

# SALUBRIDAD, PAISAJISMO Y CIRCULACIÓN VIAL

El proyecto de sistematización del río  
Primero en la ciudad de Córdoba  
(1942-1970)

PUBLIC HEALTH, LANDSCAPING AND ROAD  
CIRCULATION

The Río Primero Systematization Project  
in the City of Córdoba (1942-1970)

## JUAN SEBASTIÁN MALECKI

Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño,  
Facultad de Filosofía y Humanidades,  
Instituto de Humanidades - CONICET,  
Universidad Nacional de Córdoba,  
Córdoba, Argentina  
0000-0002-3699-6175

Recibido: 21 de marzo del 2022  
Aprobado: 6 de octubre del 2022  
doi: <https://doi.org/10.26439/limaq2023.n011.5823>

En el marco del crecimiento urbano y demográfico que vivió la ciudad de Córdoba, Argentina, desde los años cuarenta, el presente artículo se propone abordar el proyecto de sistematización del río Primero (hoy Suquía), desde sus primeras formulaciones hasta la concreción de las resoluciones viales e hídricas en 1970. Asimismo, se procurará reconstruir, por lo menos parcialmente, el derrotero del proyecto, señalando las diversas variantes que se tuvieron en cuenta, identificar las principales reparticiones públicas involucradas y rescatar la recepción de la obra por parte de la opinión pública.

Córdoba, ríos urbanos, infraestructura, obras  
públicas

The present article covers the Río Primero systematization project (present day Suquía River) from its early formulations to the materialization of the road and water resolutions in 1970, in the context of urban and demographic growth that the city of Córdoba, Argentina has undergone since the 1940s. Moreover, it attempts to at least partially reconstruct the project charter, point out the different variables that were taken into account, identify the main public offices involved and redress part of the project's reception in public opinion.

Cordoba, urban rivers, infrastructure, public  
works

Este es un artículo de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la licencia Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0).

A partir de mediados de la década del cuarenta, Córdoba comenzó un nuevo ciclo de crecimiento urbano que, en unos pocos años y a diferencia de los ciclos anteriores, iba a cambiar la fisonomía de la ciudad, la que pasó de ser una urbe de casas bajas y techos planos sobre los que sobresalían las cúpulas y campanarios de las iglesias, a una ciudad dominada por edificios en altura. Para mediados de los años cincuenta, las evidencias de un rápido crecimiento urbano y demográfico eran evidentes, y la instalación de las automotrices FIAT e IKA no hicieron más que apuntalar dicho proceso. Para ese entonces, Córdoba era una de las ciudades argentinas que más rápido crecía: entre 1947 y 1970, para tomar dos fechas censales, la ciudad pasó de 386 000 habitantes a casi 800 000. Así, fue densificando su centro, consolidando sus áreas intermedias y, a partir de los años sesenta, vivió un crecimiento exponencial de sus áreas periféricas, donde se asentaron en forma mayoritaria las nuevas industrias y obreros (Malecki, 2015). Durante este periodo, la ciudad no solo experimentó una notable explosión de su mancha urbana, sino que, también, fue objeto de diversos proyectos de infraestructura que buscaban modernizar su estructura urbana, especialmente la vial. De este conjunto de proyectos de infraestructura urbana, me interesa analizar el proyecto de sistematización del río Primero<sup>1</sup>, una obra que comenzó a gestarse en 1942, que tuvo sus primeras materializaciones a principios de la década del cincuenta y que, por lo menos en lo que atañe a sus aspectos hídricos y viales, se completó hacia comienzos de los años setenta. Desde la década del ochenta en adelante, las intervenciones sobre esta obra estuvieron principalmente orientadas a un tratamiento paisajístico y arquitectónico a diversas escalas. Justamente, este es el periodo que busca abordar el artículo, que abarca desde esos primeros planteos hasta la concreción de las resoluciones viales e hídricas en 1970. Así, el trabajo se inscribe en el creciente interés de las ciencias sociales por las infraestructuras, en tanto artefactos materiales en los que se condesan una serie de saberes disciplinares específicos, pero que también “producen” lo social, al generar diversas prácticas y relaciones sociales (Zunino Singh et al., 2021, pp. 7-10). Y por ello, es posible pensar en las infraestructuras como parte necesaria de una historia cultural urbana (Gorelik, 1999). Pero aun así, se trata de una

---

<sup>1</sup> Actualmente el río ha recuperado su nombre original de Suquía. He decido mantener el nombre de río Primero porque era el que se usaba en ese momento.

primera aproximación que tiene un carácter más bien descriptivo y exploratorio, sobre todo por la dificultad de acceder a fuentes oficiales<sup>2</sup>. Los objetivos del trabajo son reconstruir, por lo menos parcialmente, el derrotero del proyecto, señalando las diversas variantes que se tuvieron en cuenta, identificar las principales reparticiones públicas involucradas y rescatar la recepción de la obra por parte de la opinión pública a través de las notas publicadas, principalmente, en el diario *La Voz del Interior (LVI)*<sup>3</sup>.

El proyecto de sistematización del río Primero debe enmarcarse, primero, como parte de las respuestas y soluciones que, desde diversas dependencias estatales, se buscaban dar al problema de la gestión de los “ríos urbanos”. Aunque por una cuestión de extensión y complejidad este artículo no podrá analizar la temática, es importante señalar que este proyecto específico no puede sustraerse de una problemática mayor como era la gestión de la cuenca hídrica del río Primero, la que, además, remite a otras temporalidades —que en algunas cuestiones se remontan al siglo XIX— y a otras escalas de análisis —que incluyen un territorio que excede ampliamente la ciudad de Córdoba<sup>4</sup>. En segundo lugar, este proyecto debe enmarcarse como parte de un proceso de reconfiguración estatal que comenzó en la década del treinta (Gerchunoff & Llach, 2018) y que tuvo un decidido impulso durante las gestiones radicales de Amadeo Sabattini y Santiago del Castillo, cuando se crearon diversas reparticiones provinciales que buscaban plasmar las nuevas competencias que iba incorporando el Estado (Philp, 1998). Entre otras, se encuentran la Dirección Provincial de Vialidad y la Dirección Provincial de Hidráulica. Esta última llevó adelante un importante programa de construcción de diques, canales de riego, desagües. Fue justamente en este marco que, luego de la histórica creciente del arroyo La Cañada de 1939, se retomaron distintas propuestas para encontrar una solución definitiva

2 Si bien la Dirección General de Hidráulica de la Provincia de Córdoba, una de las principales reparticiones públicas involucradas en el proyecto, conserva buena parte de su archivo, su estado es caótico, por lo que es difícil acceder a él.

3 *LVI* comenzó a editarse en 1904 y lo hace hasta el presente. Desde sus orígenes, fue un diario que representaba a los sectores medios y liberales de la ciudad. Su línea editorial, en general, fue cercana a la Unión Cívica Radical y se oponía al Partido Justicialista (o peronismo).

4 Para un análisis de algunas de las políticas públicas impulsadas por el estado provincial respecto al manejo del agua para el periodo 1880-1930 (esto es, antes de la creación de la DGH), aunque con foco en los proyectos del oeste provincial, véase el trabajo de Garnero (2021). Para un análisis de algunas de las principales obras relacionadas con la gestión de la cuenca del río Primero entre 1880 y 1930, véase Bustamante (2014).

a este problema que se repetía cada cierto tiempo. Ese mismo año de 1939, Victorio Urciolo elaboró un informe para la Dirección General de Hidráulica (DGH) que, entre otros temas, proponía tres posibles soluciones para La Cañada: construir diques reguladores aguas arriba; ensanchar el cauce para enfrentar las grandes crecientes; desviar el curso de agua en algún punto determinado para que no pasara más por la ciudad, aunque el mismo informe descartaba la primera y la última propuesta. En 1942 se actualizaron los datos del informe de 1939 y se procedió a elaborar el proyecto de “sistematización”, que consistía en un canal trapezoidal y que además incluiría la rectificación parcial del cauce del río y la incorporación de un corredor vial en cada uno de sus márgenes (Fusco, 2020, pp. 4-5)<sup>5</sup>.

La hipótesis que quisiera poner a consideración es que el proyecto de sistematización del río Primero debe considerarse, en primer lugar, como un proyecto “gemelo” al de la “sistematización de La Cañada”, no solo porque se formularon prácticamente al mismo tiempo, sino, también, porque las soluciones hídricas y viales propuestas coincidían. En segundo lugar, ya desde las primeras formulaciones, el proyecto procuraba articular salubridad, paisajismo y circulación vial. Es decir, se buscaba una solución que mejorara la circulación del río y su rivera, que se recuperara a esta como parte integrante de la ciudad y, al mismo tiempo, se veía su potencial como un corredor vial rápido que contribuyera a aliviar el creciente tránsito vehicular. En tercer lugar, se podría considerar que, entre 1942 y 1980, predominó una aproximación ingenieril y sanitarista hacia la obra, particularmente de los ingenieros hidráulicos y viales. Por contraste, las propuestas de intervención sobre el río de Miguel Ángel Roca en 1980 marcaron un punto de inflexión, al incorporar la mirada de los arquitectos y, con ello, un tratamiento paisajístico sobre el conjunto que se mantendría en las intervenciones posteriores.

## II

Antes de avanzar con los derroteros del proyecto de sistematización, es preciso señalar que, a lo largo de la historia de la ciudad, el río siempre había ocupado un lugar marginal o, en todo caso, se había convertido en uno de sus márgenes, incluso después de la primera gran expansión

<sup>5</sup> En general, y al menos que se indique lo contrario, toda la información sobre el proyecto de sistematización de La Cañada proviene del trabajo de Martín Fusco (2020).

urbana durante el siglo XIX, cuando surgieron nuevos barrios hacia el norte, el este y el oeste por fuera de la cuadrícula colonial y con ello el río quedó en una posición céntrica. De tal forma, el río fue, durante mucho tiempo, una suerte de descampado en el que vivían familias desamparadas, pastaban animales sueltos, se acumulaban basura y yuyos, y en el que eran vertidos buena parte de los desechos de las primeras industrias locales (véase la Figura 1). Particularmente problemáticas eran estas últimas, constituidas principalmente de barracas, curtiembres y mataderos que contaminaban el agua del río y sus alrededores. Por ejemplo, en 1858, el reglamento de la policía establecía que las barracas de cuero, los lavaderos de lana y las curtiembres debían ubicarse a veinticinco cuadras de la plaza central en dirección este, por ser considerados focos infecciosos y factores de contaminación del río, aunque, como señala Cristina Boixadós, esta norma fue continuamente ignorada (Boixadós, 2000, pp. 124-125). Un informe de 1896 de José M. Álvarez advertía de que el agua que llegaba a la ciudad estaba todavía en buenas condiciones y no transmitía enfermedades, pero que esta situación cambiaba al atravesar la urbe y urgía tomar medidas para preservar su calidad (Álvarez, 1896, pp. 111 y ss.). Por otra parte, las diversas epidemias de cólera que asolaron a Córdoba a finales del siglo XIX pusieron en la agenda pública la necesidad de mantener limpio al río, aunque esto no siempre se logró (Carbonetti, 2016, p. 229). Toda esta situación fue cambiando muy lentamente a lo largo del siglo XX, incluso con el comienzo de las obras de sistematización del río, pero, a pesar de los grandes avances, aún hoy el trayecto urbano del río Primero muestra fuertes contrastes, entre un sector céntrico bastante integrado a la ciudad y otros con diversos grados de degradación y olvido.

Como se indicaba al comienzo, la crecida excepcional de La Cañada en 1939 —que dejó dos muertos en el área central— puso en el centro de la agenda pública la necesidad de encontrar una solución definitiva a este problema. En 1942, la DGH elevó al Ministerio de Obras Públicas (MOP) de la provincia el proyecto para la sistematización de La Cañada, que se aprobó al año siguiente. Su construcción empezó en 1943 y se extendió, por lo menos, hasta 1948 (aunque, según diversas notas del diario, se siguió trabajando en cuestiones menores de la obra hasta principios de la década del sesenta). En el mismo año de 1942, el MOP dio a conocer lo que podrían considerarse las primeras noticias del proyecto de sistematización del río Primero. Allí se informaba, por medio de la DGH, que ya se habían llevado adelante los cálculos y

Figura 1

Vista del río  
Primero, ca. 1930

Fuente: colección  
Bulgheroni



planes de triangulación y nivelación, así como la parte de rectificación del curso de agua, desde el barrio Cerro de las Rosas hasta la calle San Martín (aunque el informe indicaba que el proyecto se extendería hasta Chacra de la Merced). Lamentablemente, no ha sido posible conseguir más información, pero de ella se puede inferir que el proyecto de sistematización del río Primero surgió como una propuesta “gemela” del de La Cañada, en tanto ambos eran contemporáneos y recurrían a un repertorio similar de soluciones, las que incluían un conjunto amplio de acciones, como la rectificación parcial de los cursos de agua, la sistematización y canalización de los mismos, la incorporación de vías rápidas a sus costados y obras de desagüe y paisajísticas, entre otras. Es importante mencionar, igualmente, que el Plan Regulador de Benito Carrasco de 1927, que no se llegó a aprobar, es un antecedente directo, en tanto proponía que el río fuera un parque lineal y una vía rápida, aunque para La Cañada aconsejó su enterramiento (Stang, 2022).

Para comienzos de la década del cuarenta, como se verá a continuación, eran numerosas las notas periodísticas que alertaban del foco infeccioso en que se había convertido el río. La solución prevista respondía al modelo de “infraestructura gris” proveniente de la ingeniería que procuraba, por medio de tuberías y canales, evacuar lo más rápido

posible el agua de las zonas urbanas (Dhakai & Chevalier, 2016). Por supuesto, en este caso no se trataba tanto de evacuar el agua pluvial, sino de ordenar, controlar y sanear el trayecto urbano del cauce del río, de prevenir sus desbordes y, de alguna manera, de integrarlo a la ciudad. Es interesante mencionar que en el proyecto de sistematización del río, en el dilatado tiempo que pasó desde sus primeras formulaciones hasta su materialización, parece haber existido un consenso tácito respecto a la necesidad y a las características de las obras, ya que no se han encontrado objeciones de fondo sobre unas y otras. Por el contrario, las notas de la prensa local se hacían eco de su importancia, podían señalar defectos o problemas concretos, pero sobre todo alertaban sobre la demora en su realización. Tres cuestiones adicionales: por un lado, y según la información disponible, no parece haber habido estudios sistemáticos previos, como sí los hubo con el proyecto de La Cañada<sup>6</sup>. Más sugestivo aún, y como veremos más adelante, las obras de “sistematización” comenzaron sin tener definido ni un proyecto ejecutivo ni el legajo técnico de la obra, los que fueron elaborados por la empresa contratista.

Por último, es necesario poner en relación este proyecto con otras soluciones contemporáneas adoptadas en el país y el extranjero, aunque, por cuestiones de espacio, no será posible desarrollarlas. En tal sentido, la idea de encauzar y sistematizar los ríos urbanos en Córdoba contrasta con el tratamiento que estos tuvieron en Buenos Aires. Allí, y a partir algunos antecedentes previos, Obras Sanitaria de la Nación aprobó el Plan General de Provisión de Desagües Pluviales en 1919, que preveía el enterramiento de diversos cursos de agua que atravesaban la ciudad de Buenos Aires, siendo uno de los más destacados el arroyo Maldonado. Bajo principios higienistas todavía vigentes en ese momento —sobre todo en el mundo de la ingeniería—, dicho plan no solo apuntaba a sanear los cursos de agua, sino también a incorporar nuevas superficies al proceso de crecimiento urbano. Por ello, se optó por una canalización subterránea del Maldonado y, sobre el terreno ganado, se proyectó una avenida —la Juan B. Justo—, además de espacio para nuevas edificaciones (González, 2009, 2018). Con estos antecedentes, no debería llamar la atención que Carrasco —cuyo

<sup>6</sup> Ni en los pocos documentos oficiales disponibles de las reparticiones implicadas, ni en las notas de los diarios, se hace mención a estudios previos que sustenten las propuestas, pero no se puede descartar su existencia hasta que sea posible acceder al archivo de la Dirección Provincial de Hidráulica, actualmente en estado caótico y de abandono.

principal ámbito de acción fue la Municipalidad de Buenos Aires—hubiese propuesto una solución similar para La Cañada en Córdoba. Por otra parte, la propuesta de sistematización del río Primero se asemejaba a lo realizado, prácticamente en la misma época, en la ciudad de Los Ángeles (Estados Unidos) con su río homónimo<sup>7</sup>. Asentada sobre una llanura aluvial, Los Ángeles había sufrido numerosas y repetidas inundaciones de su río. Luego de una gran crecida ocurrida en 1938, y en el marco del *New Deal* norteamericano, se decidió en 1941 “pavimentar” el sector urbano del río, transformando el antiguo cauce natural en un sistema de drenaje monolítico de hormigón, pensado como una forma de evitar futuras inundaciones, asegurar los terrenos circundantes, así como para proveer de trabajo (Davis, 1995). Otro antecedente destacable, más cerca geográficamente pero más lejano en el tiempo, es el tratamiento que tuvo el río Mapocho en su paso por Santiago de Chile. El Mapocho, al igual que los ríos Primero y Los Ángeles, tiene un régimen hídrico muy variado — con una época de gran caudal y otra en la que prácticamente queda seco—, pero se diferencia de aquellos por su pendiente, al encontrarse en la precordillera. Objeto de numerosas intervenciones desde los tiempos de la colonia, fue en 1873 cuando se propuso la primera de las intervenciones “modernas” sobre el río, que apuntaron a canalizarlo, además de rectificar parte de su curso y de ganarle terreno para nuevas áreas urbanizables (Castillo, 2012).

### III

El proyecto de sistematización del río fue retomado en 1946. Ese año, el MOP, a través de la DPH, presentó la primera propuesta que se ha podido encontrar, firmada por el ingeniero Emilio Vitali<sup>8</sup> —de la Sección de Estudios— y con el visto bueno del ingeniero Rodolfo Wieland —nombrado como director de la Sección Construcciones en ese mismo año. No es mucha la información disponible, pero se trataba de un proyecto similar, en términos muy generales, al de La Cañada. Se proponía crear un canal sobre el cauce, atendiendo a los caudales regulares del río, así como a las crecidas normales. En este primer esbozo, el canal estaba pensado con un revestimiento de piedra,

<sup>7</sup> A pesar de las similitudes, al parecer el caso de Los Ángeles no tuvo difusión en los medios locales.

<sup>8</sup> En el plano figura que se diplomó en Italia, por lo que es posible que se trate de un italiano que migró al país.



parecido al usado en La Cañada. A los costados del canal, se habilitaría un espacio verde destinado a parque y, sobre el nivel de la rivera, se proyectaba una calle en cada una de las márgenes, al estilo *parkway*, que fue el modelo vial usado también en La Cañada<sup>9</sup>. Los *parkway* habían sido desarrollados por ingenieros viales norteamericanos a mediados del siglo XIX y consistían en vías arboladas que separaban el tráfico peatonal del vehicular, y que fueron popularizadas por Robert Moses en las décadas del veinte y del treinta<sup>10</sup>. Como muy bien indica Valeria Gruschetsky (2017), ese modelo tuvo una importante difusión en Argentina en los años treinta, y fue el elegido para el desarrollo de la avenida General Paz de la ciudad de Buenos Aires, una de las principales obras viales llevadas a cabo por la Dirección Nacional de Vialidad (DNV); por tanto, debe haber sido tomado como referencia por otras reparticiones provinciales similares. La perspectiva ofrecida en el *Libro de memorias* permite suponer que el proyecto se pensaba no solo como una vía vehicular rápida, sino también como un corredor a densificar con edificios en altura. Ya en este primer proyecto aparecen una serie de cuestiones estructurales que, más allá de sus variaciones, se repitieron en el prolongado proceso de materialización de la obra y que dan cuenta de ciertos consensos implícitos: la necesidad de “recuperar” el río y de integrarlo a la ciudad, como respuesta a una doble problemática: la higiénica, en tanto el río suponía un foco infeccioso importante; y la estética, en tanto su “urbanización” permitiría una “obra de embellecimiento” para la ciudad (ambos términos entrecomillados se encuentran reiteradamente en las notas de la prensa de la época). Pero, además, se trataba no solo de una obra de ingeniería hidráulica, sino también vial, en tanto siempre se pensó como un corredor rápido que permitiría mejorar y descongestionar el tránsito de ingreso y salida del centro de la ciudad (véanse las Figuras 2 y 3).

En la Figura 3 se puede apreciar la propuesta de canalización, los parques a ambos costados y el sistema de *parqways* que se incluían. Otro dato llamativo: en esta propuesta se esperaba una densificación edilicia, similar a la que se proyectaba con la sistematización del arroyo La Cañada (*Libro de memorias* del MOP, 1946-1947).

<sup>9</sup> Véase el Libro de memorias del MOP, 1946-1947.

<sup>10</sup> Sobre esta cuestión, véase Hall (1996) y Gutfreund (2007).

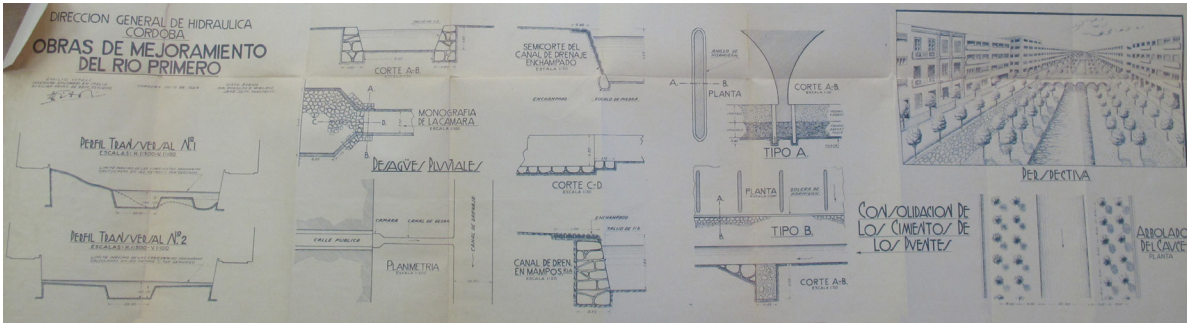


Figura 2

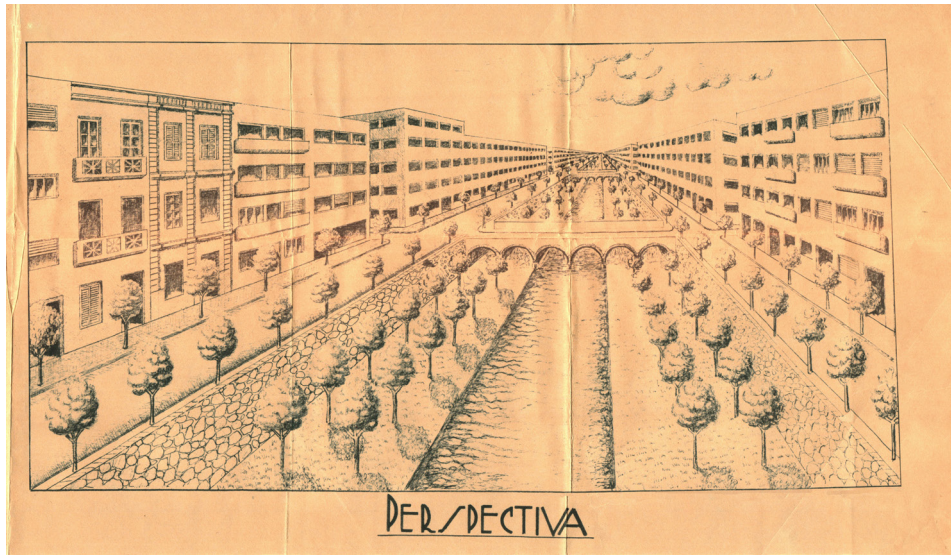
Proyecto de sistematización del río Primero, 1946

Fuente: Libro de memorias del MOP, 1946-1947

Figura 3

Detalle del proyecto de sistematización

Fuente: Libro de memorias del MOP, 1946-1947



Lamentablemente, no se ha podido acceder a los informes y documentos oficiales de las reparticiones involucradas —principalmente la DPH— sobre los objetivos que se proponían con esta obra. Pero numerosas notas en la prensa local —particularmente en *LVI*— permiten reconstruir la percepción que se tenía del río, así como identificar sus problemas y potencialidades. En mayo de 1946, *LVI* daba cuenta del trabajo conjunto entre las autoridades municipales y provinciales sobre el río:

[...] hace un tiempo las autoridades provinciales y comunales aunaron su acción para llevar a cabo la urbanización del río que se imponía como un problema de perentoria solución. Con la

cooperación de la dirección de hidráulica se dio así comienzo a los trabajos relativos a la limpieza del cauce del río y a la rectificación del curso de agua para evitar su estancamiento. (*LVI*, 20-5-1946)

Al año siguiente, se mencionaba que tanto las obras sobre La Cañada como sobre el río Primero estaban paralizadas. Sobre este último, se llegó a nivelar y enchapar una pequeña parte del cauce. La misma nota indicaba la necesidad de limpiar el cauce del río y de tratar las aguas servidas que llegaban allí de las industrias (*LVI*, 24-2-1947). En la misma línea, numerosas notas periodísticas indicaban que el río “no pasa de ser más que una suerte de sumidero de superficie”, con un “trazado sinuoso e improlijo”, “convertido ahora en un hilo de agua sucia y maloliente que se mezcla con el agua servida”. En épocas de lluvia aparecían yuyales que servían de refugio a ratas y también a familias de indigentes (*LVI*, 31-3-1949). Más aún:

[...] uno de esos problemas de urgencia [para la ciudad] [...] es el de la urbanización del río, cuestión que interesa a la ciudad, por su condición de centro turístico, pero más que nada, por razones elementales de higiene y salubridad pública. El río constituye un problema serio de salud pública. (*LVI*, 4-9-1949)

Pero esta situación también guardaba posibilidades futuras:

[...] el cauce del río es una reserva de posibilidades con que cuenta Córdoba [para cuando las autoridades] [...] se decidan a realizar una obra de aliento mejorando las condiciones edilicias y estéticas de la ciudad atendiendo a las imprescindibles imposiciones de su futuro. (*LVI*, 31-3-1949)

Con la gobernación del brigadier Juan Ignacio San Martín (1949-1951), el proyecto de sistematización tuvo sus primeros avances concretos. En 1950 se aprobó la Ley 4266 que declaraba de interés público los terrenos colindantes al río que se verían afectados por la sistematización. En 1951 se conformó una comisión asesora intergubernamental encargada de confeccionar la lista de propiedades y viviendas que se verían afectadas por el proyecto y en ese año comenzaron las expropiaciones. Así, en 1950, *LVI* dio a conocer el proyecto de la DPH y su pronto llamado a licitación, y justificaba la obra en función de que el río era un “foco infeccioso” en el que era común encontrar a los mosquitos transmisores del paludismo; sentenciaba “la realización de obras conducentes a conjurar ese valor de vergüenza que representa el río en la actualidad” (*LVI*, 17-3-1950).

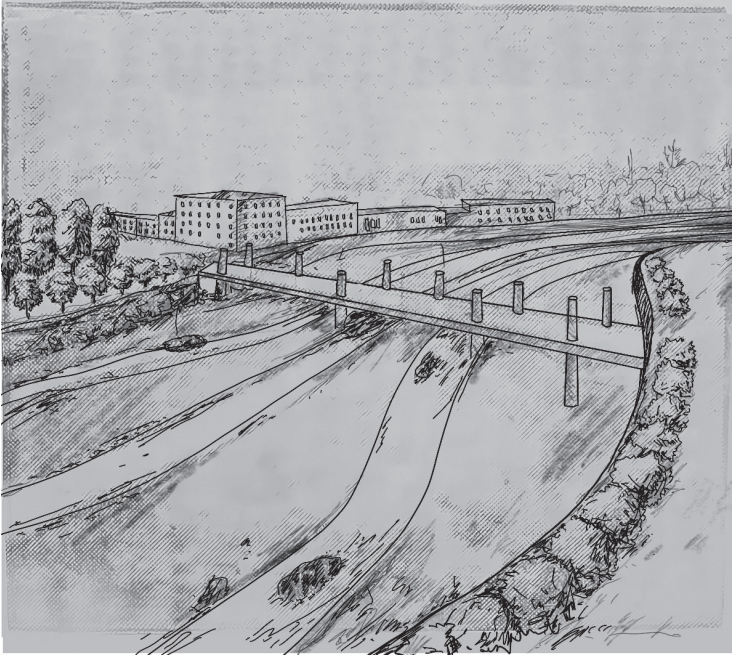
En otra nota se describían algunas de las características de la obra:

[...] el trayecto [...] tendrá una longitud de 13 km, desde los 1000 metros aguas arriba del puente la Tablada, hasta barrio San Vicente a la altura de la isla, previéndose ejecutar un canal central hecho de piedra de sección triangular y para un caudal de 15m<sup>3</sup> seg. que absorberá pequeñas crecidas. Lateralmente al canal se ejecutarán dos calzadas de 6 m de ancho cada una de Hormigón simple o armado según la naturaleza del terreno, estas calzadas irán lo más elevadas y alejadas del curso medio a fin de permitir un mayor cauce de evacuación evitando así que las mismas sean invadidas por crecidas frecuentes. (*LVI*, 17-3-1950)

Además, el cauce fue rectificado en varias partes, especialmente cerca de la estación Mitre y en San Vicente (*LVI*, 7-6-1950).

Las obras de sistematización del río fueron adjudicadas a la empresa del ingeniero Aristides Marinucci, con un presupuesto de 13 millones y medio de pesos (*LVI*, 6-6-1950), y se dieron por comenzadas el 6 de junio (*LVI*, 7-6-1950). Como se indicó, y más allá de las características generales sobre las que informaba el diario, lo cierto es que la licitación se llevó adelante sin contar con el proyecto ejecutivo y el legajo técnico de la obra, los que fueron hechos por la empresa contratista sobre la base de las indicaciones de Hidráulica (*LVI*, 3-6-1950). En el anteproyecto se pensaba revestir al canal de piedra triangular, en función de la escasez de cemento que había en esa época. Pero en 1950 se dictó una ley de expropiación del cemento producido en la provincia, por lo que se optó por un revestimiento de hormigón (*LVI*, 7-6-1950). Según se informaba, las obras constarían de un canal central de hormigón de forma parabólica de 8 m de ancho y 1,2 m de alto en su parte central. Las calzadas laterales serían destinadas al tránsito rápido de vehículos entre el centro y los barrios, con rampas de ingreso y egreso en los lugares más importantes. Estas avenidas pasarían por debajo de los puentes existentes (*LVI*, 6-6-1950). Además, “el proyecto contemplará la solución integral del tránsito de la ciudad, con respecto a los principales caminos de acceso a las rutas nacionales y provinciales” (*LVI*, 3-6-1950) (véase la Figura 4).

## *Futura Obra Sobre el Río Primero*



**Figura 4**

Obras de “urbanización” sobre el río Primero, como parte del proyecto de sistematización del mismo efectuado por técnicos de la Dirección Provincial de Hidráulica

Fuente: LVI, 2-6-1950

Se pensaba ejecutar el proyecto en unos seis meses (LVI, 3-6-1950). Pero un año después, las obras apenas si habían avanzado y, para mayo de 1951, se encontraban prácticamente paralizadas (LVI, 17-5-1951). En noviembre de 1951, LVI informaba que la “obra se comenzó sin haber estado completamente proyectada. Se comenzó sobre la base de un anteproyecto de lineamientos generales de Hidráulica y se dejó a cargo de la empresa la confección del proyecto definitivo”. A pesar de las demoras, los avances realizados ya aportaban una mejoría higiénica (LVI, 13-11-1951).

Aunque no se adelantó mucho la obra entre 1951 y 1964, en 1955 se presentó un plan integral para el área en la que La Cañada desemboca en el río Primero, realizado entre el MOP y el equipo técnico del Plan Regulador a cargo del italiano Ernesto La Padula, y donde se proyectaba la creación del Centro Cívico (Malecki, 2018)<sup>11</sup>. Mientras duraron los estudios para el Plan Regulador (1954-1958), este equipo ofició como

<sup>11</sup> Véase la Ley Provincial 4266 (31/8/1951); el Decreto 18309, serie C (31/1/1951); el Decreto 18773, serie C (16/2/1951) y el Decreto 4046, serie C (23/2/1955), AG.



ente de coordinación de las distintas dependencias gubernamentales involucradas, tanto provinciales como municipales, e implicó que el proyecto de sistematización se incorporara como parte orgánica del Plan Regulador. Pero más allá de cierta coordinación (como la señalada al comienzo del párrafo), lo cierto es que el equipo redactor del Plan Regulador no tuvo mucha injerencia en el desarrollo de la obra.

Ahora bien, la propuesta de sistematización del río Primero —al igual que la de La Cañada— fue formulada por ingenieros y, por tanto, se mantuvo parcialmente al margen de los debates del urbanismo que, para ese entonces, ya comenzaban a ser hegemonizados por arquitectos<sup>12</sup>. A pesar de las pocos documentos oficiales sobre la obra, que hubieran permitido precisar sus objetivos, las concepciones sobre las relaciones ciudad-río que la conformaban, así como sus marcos disciplinares específicos, su incorporación al Plan Regulador de La Padula permiten pensar en esta obra en un contexto más amplio. Este se formuló bajo la premisa de una “descentralización racional de la ciudad” y de una “concentración orgánica” de sus barrios (La Padula, 1956, p. 24), nociones que remitían a la tradición de la “ciudad jardín”, más específicamente a los debates anglosajones de la segunda posguerra sobre las “unidades vecinales” (Malecki, 2018). En ese marco, el río aparecía como una “barrera natural” que fraccionaba a la ciudad en “barrios separados entre sí” (La Padula, 1956, p. 23). Pero en tanto barrera natural, el río Primero era pensado como una posible vía rápida que conectara a los diferentes barrios y como un “elemento de forestación”, es decir, como “macizos y franjas forestales” que, si bien se articularían con los parques y áreas verdes de la ciudad, se pensaban más en términos económicos, sin que se precisara su sentido exacto (La Padula, 1956, p. 25). De tal forma, el río Primero era incorporado, primeramente, por lo menos desde las dependencias técnicas del municipio y la provincia, a la estructura vial de la ciudad y, en segundo lugar, visto como una reserva verde que cumpliría funciones económicas. Las preocupaciones por las cuestiones estéticas y paisajísticas de esta obra, por lo menos en ese momento, parecen provenir casi exclusivamente de la prensa y no de los técnicos.

<sup>12</sup> Sobre el desarrollo del urbanismo como disciplina en Argentina, véase Rigotti (2012).

## IV

A pesar de estas iniciativas, los avances realizados no se mantuvieron y las condiciones higiénicas del río empeoraron —sobre todo con contaminación fabril—, incluso cuando el río era usado como balneario, particularmente por sectores populares (*LVI*, 21-12-1962). En mayo de 1964, bajo la gobernación de Justo Páez Molina (1963-1966), se reanudaron las obras, reconstruyendo y mejorando lo ya realizado aguas arriba del puente Lavalleja (se tuvo que limpiar el canal que estaba obstruido), y se continuó con el trabajo aguas abajo, hasta el puente Sarmiento. Para ese entonces, fue la propia DPH la que se encargó del proyecto. Entre otras obras, se procedió a una reconstrucción de las losas de hormigón armado, a la construcción de nuevas cunetas de desagües y a trabajos de protección del canal (*LVI*, 30-5-1964). Según el diario:

Restringida casi al máximo la capacidad de las fuentes de su cuenca [del río Primero], nuestro río, en estos últimos tiempos [...] no llegó a formar el volumen de un mediano canal. Este detalle llevó a uno de los gobernantes de no hace muchos años, a la realidad de una canalización, que, en el proyecto, dio la idea, de que, por fin, el adefesio y el foco de infección, se convertirían en una realidad estética, grata y, todavía, más útil por extensión. De aquel proyecto, quizás acometido para encaminarlo a la realidad, con demasiada rapidez, sólo se materializó el canal y en algunos sectores, murallas de defensa y desagües. Las avenidas laterales, la arboestación, en fin, todo complementario y decorativo del planeamiento inicial, aparte de lo relativo al gobierno de las aguas, quedó en potencia en maquetas y planos y en la idea de quienes tuvieron la concepción de la obra. (*LVI*, 30-5-1964)

Un año después, en 1965, las obras no habían avanzado mucho, en tanto *LVI* informaba que lo que se había hecho estaba prácticamente destruido. En la misma nota se volvía a los mismos tópicos del río como un problema higiénico, su potencialidad en cuanto a embellecimiento de la ciudad y como solución para los problemas del tráfico: “el río Primero, dentro del radio de la ciudad, por lo menos podría materializar uno de los más hermosos motivos de embellecimiento de esta capital y además ser una poderosa válvula de escape para la descongestión del tránsito rápido”. Se agregaba que:

[...] las dos avenidas que figuran en el proyecto inicial deben ser realizadas sin demora. Servirán para el descongestionamiento de

un tránsito nutrido y ligero [...]. Con el arbolado, las banquetas enchampadas, la iluminación y el resto de complementos que correspondan, las dos avenidas costeras de nuestro por tantos años menospreciado río, se convertirán posiblemente en las más hermosas de esta capital. (*LVI*, 4-10-1965)

La misma nota señalaba que se había comenzado a construir una de las avenidas rivereñas, la correspondiente al margen izquierdo.

En 1966, y bajo el régimen de facto de la “Revolución Argentina”, los gobiernos provincial y municipal acordaron crear una comisión mixta que iba a tener como objetivos, entre otros, analizar el tema del “cauce del río Primero, las carreteras de acceso a la ciudad, los puentes y la sistematización de La Cañada” (*LVI*, 22-9-1966). Este trabajo conjunto continuó hasta 1969, pero de forma esporádica. En 1969 se informaba que, con recursos propios, la DPH había podido terminar la sistematización del río desde el puente Santa Fe hasta el puente Uruguay. También se había avanzado y prácticamente terminado el área céntrica con las vías laterales al cauce, pero quedaba en manos de la DPV su pavimentación (*LVI*, 18-1-1969).

Durante la intendencia de Hugo Taboada (1969-1970), se creó una comisión mixta formada por técnicos de la DPH, la DPV y de la ciudad para estudiar y organizar las obras viales de la sistematización del río Primero. Según *LVI*, esa comisión partió de un análisis y diagnóstico previos sustentados en el informe *Origen y destino* —relativo al tránsito en la ciudad— de 1968, realizado por la DPV con la colaboración de la Asesoría de Planeamiento Urbano de la Municipalidad. Según ese diagnóstico, el crecimiento demográfico y del parque automotor pusieron en evidencia las deficiencias de las vías de penetración al centro de la ciudad. Por ello, las obras sobre el río Primero resultaban fundamentales. Estas constarían de unas calzadas de tránsito rápido en cada una de las márgenes del río, las cuales tendrían 18 cm de espesor de hormigón y 7,20 m de ancho. Además, se incluyeron calzadas colectoras, accesos, nidos de empalme con puentes existentes, obras de arte, obras especiales y un puente sumergible en la desembocadura de La Cañada. La obra se ejecutaría en cinco etapas: la primera, desde la avenida Santa Fe hasta la calle Uruguay, en el barrio Juniors (unos 6 km de extensión, aproximadamente); la segunda entre Santa Fe y Tablada; la tercera desde Tablada hasta el vado de Villa Belgrano; la cuarta desde el vado de Juniors hasta Circunvalación; y la quinta desde Villa Warcalde hasta el vado de Villa Belgrano. También se



incluía un sistema de alerta de crecidas del río (LVI, 16-12-1969). El diario celebraba la iniciativa señalando dos tópicos recurrentes: “una de las obras de mayor importancia para la descongestión del tránsito vehicular y el embellecimiento de la ciudad” (LVI, 16-12-1969). La primera etapa comenzó a ejecutarse el 1 de abril de 1970 (LVI, 1-4-1970).

En 1970, en una nota en la revista *Summa* que abordaba la arquitectura en la ciudad, Marina Waisman daba cuenta de la importancia de esta obra, en tanto permitía, por primera vez, incorporar el río a la ciudad y, al mismo tiempo, resolver un problema de higiene y contribuir a mejorar el sistema de tránsito, aunque no dejaba de indicar la falta de valor estético en la solución propuesta. Así, señalaba que

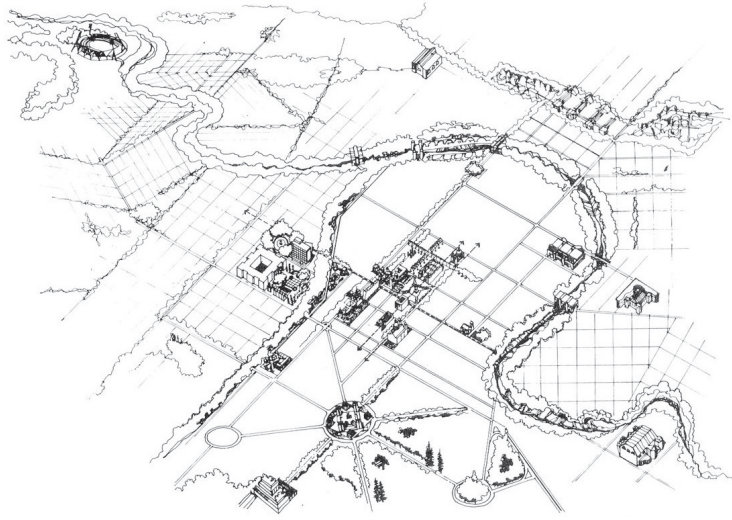
[...] el río que atraviesa la ciudad nunca fue considerado como un elemento positivo para el paisaje urbano. [...] Nadie pensó en él de otro modo hasta 1950, cuando se proyectó una urbanización cuya frustrada ejecución se limitó a “pavimentar el río” construyendo un feo cauce de hormigón. (Waisman, 1970, 33)

Pero la terminación de la estructura vial del proyecto se demoró, por lo menos, diez años más. En 1980, Miguel Ángel Roca, siendo secretario de Planeamiento Urbano de la Municipalidad, incorporó el proyecto de un parque lineal sobre el río y, de tal forma, introdujo la mirada específica de la arquitectura y el paisajismo, cuestiones que iban a ser centrales en las intervenciones que se hicieron sobre el río en las décadas siguientes (véanse las Figuras 5 y 6). Aunque por problemas de espacio no podré profundizar en el tema, es necesario señalar que las propuestas de Roca para el río eran parte integral de una plan más general de intervención urbana sobre la ciudad. Dichas intervenciones se sustentaban en un tipo de urbanismo “culturalista”, que se preocupaba por la “identidad” y el “lugar”, un enfoque bastante novedoso para el contexto cordobés y el nacional (Silvestri, 2000). De hecho, buena parte de las intervenciones urbanas que proponía Roca —centros culturales barriales, remodelación de peatonales, plazas, etcétera— buscaban generar hitos y sitios que pudieran reforzar la “identidad” cordobesa, según la entendía el arquitecto. En esa línea, el río Primero no solo se convertía en un parque lineal que permitía unir con un corredor verde la ciudad de noroeste a sureste, sino que, también, y repitiendo juegos morfológicos ensayados en plazas y peatonales, agregaba nuevos hitos urbanos.

**Figura 5**

*Propuesta de Miguel Ángel Roca para el centro de la ciudad, donde se puede ver cómo el río Primero se convierte en un parque lineal, 1980*

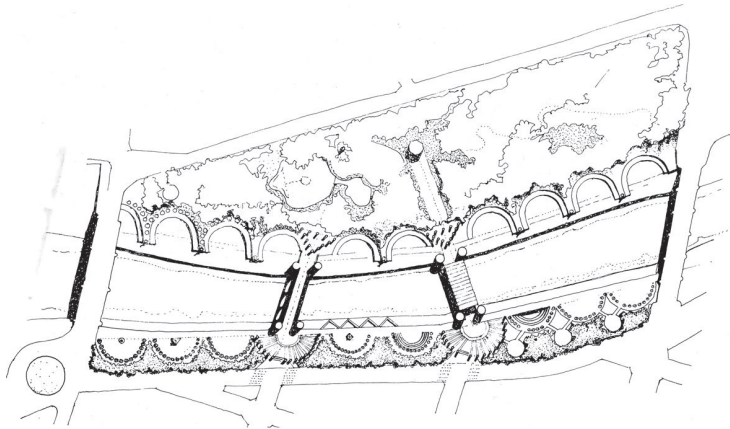
Fuente:  
miguelangelroca.  
com



**Figura 6**

*Detalle de la propuesta de parque lineal sobre el río Primero de Miguel Ángel Roca*

Fuente:  
miguelangelroca.  
com



A modo de cierre, se podría señalar que la lenta materialización del proyecto de sistematización del río Primero muestra los tiempos prolongados que toman las obras públicas, sobre todo si son de infraestructura. Pero también permite suponer la existencia de ciertos consensos tácitos —por lo menos respecto a la necesidad y oportunidad de la obra, así como sobre sus características generales—, en tanto este tipo de proyecto y emprendimiento atraviesa necesariamente

diversos gobiernos y diferentes contextos. Por otra parte, esta obra pone de manifiesto cierto desfase actual entre los debates locales y los internacionales. Mientras que a escala internacional hace ya más de dos décadas que se busca pasar del paradigma de las “infraestructuras grises” al de las “infraestructuras azules” o “verdes” (Kosak, Henderson & Rotbart, 2021), que apuntan a incorporar en este tipo de obras consideraciones paisajísticas y, sobre todo, ecologistas —por ejemplo, la conveniencia de restituir los lechos naturales de los ríos—, en Córdoba, por el contrario, todavía no se ha planteado la posibilidad de restituir el cauce natural del río.

Por otro lado, este proyecto, junto con el de sistematización de La Cañada, permitirían poner en discusión la hipótesis difundida en Córdoba de que la ciudad siempre le dio la espalda al río, de la que Waisman, de alguna manera, se hace eco en la cita precedente. En tal sentido, estas obras ponen de manifiesto la importancia que tuvo la gestión de los ríos urbanos en las agendas públicas locales desde, por lo menos, finales de la década del treinta (es decir, unos veinte años antes de lo señalado por Waisman), ya que estas fueron, además, una de las principales obras de infraestructura urbana realizadas en Córdoba.

## REFERENCIAS

- Álvarez, J. M. (1896). *La lucha por la salud. Su estado actual en la ciudad de Córdoba*. Imprenta de M. Biedma e Hijo.
- Boixadós, C. (2000). *Las tramas de una ciudad, Córdoba entre 1870 y 1895. Élite urbanizadora, infraestructura, poblamiento*. Ferreyra Editor.
- Carbonetti, A. (2016). Medicalización y cólera en Córdoba a fines del siglo XIX. Las epidemias de 1867-68 y 1886-87. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 21(2), 285-309.
- Castillo, S. (2012). *El río Mapocho y sus riberas: espacio público e intervención urbana en Santiago de Chile (1885-1918)*. [Tesis de doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos]. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Davis, M. (1995). How Eden Lost its Garden: A Political History of the L. A. Landscape. *Capitalism, Nature, Socialism* (6), 1-29.
- Dhakal, K., & Chevalier, L. (2016). Urban Stormwater Governance: The Need for a Paradigm Shift. *Environmental Management* (57).
- Fusco, M. (2020). La sistematización del arroyo de La Cañada en la ciudad de Córdoba (1942-1948). Obras, ideas, significados. *Área*, 26(1), 1-18.

- Gerchunoff, P., & Llach, L. (2021). *El ciclo de la ilusión y el desencanto*. Crítica.
- González, S. (2009). *Ciudad visible vs. ciudad invisible. Gestión urbana y manejo de inundaciones en la baja cuenta del arroyo Maldonado (Ciudad de Buenos Aires)*. [Tesis de doctorado]. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- González, S. (2018). Riesgo hídrico y planificación urbana en la ciudad de Buenos Aires. *Estudios del Hábitat*, 16(2), 2-13.
- Gorelik, A. (1999). Historia de la ciudad e historia intelectual. *Prismas*, 3(3), 207-224.
- Gruschetsky, V. (2017). *La avenida General Paz. Infraestructura de movilidad urbana, expertos y política en Buenos Aires (1887-1941)*. [Tesis para optar al grado de doctor en Historia]. Universidad Torcuato Di Tella.
- Gutfreund, O. (2007). Rebuilding New York in the Auto Age. Robert Moses and His Highways. En H. Balloon & K. Jackson (Dirs.), *Robert Moses and the Modern City: The Transformation of New York*. Norton & Co.
- Hall, P. (1996). *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo xx*. Ediciones del Serbal.
- Kozak, D., Henderson, H., & Rotbart, D. (2021). Beneficios y desafíos en la implementación de infraestructura azul y verde: una propuesta para la RMBA. En D. Zunino Singh, V. Gruschetsky & M. Piglia (Coords.), *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*. Teseo Press.
- La Padula, E. (1956). Lineamientos del Plan Regulador de la Ciudad de Córdoba. *Cuadernos de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo*, 3-28.
- Malecki, J. S. (2015). La ciudad dislocada. El proceso de urbanización en la ciudad de Córdoba, 1947-1970. *Cuadernos de Historia. Serie Economía y Sociedad*, (13/14), 195-227.
- Malecki, J. S. (2018). Ernesto La Padula en Córdoba: peronismo y ciudad, 1947-1955. *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 12(1), 323-352.
- Philp, M. (1998). *En nombre de Córdoba. Sabatinistas y peronistas: estrategias políticas en la construcción del Estado*. Ferreyra Editor.
- Rigotti, A. M. (2012). Las promesas del urbanismo como alternativa tecnocrática de gestión (1928/1958). En M. Plotkin & E. Zimmermann (Comps.), *Los saberes del Estado*. Edhasa.
- Silvestri, G. (2000). Apariencia y verdad. Reflexiones sobre obras, testimonios y documentos de arquitectura producidos durante la dictadura militar en la Argentina. *Block* (5), 38-50.
- Stang, J. (2022). Vialidad, salubridad y belleza. Motores modernizadores en el Plan Regulador y de Extensión para la Ciudad de Córdoba (1927). En J. S. Malecki (Ed.), *Córdoba moderna: arquitectura, ciudad, cultura (1927-1970)*. Editorial Eduvim.
- Waisman, M. (1970). Córdoba y su arquitectura. *Summa*, 30, 27-69.

- Tcach, C. (2006). *Sabattinismo y peronismo. Partidos políticos en Córdoba (1943-1955)*. Editorial Biblos.
- Zunino Singh, D., Gruschetsky, V., & Piglia, M. (2021). Introducción. En D. Zunino Singh, V. Gruschetsky & M. Piglia (Coords.), *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*. Teseo Press.

