios en altura exclusivamente, con la falaz argumentación de desarrollo y progreso como sinónimos de rascacielos y ascensores.

Sin embargo, los edificios en altura no cumplieron con las calidades constructivas y de

uso del espacio como debían: poseían mínimos patios de aire y luz; no tenían escaleras de emergencia ni los retiros para garantizar la ventilación; carecían de soleamiento y privacidad en cada unidad de departamentos, entre otros factores que se debían tener en cuenta para preservar la calidad de vida.

En los primeros veinte años del siglo XX, Corrientes logró establecer una base diferente de servicios urbanos al superponer, a la traza del damero ortogonal colonial, el cambio y rediseño. Retrazada y ordenada por los agrimensores en varias oportunidades, con la distribución de los servicios básicos en el área consolidada de la ciudad, marcó pautas para el crecimiento futuro.

A partir de la década de 1960 ese equilibrio ya no fue respetado: tanto por la especulación de los inversores urbanos ante la falta de buenos controles municipales, como por el abuso del sistema de los abastecimientos y circulaciones (redes y servicios). Todo lo cual llevó a un estado crítico con la construcción en altura en forma ilimitada. Como dato ilustrativo vale señalar que a principios del siglo XX una manzana del centro



estaba habitada por un promedio de 40 familias en 10 lotes por cuadra aproximadamente, y a fines del mismo siglo esa superficie alcanzaba un promedio de 120 familias reubicadas en vertical.

Los planes oficiales de vivienda

El primer conjunto oficial para la vivienda propia en la Provincia, perteneciente al Plan Quinquenal de Obras Públicas de la Nación, fue el Barrio Yapeyú (Ex Barrio J. D. Perón). Fue realizado en 1947 en la ciudad Corrientes, con un diseño de barrio jardín y un estilo arquitectónico según el tipo “chalet californiano”. Dicho plan en los bordes de la ciudad fue la propuesta para satisfacer el déficit de vivienda obrera. En segundo término se construyó al Sur de la ciudad otro conjunto habitacional de iguales características, el Barrio Berón de Astrada (Ex Barrio Evita). En función de la ocupación que existía en el radio céntrico donde sólo quedaban mínimos baldíos entre las cuatro avenidas, y ante la necesidad de adquisición de tierras por expropiación, se decidió la localización en los

bordes del área centro. Ambos barrios superaron por primera vez el límite del ejido marcado en la etapa colonial como bordes con la calle ancha o Avenida 3 de Abril y el canal sobre la Avenida Artigas. La planificación de un conjunto o barrio implicaba además de las viviendas, la realización de una escuela primaria, un centro asistencial, un mercado de abasto y una plaza.

En 1958 se realizaron los primeros monoblocks o viviendas en departamentos, los cuales se habilitarían recién en 1963 con la construcción de 39 unidades, dando origen a los barrios

“Pedro Ferré” (aledaño a la Cárcel Penitenciaria) y Bancario (inmediato al Barrio Berón de Astrada). Departamentos en bloques de edificios de tres niveles que, al igual que el edificio del Correo (en San Juan esquina San Martín) cambiaron el perfil horizontal de la ciudad, refiriéndose de esta forma a la arquitectura denominada “estilo internacional”. También cambiaron la característica traza de damero o zonas cuadradas, por nuevas tendencias como la súper manzana o el tejido irregular.



Imag 29: **Barrio Yapeyú (Ex. J. D. Perón)**. Uno de los primeros barrios construidos por el Estado, con un diseño del tipo “chalet californiano”.



Entre 1962 y 1972 se llevó a cabo el denominado “Plan Federal de la Vivienda”. Los planes se acordaban con los gremios o entidades intermedias, de allí que a cada grupo se los identificara como: Plan Luz y Fuerza, Plan UOCRA, Plan Gastronómicos, etc. Se complementaron también con otros proyectos para erradicar las Villas de Emergencia. Entre 1969 y 1973 se operó con los Planes denominados VEA (Viviendas Económicas Argentinas) para sectores de menores recursos y los de préstamos hipotecarios destinados a grupos que podían obtener créditos del Banco Hipotecario Nacional.

En 1978 nació el Fondo Nacional de la Vivienda (FONAVI), una Secretaría

Nacional de la Vivienda que administraba estos planes, y la exigencia de la creación de un Instituto de la Vivienda en cada Provincia (denominado INVICO en Corrientes).

Dentro de ese proyecto se realizaron conjuntos habitacionales de una escala inusitada, perdiéndose los valores esenciales de equilibrio que debían poseer para ser integrados a una urbe. Se convirtieron en “ciudades dormitorio”, alejadas de los lugares de trabajos, sin jerarquización en sus equipamientos urbanos; con una monotonía y falta de identidad tanto de los bloques como de las viviendas individuales; provocando serios problemas de arraigo y pertenencia lo que llevaría a sus habitantes a gozar

de mínimas calidades urbanas y ambientales.

Estos grupos habitacionales que involucraron a una población de más de 15.000 habitantes, se constituyeron en núcleos satélites al ubicarse sobre el área sub rural o de reserva y donde para desempeñar sus actividades de trabajo, estudio o recreación fuera de su barrio, la población prácticamente abandonaba el sector. Por otro lado, el equipamiento mínimo de servicios comunitarios: supermercados y comercios varios con escasa competencia o sin estímulo en la elaboración de los productos provocaban excesos en los precios; por lo que la población en general desestimaba esa opción para la compra diaria.

A partir de esta mala experiencia, que incluso determinó en Buenos Aires la demolición de varios conjuntos por lo socialmente negativo y las pésimas condiciones de mantenimiento, desde 1988 ya no se permite la realización de estos mega-conjuntos sino construcciones que – por su tamaño o escala – puedan ser absorbidos en cada ciudad donde se inserten.



Imag 30: Viviendas realizadas por el INVICO (Instituto de Viviendas de Corrientes), denominadas también “Viviendas de Planes oficiales”.

Otro hito del período de “progreso”: El aeropuerto de Monte Caseros

Los avances en sistemas de comunicación son medios que permiten interactuar a los grupos e individuos o poder acceder a servicios que no existen donde uno habita. En este sentido, el aeropuerto de Monte Caseros se constituyó en el primer aeropuerto comercial del interior del país que dio servicios a las aeronaves que sobrevolaban el litoral argentino.

Su pista se inauguró el 6 de enero de 1929. Inició sus vuelos regulares la AEROPOSTA ARGENTINA, que cubría la ruta Asunción – Buenos Aires. En 1967, se inauguró la pista de asfalto del aeródromo de Monte Caseros, reemplazando la de césped. A la inauguración asistieron gobernadores de Santa Fe, Chaco, Misiones, Corrientes y autoridades de la Fuerza Aérea y Aerolíneas Argentinas, entre otras personalidades.

La pista, de 1600 metros de largo por 30 de ancho, significaba para la población local progreso y trabajo.

Asimismo, el aeropuerto de Monte Caseros contaba con radiofaro omnidireccional, una estación de comunicaciones de apoyo aeronáutico útil para el enlace entre las cabeceras de Ezeiza y Resistencia, una estación meteorológica, entre otras instalaciones.

Sin embargo, las escasas dimensiones y el precario mantenimiento de la pista llevaron a que se levantara el servicio aéreo en el lugar de forma definitiva en 1976. Actualmente, la pista está totalmente levantada y destruida, y el correr de los años produjo la desaparición de las facilidades de la aeronavegación en la zona.



Imag 31: **Aeropuerto de Monte Caseros.** El día de la inauguración de su pista asfáltica en 1967.

Fuentes

SABALETE, Rubén. Crónica del aeropuerto de Monte Caseros. Monte Caseros, 15 de octubre de 1976. Boletín: Aquí A.T.E.P.S.A. (Asociación Técnicos y Empleados de Protección y Seguridad a la Aeronavegación) Año N° 2 -N° 6- Octubre 1984. Buenos Aires. Diario La Nación. Sección exterior Sábado 22 de marzo de 2008. Pp. 4



El autor de “El principito” en Monte Caseros



Imag 32: Antoine de Saint - Exupéry creador de *El principito*.

El viejo aeródromo de Monte Caseros vio pasar legendarias figuras, como Antoine de Saint - Exupéry (1900 – 1944).

El aviador y escritor francés llegó a la Argentina el 12 de octubre de 1929. Su paso por el país fue breve pero dejó una huella indeleble en su vida y se convirtió en un pionero de la aviación argentina.

A dos meses de llegar, inauguró el primer tramo de la línea aérea postal al Sur. Además, como director de tránsito controló las rutas a Chile, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Todas las imágenes de sus vuelos se materializaron después en su obra emblemática *El principito*.

Una de esas imágenes la vivió mientras buscaba un sitio para instalar una nueva escala en la ruta hacia Asunción. Descendió con su avión en un campo despejado cerca de Concordia. Allí conoció a dos niñas francesas rubias que vivían en una estancia cercana. Desde entonces, cada vez que iba rumbo a Asunción hacía una escala en ese lugar para visitarlas. “*Les decía las principitas, eran muy amantes de los animales. De ahí el tema de la serpiente y el zorro de El principito*”, señala Margarita Kulahljian, directora del Instituto Saint - Exupéry.

Antoine de Saint – Exupéry volvió a Francia a comienzos de 1931, donde se casó con una artista salvadoreña. Lo esperaban la guerra y la muerte prematura.