

Una Modernización Provinciana: Córdoba, 1880-1914*

Waldo Ansaldi

*A Beatriz, el olor de
las almendras amargas*

Waldo Ansaldi es Investigador del
CONICET. y Profesor de la UBA

ESTUDIOS • Nº 7-8
Junio 1996 – Junio 1997
Centro de Estudios Avanzados de la
Universidad Nacional de Córdoba

*Córdoba es, por su situación topográfica, el
corazón de la república, y por un fenómeno
sociológico especial, la república en pequeño; allí
nacen y allí están los gérmenes del porvenir del país,
en materia de trabajo como en cualquier otra.*
Juan Bialet Massé.

La modernización cordobesa comienza con cierto retraso respecto de otras ciudades del país, sobre todo, de Buenos Aires y Rosario, y en buena medida es consecuencia de la expansión de la economía pampeana, sin descuidar el papel político desempeñado por el grupo encabezado por Antonio del Viso, los hermanos Marcos y Miguel Juárez Celman, Gregorio Gavier, entre otros. Tal proceso modernizador tiene una aceleración inicial notable y una inmediata desaceleración no menos notable. El entramado y las tensiones entre modernización y tradición, entre continuidades y rupturas en la Córdoba de 1880 a 1914 se resuelve de tal modo que las permanencias ocluyen los cambios y relegan a la ciudad a un plano secundario respecto de centros urbanos más dinámicos, tales como los dos citados arriba. Córdoba tendrá una clase obrera fabril numéricamente pequeña, aunque sindicalmente muy activa y combativa, definiendo un accionar social a menudo inversamente proporcional a su número, y una fracción de clase media intelectual –estudiantil universitaria y profesional– vira-

* Este artículo reproduce fragmentos de la Introducción y de capítulos de los tomos 2 ("La ruptura del claustro encerrado entre barrancas") y 3 ("Orden y espacio: la ciudad del régimen") y las "Conclusiones que no son tales" de mi Tesis de Doctorado, *Industria y urbanización en Córdoba, 1880-1914* (1991, 3 ts.), presentada, defendida y aprobada en la Facultad de Filosofía y Humanidades de la Universidad Nacional de Córdoba. Fue su director el Dr. Alejandro Rofman, investigador del CONICET y del Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR), Buenos Aires, y el jurado lo integraron los doctores Anibal Arcondo y Norma Pavoni (historiadores), la arquitecta María Elena Foglia (urbanista) y el profesor Roberto Miatello (geógrafo). Mi agradecimiento a todos ellos por sus comentarios.

da a posiciones liberal-radicales, no exenta de inclinaciones o simpatías socialistas, anticlericales y decididamente modernizante, cuyo punto de inflexión se encuentra en el movimiento de la Reforma Universitaria de 1918, de rápida expansión hacia el resto del país y, muy notablemente, de América Latina. La relación entre sindicatos obreros y la Federación Universitaria de Córdoba constituirá un especial fenómeno de la historia social y política argentina, sin parangón en otros centros urbanos. En contrapartida, adolecerá de burgueses emprendedores.

Una dimensión tradicional que resiste exitosamente los embates modernizadores es la iglesia católica, institución de singular peso en la historia de la ciudad. Intimamente entrelazada con el poder a lo largo de los siglos, las innovaciones de los liberales cordobeses, a pesar de logros parciales, no alcanzan a desplazarla de ese *locus*. El fracaso del proyecto urbanístico del intendente Revol es un muy buen ejemplo de la fortaleza de la iglesia. Incluso la construcción del dique San Roque, como ha demostrado Rodolfo Frías, constituye un símbolo de la oposición de los católicos a la modernización liberal.

La *posibilidad* de una Córdoba industrial se despliega en la década de 1880, es fuertemente erosionada por la crisis de 1890 y se recupera en la segunda mitad de esta década. La radicación fabril en la ciudad de Córdoba se produce simultáneamente con las primeras manifestaciones de las denominadas industrializaciones tardías –Alemania, Italia, Rusia, entre las principales–, de donde su condición temprana. En términos de Alexander Gerschenkron, se trata de un intento de industrialización derivada y forzada, orientada casi exclusivamente a la producción de bienes de consumo, orientación que no logra torcer la fabricación de energía eléctrica. Sin embargo, se trata de una historia trunca, que se queda en el arranque y frustra las expectativas de aquellos que imaginan a la vieja ciudad de Cabrera como la “Manchester argentina” o el “gran emporio industrial del país”. De hecho, la instalación de fábricas en Córdoba significa la aparición de la industria capitalista, mas no un proceso de industrialización en sentido estricto. En ese contexto se destaca la disposición de varios gobernadores por estimular la radicación fabril y crear las condiciones que la hagan posible. Sorprende también la claridad del planteo de algunos de los industrialistas cordobeses –por ejemplo, Juan Biale Massé, José del Viso¹–, especialmente en relación a la generación y el empleo de energía hidroeléctrica, claramente impulsados por el Estado provincial.

La transformación y expansión de la ciudad a partir de 1880 es la fractura de una historia trisecular desenvuelta en un reducido espacio físico largamente dominante so-

1.- El abogado José del Viso, un autonomista amigo de Ramón J. Cárcano, es el representante del empresario inglés Maitland Edye (radicado en Buenos Aires, primer editor de la influyente *The Financial River Plate Review*), quien en 1901 presenta al Poder Ejecutivo provincial un proyecto para instalar en la ciudad un complejo fabril textil integrado por tres plantas, interconectadas por un ferrocarril Decauville, dedicadas a hilado, tejido y estampado de algodón y seda, y a lavado, hilado y tejido de lana, utilizando mayoritariamente materias primas nacionales (en particular, cordobesas) y previendo la ocupación de 3.000 o más trabajadores. El empresario pide la concesión de un derecho de exclusividad por veinte años, que el gobernador Álvarez, un entusiasta del proyecto, reduce a quince cuando eleva el proyecto a la Legislatura. Esta se opone a la concesión de tal cláusula, que considera un privilegio lesivo de la libertad económica, razón por la cual la iniciativa se frustra. Este interesante asunto es objeto de análisis en *Industria y urbanización...*, op. cit., tomo I, págs. 174-182.

bre los hombres. Hasta entonces, el trazado de la ciudad se ha amoldado, si no sometido, a los imperativos del relieve, de la topografía. Ahora, los hombres deciden superar esos límites: las barrancas son domeñadas, el ferrocarril supera los obstáculos para la comunicación y el dique San Roque regula el caudal del río Suquía, invirtiendo los términos de la relación naturaleza/sociedad en favor de ésta. Denomino a ese proceso la ruptura del claustro encerrado entre barrancas, título que juega con una expresión sarmentina

La ciudad expandida es obra del estado provincial, de emprendedores y de especuladores. Moviliza recursos locales y externos, provenientes éstos del endeudamiento crediticio con la banca inglesa. La expansión implica nuevos loteos y con ellos la formación de barrios que se van articulando con el centro histórico, redefiniendo la relación espacio físico/espacio social. Una parte de este proceso guarda conexión con la radicación de industrias, ubicación que a veces crea un nuevo espacio urbano a partir del aprovechamiento de un elemento preexistente que la favorece –tal como la proximidad del ferrocarril o del canal cuyo caudal hídrico permite generar electricidad– y en otros, en cambio, lo producen a partir de la propia instalación industrial. Otra parte de esa redefinición resulta de la reubicación social en el espacio, particularmente de los miembros de la clase dominante. Las modificaciones en la traza y en la trama urbanas provocan desplazamientos, tanto como nuevos emplazamientos sociales. Es decir, una reestructuración de la ciudad y de las funciones que cumplen los distintos sectores en los que, según Jorge Enrique Hardoy, ella se divide.² La continuidad topográfica de la ciudad colonial-republicana, o patricia, es sucedida por la discontinuidad topográfica que añade al *casco chico* tradicional o histórico nuevas áreas de residencia y de trabajo y crea una red general de circulación sin una periferia claramente delimitada como antaño.

Las modificaciones y ampliaciones de la planta urbana generan cambios de escala y una discontinuidad topográfica que no sólo se advierte en la superficie física sino también en el papel: los planos no tienen ya la homogeneidad o la simplicidad del damero inicial; éste sigue siendo el centro y los nuevos barrios son otros dameros, aunque dislocados respecto de él, resultado de la combinación de exigencias topográficas y de urgencias especulativas. En la nueva red de circulación que se establece, los medios colectivos de transporte desempeñan un papel central, sean los ferrocarriles –rígidos y adecuados a las largas distancias–, sean los tranvías (primero a caballo, luego eléctricos) –más ágiles y aptos para los cortos recorridos urbanos–, ambos clave para la comunicación de la ciudad respecto de su situación y de su emplazamiento, respectivamente.

Un claustro encerrado entre barrancas

La ciudad, toda ciudad, se define exclusivamente –dice Pierre George– en función

2.- Véase, Jorge Enrique HARDOY distingue cuatro sectores urbanos: I (centro), II (de transición), III (suburbios), IV (chacras). Véase, *Las ciudades en América Latina*, Editorial Paidós, Buenos Aires, 1972.

de las formas de vida económica y social. Esta definición vale para cualquier época, pero no se trata de una concepción estática, puesto que las funciones son históricas, esto es, cambiantes. Más recientemente, Marcel Roncayolo ha señalado que la función es, indudablemente, la “razón de ser” de la ciudad, que pertenece a un todo y se define al respecto. En el caso de Córdoba, prácticamente desde sus comienzos ella es un centro de intermediación comercial, función que prolonga hasta la expansión fabril de las décadas de 1950 y 1960, sin que ello implique necesariamente la desaparición de aquella larga duración. Sobre el filo del tricentenario de su fundación, la ciudad de Cabrera aparece ante los ojos del viajero diputado italiano Paolo Mantegazza todavía como “un depósito de tránsito para el comercio entre el Río de la Plata y las provincias del norte y del noroeste de la Confederación Argentina”. Esa es, por lo demás, la función que subyace en el acto del 6 de julio de 1573, corroborada por la posterior expedición que el mismo don Jerónimo hará hasta el Paraná para fundarle un puerto a su ciudad. Y muy poco después, Suárez de Figueroa, el autor de la traza definitiva, dirá en su *Probanza* que ella es “puerto y pasaje para que se comuniquen los reinos del Pirú y Chile con las provincias del Río de la Plata y reinos de España”.

Claro que Córdoba no ha sido sólo una ciudad comercial, agregando otras funciones distintas: centro religioso, administrativo-político, educacional, cultural y de comunicaciones. Más tarde, la definitiva organización del Estado nacional le añade la vinculada con tareas de defensa (centro militar) y, finalmente, la ya señalada condición de ciudad industrial, aún cuando ésta es fuertemente afectada por la crisis de los 1980. En suma, una ciudad compleja, polifuncional. Pero durante el período aquí estudiado, Córdoba es sobre todo un centro comercial y político –lo que no excluye la importancia de la actividad eclesiástica y universitaria– que se ve afectado fuertemente por las modificaciones sociales contemporáneas, que se urbaniza aceleradamente e incorpora a sus rasgos distintivos las primeras manifestaciones fabriles y obreras.

Sobre el cierre del siglo XIX, Damián Menéndez constata, al llegar, un elemento viejo, largamente persistente e identificadorio, y uno nuevo, tímidamente surgente:

Efectivamente, en la capital cordobesa, la religión en íntimo consorcio con la industria, muestran sus alturas por sobre la masa de la edificación; desde distancia considerable, al extenderse la mirada, tropieza inevitablemente con las elevadas chimeneas de un establecimiento de cremación de cal y las torres de las iglesias y conventos que con profusión sorprendente contiene la ciudad.³

La cita es elocuente testimonio de una situación de transición, que el autor destaca con la metáfora arquitectónica de torres y chimeneas. Esa imagen ya no es la misma que, varias décadas atrás, hacia 1845, trazara con su filosa pluma Domingo Faustino Sarmiento:

En cada cuadra de la sucinta ciudad hay un soberbio convento, un monasterio o una casa de beatas o de ejercicios (...). Esta ciudad docta no ha tenido hasta hoy tea-

3.- En Carlos S. SEGRETI (comp.), *Córdoba. Ciudad y provincia (siglos XVI-XX). Según relatos de viajeros y otros testimonios*, Junta Provincial de Historia de Córdoba, Córdoba, 1973, pág. 553.

tro público, no conoció la ópera, no tiene aún diarios, y la imprenta es una industria que no ha podido arraigarse allí. El espíritu de Córdoba hasta 1829 es monacal y escolástico; la conversación de los estrados siempre sobre las procesiones, las fiestas de los santos, sobre exámenes universitarios, profesión de monjas, recepción de las borlas de doctor.

Hasta donde puede esto influir en el espíritu de un pueblo ocupado de estas ideas durante dos siglos no puede decirse; pero algo ha debido influir porque, ya lo veis, el habitante de Córdoba tiende los ojos en torno suyo y no ve el espacio; el horizonte está a cuatro cuadras de la plaza; sale por las tardes a pasear, y en lugar de ir y venir por una calle de álamos, espaciosa y larga como la cañada de Santiago, que ensancha el ánimo y lo vivifica, da vueltas en torno de un lago artificial [el Sobremonte] de agua sin movimiento, sin vida, en cuyo centro está un cenador de formas majestuosas, pero inmóvil, estacionario: la ciudad es un claustro encerrado entre barrancas; el paseo es un claustro con verjas de fierro; cada manzana tiene un claustro de monjas o frailes; los colegios son claustros; la legislación que se enseña, la Teología; toda la ciencia escolástica de la Edad Media es un claustro en que se encierra y parapeta la inteligencia, contra todo lo que salga del texto y del comentario. Córdoba no sabe que existe en la tierra otra cosa que Córdoba (...).

Es verdad que el viajero que se acerca a Córdoba, busca y no encuentra en el horizonte, la ciudad santa, la ciudad mística, la ciudad con capelo y borlas de doctor. Al fin, el arriero le dice: "Vea ahí..., abajo... entre los pastos..." Y en efecto, fijando la vista en el suelo, y a corta distancia, vense asomar una, dos, tres, diez cruces seguidas de cúpulas y torres de los muchos templos que decoran esta Pompeya de la España de la *media edad*.⁴

La imagen de inmovilidad enclaustrada que da Sarmiento, la de depósito de tránsito señalada por Mantegazza y la de continuidad y cambio que percibe Menéndez, no sólo expresan momentos históricos diferentes. También sugieren otra manera de estudiar una ciudad, teniendo en cuenta dónde está situada y cómo se vincula con lo que está más allá de ella. Es decir, se hace necesario apelar a categorías y métodos analíticos.

Así, por ejemplo, Marcel Roncayolo llama la atención respecto de las dificultades que presenta el estudio de la ciudad (para la cual no existe una teoría general y "cuya elaboración es problemática"), como también de las precauciones que deben observarse en él. Para este autor, como para otros, es necesario destacar, insistir "en la naturaleza histórica de la ciudad" y la inconveniencia de "reducir la ciudad (...) a un conjunto de objetos urbanos [o] a una combinación de funciones (...). Es indispensable considerar dos perspectivas complementarias que no contienen, sin embargo, mecanismos de naturaleza diversa: la ciudad, en sus relaciones con el terreno circundan-

4.- La cita de Sarmiento se encuentra en el capítulo 7 de *Facundo o civilización y barbarie en las pampas argentinas*, texto del que, como es sabido, existen muchísimas ediciones. Cito de la realizada por el Centro Editor de América Latina (Biblioteca Argentina Fundamental/18), Buenos Aires, 1979, págs. 103-105.

te y con otras ciudades, se puede considerar como un todo; se define como un punto o un lugar privilegiado. De acuerdo con una distinción clásica, la ciudad revela también, por medio de sus paisajes, una estructura, un ordenamiento de las divisiones internas. Sin embargo, el fundamento de la sociedad urbana, de las ideologías que sostienen, justifican o modelan la ciudad, de las representaciones de aquellos que la habitan o frecuentan, sólo se puede captar si se supera esta ruptura en la combinación entre lo interno y lo externo”.⁵

En geografía urbana se distingue, en el análisis a escala regional y local, entre la *posición* o *situación*, para el primero, y el *emplazamiento*, para el segundo.⁶ No me detendré aquí en el estudio de su diferenciación para precisar fehacientemente las relaciones que la ciudad establece con su espacio natural y con su espacio económico. Sólo señalaré, en relación al análisis a escala regional, que la ciudad de Córdoba se caracteriza por encontrarse en una situación de encrucijada de contacto de regiones naturales y socio-económicas distintas. “En zonas geográficamente contrastantes [indica Pierre George], la encrucijada se identifica con un contacto. En estas condiciones, cada haz de caminos, incluso cada camino, contribuye a la vida urbana con una unidad geográfica peculiar. La ciudad es entonces centro de intercambios de productos que se complementan, lugar de reunión de pueblos formados en escuelas de actividades distintas, o medios naturales originales. La ciudad no es ya expresión de una región natural homogénea. Al vincular comarcas dispares puede provocar, por propia iniciativa, su asociación, la cual se presenta entonces como una región que le debe su existencia, una región geográfica con bases naturales espontáneas”.⁷

Una ligera revista de los relatos de viajeros que desde el Litoral viajan hacia el Alto Perú, indica cómo todos ellos perciben de inmediato el notable contraste entre la llanura pampeana —“un gran campo interminable de pasto”, dice, por ejemplo, Campbell Scarlett— y los alrededores de Córdoba, donde predomina la vegetación boscosa, que ha aparecido sobre las márgenes del río Tercero, y se observan las primeras sierras, hacia las que lleva una suave cuesta; de acuerdo con las clasificaciones más recientes, la capital provincial queda dentro del área o faja pedemontana. Históricamente, en esa faja de contacto entre dos regiones distintas, la ciudad de Córdoba reúne pronto los caminos a y desde Cuyo y Chile, Santa Fe y Asunción, Buenos Aires y el Atlántico, amén de aquel “camino fundador” que viene del Alto Perú y el norte del Tucumán. Así, en el mercado local es posible adquirir una relativamente amplia variedad de mercancías, de diversos orígenes: azúcar, comestibles diversos, aguardientes, vinos, textiles, cueros y derivados, hierro, metales preciosos... Igualmente usual es encontrar comerciantes, troperos y arrieros provenientes de los más variados lugares.

5.- Marcel RONCAYOLO, *La ciudad*, Ediciones Paidós, Barcelona-Buenos Aires-México, 1988, págs. 9-15

6.- “Podemos decir que la *posición* es la ubicación de la ciudad en relación con hechos naturales susceptibles, en el pasado o en el presente, de influir en su desarrollo, el cual a su vez está vinculado a su facilidad de irradiación. Se trata, pues, de una *noción de valor relativo, expresada en función de los factores circunstanciales de desarrollo urbano y urbanización*. (...) Entendemos por *emplazamiento* el marco topográfico en el cual la ciudad se ha enraizado, al menos en su origen”. Pierre GEORGE, *Compendio de geografía urbana*, Ariel, Barcelona, 1964, pág. 47; subraya P.G.

7.- P. GEORGE, *Compendio...*, op. cit., págs. 61-62.

Esa peculiar situación es la que lleva a Raúl Orgaz a definir a Córdoba como una ciudad bifacial: semiperuana, semiplatense. El largamente persistente comercio mular contribuye a mantener esta bifacialidad, pero la llegada del ferrocarril la volcará decisivamente hacia su no menos antigua “vocación atlántica”. Curiosamente, los efectos económicos de ese mismo ferrocarril le obligarán a volver hacia el Norte, región en la que sus noveles producciones fabriles encontrarán principalísimos mercados, pero también un área de competencia muy difícil con la producción industrial de Buenos Aires.

Desde el punto de vista del emplazamiento, la ciudad fundada por Cabrera y trazada por Suárez de Figueroa prácticamente queda aprisionada por su topografía durante tres siglos. Precisamente, es justo tras éstos cuando ella se expande más allá del río y de las barrancas. Para decirlo con las palabras de Alfredo Terzaga, por trescientos años “la ciudad *obedeció* a la topografía, después de 1880 la *contrarió* decididamente, aunque sin borrar del todo la influencia del terreno”.⁸

La planta urbana trazada por Lorenzo Suárez de Figueroa, allá por 1577, es un damero rectangular de 70 manzanas —10 de este a oeste por 7 de norte a sur—, siendo sus líneas exteriores las actuales calles Paraná-Santiago del Estero, por el este; Lima-Santa Rosa, por el norte; Jujuy-Bolívar, por el oeste, y bulevares San Juan-Illia (ex Junín), por el sur. Esa traza es presa de la topografía: el río Suquía (o Primero) y sus barrancas, al norte; al este, otra vez el río; el arroyo La Cañada hacia el poniente; las barrancas al sur; salvo este último límite, la ciudad primigenia no alcanza a tocar físicamente los otros y deja espacios vacíos entre ella y los accidentes naturales. Más tarde, algunos de esos espacios vacíos, en particular el septentrional, serán ocupados por pulperías, mesones y ranchos de lavanderas; en el oriente, en el barrio San Roque, se instalan más posadas y mesones, mientras por el sur, detrás de la iglesia y cementerio de San Francisco y recostados en las barrancas, se levantan los ranchos de los esclavos y de las prostitutas. Incidentalmente, es sabido que la profusión de éstas constituye por muchísimas décadas un elemento social distintivo de la ciudad de Córdoba, al punto de definir, junto con los conventos e iglesias, esa especie de síntesis de ella expresada en el dicho popular “en cada cuadra una iglesia y en cada esquina una puta”. A propósito de esta asociación entre religión y prostitución, cabe recordar que Sarmiento la plantea muy explícitamente en *Facundo*.⁹

8.- Alfredo TERZAGA, *Geografía de Córdoba*, Editorial Assandri, Córdoba, 1963, pág. 284.

9.- “Cada convento o monasterio tenía una rancharía contigua, en que estaban reproduciéndose ochocientos esclavos de la orden: negros, zambos, mulatos y mulatillas de ojos azules, rubias, rozagantes, de pierna bruñida como el mármol; verdaderas circasianas dotadas de todas las gracias, con más de una dentadura de origen africano, que servía de cebo a las pasiones humanas: todo para mayor honra y provecho del convento a que estas huries pertenecían”. Sarmiento, *Facundo*, p. 103. Esas rancharías se encuentran en los conventos de San Francisco, Santo Domingo, Santa Catalina, de los Betlemitas y en los Colegios de Monserrat y de Loreto. En ellas, hombres y mujeres “libres y esclavos se confundían en la miseria común. Vagos, mendigos y ladrones alternaban con lavanderas, peones y «gente del servicio» (...). Vicios, corrupción, hacinamiento, miseria y, de vez en vez, la alegría mulata en las fiestas religiosas”. He ahí parte del cuadro que describe Emiliano ENDRĚK en *El mestizaje en Córdoba. Siglos XVIII y principios del XIX*, Universidad Nacional de Córdoba, Facultad de Filosofía y Humanidades, Instituto de Estudios Americanistas, Cuadernos de Historia N° XXXIII, Córdoba, 1966; la cita, en pág. 28.

Lamentablemente, el tema de la prostitución urbana cordobesa -tan rico para su tratamiento por la historia social y/o la sociología histórica- ha sido descuidado por completo, al menos hasta hoy, pese a la existencia de una profusa documentación en la sección Tribunales del Archivo Histórico de la Provincia.

Más allá de los límites indicados se extienden los bajos del Pucará, al sureste, de Ariza (San Vicente) y de Amado (General Paz), al este, mientras desde 1670 se cuenta, al suroeste, con el rancherío indígena llamado El Pueblito o La Toma, formado por malfines y quilmes extrañados después de la derrota calchaquí en el gran alzamiento. Durante la administración Sobremonte (1783-1797) la ciudad experimenta las primeras transformaciones considerables, un verdadero hito dentro de lo que hasta entonces ha sido un lento fluir. Entre las muchas medidas tomadas por el gobernador intendente para toda la jurisdicción —todas ellas decisivas, por lo demás— interesan aquí sólo las que afectan a la capital: construcción de defensas sobre el río Primero; división de la ciudad en seis cuarteles (barrios); nomenclatura de las calles, utilizando tarjetas; tapiado de espacios baldíos (para “cerrar los huecos entre las casas”), en 1785; instalación de aguas corrientes y fuentes públicas (1785-1788); apertura de escuela pública gratuita, reglamentación del abasto de carne de la ciudad (1786); servicio de alumbrado público mediante 113 faroles a velas de sebo (1788); ampliación del edificio del cabildo (1789); construcción del paseo público —hoy Paseo Sobremonte—, transponiendo la Cañada (1789-1791, añadiéndosele sauces y un obelisco en 1805 y un cenador en 1806); hospital de mujeres (1791); supresión de las corridas de toros (1797); medidas respecto de salubridad en el matadero, completando esta política de urbanización, son tomadas en 1804, después de su mandato. El censo que levanta el gobierno de Sobremonte para medir la población de la jurisdicción bajo su mando informa que la ciudad de Córdoba tiene, hacia fines del siglo XVIII, 8.000 habitantes y toda la provincia, 38.110.

La construcción del paseo público es, urbanísticamente, un hecho importante. Su trascendencia va más allá de la mera apertura de un centro de reunión y distracción, aunque ésta es una función destacable, como permite comprobarlo la coincidencia de diferentes testimonios. Es, en rigor, el mojón inicial de la expansión hacia el oeste y allende los límites determinados por la geografía. El tendido de un puente sobre La Cañada (1796), prolongando la calle de La Alameda (hoy 27 de Abril) permite el paso y la conexión directa no sólo con el paseo sino también —lo que es decisivo— con las zonas de las quintas de Santa Ana y La Toma, adonde se llega siguiendo la acequia principal (construida por los calchaquíes del Pueblito), que desemboca en el paseo formando el lago y sirve de canal de riego a las quintas intermedias, obra ésta que aprovecha las pendientes de las barrancas. Constituye, como supo advertirlo Terzaga, “el primer sector rural vinculado directamente a la ciudad y convertido pronto en sector suburbano”.¹⁰ En el momento de su construcción, la obra sirve para definir el rumbo de la expansión urbana y la nueva planta de la ciudad, impronta de magnitud tal que se mantiene durante unas ocho décadas. Sin riesgo de hipérbole, puede afirmarse que no hay medida de efecto igual hasta la llegada del ferrocarril y el cruce del río Suquía para unir el damero originario con los centros aparecidos sobre sus bandas norte (General Paz, Alta Córdoba) y sur (San Vicente), e incluso hasta la construcción de

10.-TERZAGA, *Geografía*, op. cit., p. 282.

Nueva Córdoba. De hecho, el cruce de La Cañada, con el puente de La Alameda y el paseo, marca el comienzo de la que será la tendencia histórica de la ciudad: la expansión hacia el oeste, a despecho del crecimiento del sur, el este y el norte.

Pocas son las modificaciones que experimenta la ciudad, desde el punto de vista urbanístico. Recién en 1853 se construyen nuevas obras de defensa en el río, mientras en 1858 se realiza un nuevo ordenamiento de aquélla en sectores. En 1860 se abre el Mercado Norte —en el solar delimitado por las actuales calles Sarmiento, Rivadavia, Catamarca y San Martín— y en el año siguiente entra en funcionamiento el molino a vapor del francés Víctor Roqué. Una disposición de 1866 torna obligatoria la ochava de las esquinas (y esta innovación es un dato esencial de la renovación urbanística), disponiéndose luego un nuevo nomenclador de calles y la numeración de las puertas de casas. Y en lo que hoy llamaríamos una adecuada política de protección de la calidad de vida, una medida de 1866 prohíbe la presencia de curtiembres dentro de un radio de 25 cuadras desde la Plaza Mayor (actual San Martín). En noviembre de 1869 se contrata el servicio de alumbrado a gas, en 1870 llegan el ferrocarril y el telégrafo y en 1871 se inaugura el Observatorio Astronómico Nacional.

Esta ciudad en transición, aunque urbanísticamente todavía modelada según el patrón colonial, debe enfrentar el fuerte peso de la geografía, del emplazamiento en el “pozo”, cuya intención originaria es favorecer la defensa de la población frente a eventuales ataques indígenas. Con su notable percepción sociológica, Sarmiento encuentra que tal circunstancia ha forzado a la ciudad “a replegarse sobre sí misma, a estrechar y reunir sus regulares edificios”. Precisamente, cuando a comienzos de los 1880 se plantea de modo deliberado la expansión de la traza urbana, el muy emprendedor Miguel Crisol parte de un diagnóstico muy preciso:

Córdoba está ahogada dentro de un hoyo de barrancas, con un huraco al oeste por donde penetra el río y otro huraco al este por donde sale. No tiene otro desahogo y hace tres siglos que, resignada e inerte, mira que las lluvias torrenciales inundan de lodo sus calles, y los vientos de todos los rumbos la cubren de arena movediza de los altos.¹¹

La apreciación se encuentra en los fundamentos del monumental proyecto de remover las barrancas de los Altos del Sud, nivelarlas y levantar en su lugar viviendas elegantes, un parque amplio y moderno (diseñado por Carlos Tays), calles empedradas, iluminación eléctrica, tranvías, agua corriente..., todo sobre una traza haussmanniana. La ruptura del claustro encerrado entre barrancas alcanza su punto más significativo, en efecto, en la construcción de Nueva Córdoba, la expresión más notable de la tarea de domeñar la limitación física a la extensión de la planta urbana originaria. Si bien el proyecto Crisol tiene decisiva incidencia en esa tarea, aquí he de detenerme, por razones

11.-Citado por Efraín BISCHOFF, *Historia de los barrios de Córdoba. Sus leyendas, instituciones y gentes*, B. Editores, Córdoba, 1986, pág. 302.

12.-Me ocupo de la construcción de Nueva Córdoba —que será el barrio residencial de las familias dominantes— en *Industria y urbanización...*, tomo 2, págs. 377-390.

de espacio, sólo en la hipótesis del papel del ferrocarril en tal proceso.¹²

La ruptura del claustro

El Ferrocarril Central Argentino llega a Córdoba, desde Rosario, en 1870; la sección Norte del Central Córdoba a Tucumán se inaugura en 1875, mientras la sección Este (a San Francisco y luego hasta Santa Fe) lo es 1888. El Ferrocarril Córdoba y Noroeste, al valle de Punilla y Cruz del Eje, en 1891-1892; el que une la ciudad con el centro calero de Malagueño (que empalma con el Central Argentino en la estación Ferreyra) comienza a funcionar en 1895. En el espacio urbano y suburbano hay tres estaciones centrales y cinco (luego nueve) secundarias de tales líneas. Las estaciones de los Ferrocarriles Central Argentino y Córdoba-Malagueño (al este y sureste de la traza originaria de la ciudad) y Central Córdoba (en Alta Córdoba, al norte de ella, cruzando el río) actúan como nucleadoras de establecimientos fabriles y manufactureros, del mismo modo que se observa en, por ejemplo, Buenos Aires y São Paulo. Varios de ellos se instalan en el antiguo sector de transición (entre las calles Santa Rosa-Lima, límite norte de la traza de Suárez, y el río). En otros casos lo hacen en las nuevas urbanizaciones del este (Alberdi) y del oeste (General Paz y San Vicente). Finalmente, algunas otras fábricas aparecen en lugares más alejados, en la nueva periferia: es el caso de la cementera en Rodríguez del Busto, en el noroeste, o el de la fábrica de carburo de calcio y de los hornos ladrilleros y caleros en las proximidades de la línea férrea a Malagueño, en el sur y sureste.

El ferrocarril desempeña un papel innovador en la estructura urbana de la ciudad de Córdoba y guarda relación con la aparición de las primeras fábricas, una década después. Su impacto en la economía de la ciudad es de una magnitud tal que supera este campo e incide decisivamente en la trama urbana, alterando la tendencia a la expansión hacia el oeste. La ciudad se disloca y adquiere una nueva armadura.

Antes de que el tren inaugurara el transporte conjunto de cargas, pasajeros y piezas postales, para las primeras se utiliza el viejo sistema de arrias y carretas, mientras los viajeros emplean las galeras o las mensajerías. Sortear las barreras de las barrancas del norte y del sur, obliga a los caminos hacer un rodeo por el este o bien por el oeste, de manera tal que, en cualquier caso, entrar y salir de la ciudad no son tareas fáciles ni rápidas, agravándose en ocasión de las crecientes del río.

El ferrocarril no puede permitirse los rodeos y eventualidades a que son sometidas arrias, carretas, y galeras. Apela a la tecnología y abre y corta las barrancas (como ocurre en el sur con el Central Argentino que viene de Rosario), o bien construye puentes sobre el río. En efecto, el ramal de esa línea que, desde su estación, va a unirse con las vías del Central Córdoba, lo atraviesa mediante el llamado "puente negro" y luego corre por la parte superior de las barrancas del norte, más o menos paralelamente al curso fluvial. A su vez, la erección de la estación del Central Córdoba, en los Altos del Norte (Alta Córdoba), obliga a la construcción de puentes para vehículos y

peatones, permitiendo unir el centro histórico con el nuevo barrio, superando la barrera del Suquía. De esta forma, adicionalmente, estimula la urbanización de un nuevo sector de la ciudad.¹³

A diferencia de otras ciudades —por ejemplo, Buenos Aires—, el papel de los trenes suburbanos parece ser poco significativo en lo atinente al traslado de pasajeros que trabajan en la ciudad y viven en pueblos vecinos. En cambio, es muy importante en lo relativo al establecimiento de un nexo con la región, particularmente en cuanto se refiere a la provisión de alimentos (verduras, frutas, carnes, lácteos) y, en menor escala, a un incipiente y temporario turismo. A la primera área vinculada por el ferrocarril —un radio de 35 a 50 kms., esto es, el actual Gran Córdoba—, hay que agregar una escala mayor, regional en sentido estricto, que simultáneamente intermedia entre la anterior y una tercera, la del mercado nacional, decisiva para la suerte de la industria cordobesa. La acción del ferrocarril, por lo tanto, se ejerce sobre la *posición* de la ciudad.¹⁴

Modernidad/modernización

Es ya un lugar común considerar el año 1880 como una fecha clave en el proceso de organización política del país. Es, brevemente, una fecha símbolo que, en rigor, alude más a la década que al año, y es considerada como coronación del proceso de formación del Estado nacional o, como me parece más ajustado, central. Pero 1880 no es sólo alusión al hecho de que los argentinos tienen, al fin, un efectivo Estado. La célebre consigna roquista “Paz y administración” traduce muy bien, en clave argentina, la fórmula positivista “orden y progreso”. El período que se abre por entonces y se prolonga hasta 1930 suele denominarse Argentina moderna. Modernidad, modernización, secularización aparecen, en efecto, como la nota distintiva del mismo, tal como lo han planteado Gino Germani, Roberto Cortés Conde, Ezequiel Gallo, entre otros.¹⁵

Ahora bien: ¿qué son la modernidad y la modernización? ¿Son sinónimos o son conceptos diferentes? Sin entrar en un tratamiento detallado del problema, aquí se ha-

13.-Cabe señalar que los nuevos sectores de transición y de quintas aparecidos por entonces establecen una rápida conexión física con el casco chico (es decir, el centro histórico o la traza originaria de la ciudad), en parte mediante el tendido de siete puentes sobre el Suquia, en parte por el trazado de avenidas y bajadas. Las líneas tranviarias juegan aquí un papel muy importante en relación al transporte de pasajeros: San Vicente, General Paz y Alberdi son los primeros barrios unidos con el centro por este novísimo medio; más tarde se agregan San Martín, Alta Córdoba y Nueva Córdoba. (El tranvía a caballo comienza a circular en Córdoba en 1879; el eléctrico, treinta años después). El río, en cambio, no cumple ninguna utilidad como vía de comunicación: históricamente opera como una verdadera línea-límite y es sólo a partir de la construcción de puentes cuando ella comienza a superarse.

14.-No puedo desarrollar aquí, por razones de espacio, este punto. Me ocupo detenidamente de él en *Industria y urbanización...*, tomo 2, págs. 432-469.

15.-Pueden verse: Roberto CORTÉS Conde y Ezequiel GALLO, *La formación de la Argentina moderna*, Editorial Paidós, Buenos Aires, 1967; Torcuato S. DI TELLA, GINO GERMANI, JORGE GRACIARENA y colaboradores, *Argentina, sociedad de masas*, EUDEBA, Buenos Aires, 1ª ed., 1965; GINO GERMANI, *Política y sociedad en una época de transición. De la sociedad tradicional a la sociedad de masas*, Editorial Paidós, Buenos Aires, 1ª ed., 1962 (particularmente caps. 7 y 8), y en su compilación, *Urbanización, desarrollo y modernización*, Paidós, Buenos Aires, 1976.

rán algunos trazos gruesos para explicitar sus términos y precisar cuál conceptualización se emplea en este texto, es decir, desde dónde se habla.

Silvia Sigal y Ezequiel Gallo —en su clásico artículo sobre la formación del radicalismo— recurren a una definición operacional, según la cual un proceso de modernización es “urbanización y alfabetización, más extranjeros por la situación peculiar de Argentina como país de inmigración”. Señalan también que tal proceso “implica en la práctica algún grado de desarrollo industrial”, si bien “es necesario manejar las dos líneas por separado: modernización por un lado y proceso de industrialización por el otro”.

James S. Coleman, a su vez, define a una sociedad moderna por la presencia, “entre otras cosas”, de: grados comparativamente altos de urbanización, renta *per capita* y comercialización e industrialización de la economía; alfabetización generalizada; movilidad geográfica y social extensiva; “una red extensa y penetrante de medios de comunicación de masas y, en general, participación e implicación generalizados de los miembros de la sociedad en los procesos sociales y económicos modernos”.

Por su parte, Gino Germani —entendiendo que las definiciones sobre modernización son más polémicas aún que las de urbanización— prefiere utilizar “la noción de *secularización*, una idea conceptual que se asocia tanto con la ciudad como con los dos grandes cambios ocurridos en la historia de la humanidad: la transición de la sociedad «primitiva» a la sociedad «civilizada» y el surgimiento de la modernidad a través de una mutación sociocultural acaecida dentro de la «civilización» particular. Aquí se define la secularización como un conjunto de tres aspectos íntimamente relacionados, que conciernen: a) al tipo de acción social; b) a la diferenciación y especialización de las instituciones, y c) a la institucionalización del cambio”.¹⁶

Esa idea de modernización/secularización es parte del debate en torno al tema, fuerte en la década de 1960, debate que impregna al conjunto de las ciencias sociales occidentales y lleva, en América Latina, al cuestionamiento conceptual de la diáda “sociedad tradicional” y “sociedad moderna”, a la propuesta de efectuar un “análisis integrado del desarrollo” y a la noción de dependencia, que algunos quieren convertir en teoría, en contraposición con los argumentos de Fernando Henrique Cardoso y Enzo Faletto, los primeros grandes cuestionadores del paradigma evolucionista sociedad tradicional - sociedad moderna, para los cuales los estudios de dependencia son un capítulo de la teoría del desarrollo. No es del caso ocuparse aquí de esta cuestión.

El tratamiento del problema se renueva con el empleo, de manera indistinta o diferenciada, de las nociones de modernización y modernidad, expresión ésta que rea-

16.-La definición de GALLO y SIGAL, en su artículo “La formación de los partidos políticos contemporáneos: la UCR (1890-1916)”, en DI TELLA, GERMANI, GRACIARENA y colaboradores, *Argentina, sociedad de masas*, op. cit., págs. 125-126. De allí (p. 125, n.2) se ha tomado la de COLEMAN, originariamente formulada en Gabriel Al ALMOND y James S. COLEMAN (eds.), *The Politics of the Developing Areas*, Princeton University Press, Princeton, 1960, pág. 532. La posición de GERMANI, optando por secularización, en su artículo “La ciudad, el cambio social y la gran transformación”, en Gino GERMANI (comp.), *Urbanización, desarrollo y modernización*, op. cit., pág. 12.

parece con fuerza a partir de los trabajos de Carl Schorske y de Marshall Berman y que entre nosotros lleva a Beatriz Sarlo a postular una modernidad periférica para la Buenos Aires de las décadas de 1920 y 1930.¹⁷

Berman, quien concibe su libro como “un estudio sobre la dialéctica de la modernización y del modernismo” y entiende que durante el siglo XIX se desdoblaron una y otro, designa con el término *modernidad* a “un tipo de experiencia vital —experiencia de tiempo y espacio, de sí mismo y de otros, de las posibilidades y peligros de la vida— que es compartida por hombres y mujeres en todo el mundo. Ser moderno es encontrarse en un ambiente que promete aventura, poder, alegría, crecimiento, auto-transformación y transformación de las cosas de alrededor —pero al mismo tiempo amenaza destruir todo lo que tenemos, todo lo que somos. La experiencia ambiental de la modernidad anula todas las fronteras geográficas y raciales, de clase y nacionalidad, de religión e ideología: en ese sentido, puede decirse que la modernidad une a la especie humana. (...) Ser moderno es hacer parte de un universo en el cual, como dice Marx, «todo lo que es sólido se desvanece en el aire»”.

Para Berman, la *modernización* alude, en el siglo XX, a un torbellino alimentado por muchas fuentes: grandes descubrimientos en las ciencias físicas, cambio de la imagen del universo y del lugar de la humanidad en él, industrialización de la producción —con su capacidad para transformar ciencia en tecnología, crear nuevos ambientes humanos y destruir otros, acelerar el propio ritmo de vida, generar nuevas formas de poder corporativo y de lucha de clases—, explosión demográfica, rápido (y a veces catastrófico) crecimiento urbano, sistema de comunicación de masas, Estados nacionales cada vez más poderosos, movimientos sociales de masas y de naciones y, finalmente, “dirigiendo y manipulando a todas las personas e instituciones, un mercado capitalista mundial, drásticamente fluctuante, en permanente expansión”.

La historia de la modernidad se divide, a su juicio, en tres fases, que llevan desde comienzos del siglo XVI a la actualidad. La primera es la de gestación, de las primeras experiencias de la vida moderna. En la segunda de ellas —entre la Revolución Francesa y el Novecientos— se experimenta una “profunda dicotomía”, una “sensación de vivir en dos mundos simultáneamente”, uno revolucionario, otro que todavía no es completamente moderno. Es allí donde “emerge y se desdobla la idea de modernismo y modernización”. La tercera, durante el siglo XX, el proceso de ésta se expande a escala planetaria y “la idea de modernidad, concebida en innumerables y fragmentarios caminos, pierde mucho de su nitidez, resonancia y profundidad y pierde su capacidad de organizar y dar sentido a la vida de las personas”.

“El pensamiento actual sobre la modernidad [señala Berman más adelante] se divi-

17.- Carl E. SCHORSKE, *Fin-de-Siècle Vienna*, Alfred A. Knopf, Inc., 1st. ed., New York, 1961, (hay edición en español); Marshall BERMAN, *All that is Solid Melts into Air*, Simon and Schuster, New York, 1982, (hay edición en español); Beatriz SARLO, *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930*, Ediciones Nueva Visión, Buenos Aires, 1988.

18.- Marshall BERMAN, *Tudo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade*, Companhia das Letras, São Paulo, 4^ª reimpressão, 1987, págs. 15-17 y 87.

de en dos compartimentos distintos, herméticamente lacrados uno en relación al otro: «modernización» en economía y política, «modernismo» en arte, cultura y sensibilidad”.¹⁸

El sociólogo peruano Aníbal Quijano, reflexionando sobre la modernidad en América Latina, subraya la necesidad de distinguir, en la historia de ésta, entre modernidad y modernización. Según su argumento, si bien América Latina es “tardía y casi pasiva víctima de la «modernización»”, en un principio tiene, en cambio, una participación “activa en el proceso de producción de la modernidad”, comenzado “en el violento encuentro entre Europa y América, a fines del siglo XV”, al cual sigue, en una y otra, “una radical reconstitución de la imagen del universo. (...) La primigenia modernidad constituye, en verdad, una promesa de liberación, una asociación entre razón y liberación”, es decir, la modernidad como razón liberadora. El último gran movimiento conjunto o simultáneo europeo-latinoamericano de construcción de la modernidad es, según Quijano, la Ilustración. Inmediatamente después, la historia diverge: “mientras en Europa el mercantilismo va mutándose en capitalismo industrial, en América Latina colonial, y en particular desde el último tercio del siglo XVIII, va estagnándose debido a la política económica de la metrópoli colonial y al desplazamiento de las relaciones de poder en favor de Inglaterra. Así, mientras la modernidad en Europa termina formando parte de una radical mutación de la sociedad, alimentándose de los cambios que aparejaba la emergencia del capitalismo, en América Latina, desde fines del siglo XVIII en adelante, la modernidad es envuelta en un contexto social adverso, porque el estancamiento económico y la desintegración del poder que el mercantilismo articulaba, permiten que los sectores sociales más adversos a la modernidad ocupen el primer plano del poder”.

El triunfo y consolidación de la hegemonía británica durante el siglo XIX es también el de la concepción de la racionalidad “como arsenal instrumental del poder y de la dominación. (...) La modernidad sería, en adelante, vista casi exclusivamente a través del enturbiado espejo de la dominación. Había comenzado la era de la «modernización». Esto es, la transformación del mundo, de la sociedad, según las necesidades de la dominación. Y específicamente, de la dominación del capital, despojado de toda otra finalidad que la acumulación. (...) Para América Latina esa inflexión de la historia fue no sólo decisiva. Fue catastrófica. La victoria de la instrumentalización de la razón en servicio de la dominación, fue también una profunda derrota de América Latina, pues por su propia situación colonial, la producción de la racionalidad moderna estuvo ahí asociada, sobre todo, a las promesas liberadoras de la modernidad. La «metamorfosis» de aquélla quedaría destinada a durar por un período histórico muy prolongado. América Latina no volvería a encontrar la modernidad sino bajo la cubierta de la «modernización»”.

Así, si la modernidad es la primacía de la razón liberadora, la modernización es el reinado de la razón instrumental. Ambas manifestaciones de la razón existen, se en-

19.-Véase, Aníbal QUIJANO, “Modernidad, identidad y utopía en América Latina”, en Varios autores, *Imágenes desconocidas. La modernidad en la encrucijada postmoderna*, CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires, 1988, págs. 17-24; las citas, en págs. 17-19.

cuentran en tensión desde el momento mismo de la Ilustración. En América Latina, entonces, la primacía de la segunda sobre la primera es una expresión de lo que Quijano llama la metamorfosis de la modernidad en modernización.¹⁹

La breve e incompleta presentación precedente de la cuestión sólo apunta, como he dicho, a dibujar unos trazos gruesos que nos permitan destacar algunos aspectos y a precisar desde dónde hablo o dónde me sitúo. En ese sentido, comparto la posición de Aníbal Quijano y entiendo la modernización como expresión de la modernidad dependiente, como un movimiento de la historia de nuestras sociedades que produce sustanciales —mas no radicales— transformaciones de éstas. Es un movimiento, inducido por la expansión del capitalismo europeo, que desencadena fuerzas (económicas, sociales, políticas, culturales) potencialmente liberadoras cuyo límite infranqueable son las relaciones de dependencia, que frustran la posibilidad de un desarrollo autónomo.

La modernización argentina, cuya manifestación más alta se da en Buenos Aires —tan orgullosa de su aire arquitectónicamente francés, si bien, en rigor, se aprecia una combinación de estilos que no desdeña el eclecticismo—, es buena muestra de la frustración aludida. Pero si en Buenos Aires se produce una casi total renovación urbana, en Córdoba los cambios son más modestos, menos audaces, para concluir adoptando un aire decididamente provinciano, tan contrastante con uno de los rasgos de tal modernización, el cosmopolitismo.

En el *Manifiesto del Partido Comunista*, reseñando el papel histórico de la burguesía, Karl Marx y Friedrich Engels subrayan el carácter constantemente revolucionario de ésta, sobre el cual dicen:

Revolución ininterrumpida de la producción, continua perturbación de todas las relaciones sociales, interminable incertidumbre y agitación distinguen la era burguesa de todas las anteriores. Todas las relaciones fijas, enmohecidas, con su cortejo de antigüedad y venerables preconceptos y opiniones, son desterradas; todas las nuevas relaciones se tornan anticuadas antes de que lleguen a osificarse. Todo lo que es sólido se desvanece en el aire, todo lo que es sagrado es profanado...

Por cierto, como es obvio, no he de postular aquí la existencia de una burguesía cordobesa revolucionaria. Hay una burguesía cordobesa, sí, mas ella —sin perjuicio de la capacidad innovadora que demuestra, que es menos de lo posible y más de lo comúnmente admitido— no alcanza esa dimensión sólida y continuamente perturbadora que Marx y Engels consideran distintiva de la clase. He ahí un límite —el que, por lo demás, es el de toda la burguesía argentina— que concluye siendo infranqueable. Pero no es ése el punto que me interesa tratar, sino el de la conmoción en el plano de las convicciones, las ideas, las opiniones, el imaginario social, si se quiere. *Todo lo que es sólido se desvanece en el aire, todo lo que es sagrado es profanado...* es una expresión que compendia muy bien el clima histórico de la época —hacia el Novecientos más acentuado que en 1848— y cuyo empleo en el análisis del caso cordobés me parece pertinente.

Córdoba no es Viena, pero...

No es que Córdoba se parezca a Viena, San Petersburgo, París, Barcelona o, en escala más modesta, Buenos Aires. Sólo que es interesante apreciar que hay un momento —durante las décadas de 1880 y 1890— en que la posibilidad de profundizar las transformaciones es bien notoria. Tal vez la expresión simbólica más clara de esa circunstancia sea la construcción del dique San Roque y la conexas legislación que promueve el empleo industrial de su producción hidroeléctrica. Elijo este símbolo inspirándome en Marshall Berman, quien —recordando que Fausto, el personaje creado por Johang Wolfgang von Goethe, es uno de los héroes de la cultura moderna— llama “modelo fáustico” de desarrollo a aquel que confiere prioridad absoluta a los gigantescos proyectos de energía y transporte en escala internacional” y apunta más al desarrollo de las fuerzas productivas en el largo plazo que a la consecución de ganancias inmediatas. Se trata de “una nueva síntesis histórica entre poder público y poder privado, simbolizada en la unión de Mefístoles, el pirata y predador privado, que ejecuta la mayor parte del trabajo sucio, y Fausto, el administrador público, que concibe y dirige el trabajo como un todo”. En este sentido, entonces, el dique es expresión cordobesa de ese modelo fáustico. Pero Bialet Massé y Casaffousth presos y calumniados, como el formidable proyecto del ingeniero Luis Huergo de construcción de un canal de navegación de 453 kms. de extensión para unir Córdoba (¡ciudad portuaria!) con San Lorenzo y el también fallido plan urbanístico de una Córdoba de bulevares y diagonales son, a su vez, la contracara del símbolo y la expresión de la frustración de un modelo que mira al futuro mucho más que al presente.

La Córdoba *fin-de-siècle*, modernizada mas no moderna, impresiona a viajeros y observadores de manera asaz diferente que al Sarmiento de los duros años 1840. Así, por ejemplo, tan temprano como en junio de 1870 —es decir, recién llegado el ferrocarril, pero una década antes del comienzo de las mayores transformaciones urbanas—, *El Eco de Córdoba* publica una nota del uruguayo José Pedro Varela, quien escribe:

¿Qué se ha hecho de la ciudad fantástica que yo veía en mis ensueños? ¿Dónde están aquellos peones que hablaban en latín y aquellos oratorios en cada cuadra? ¿Dónde, ¡ay!, aquellas mujeres beatas e hipócritas, a las que sólo podía llegarse presentadas por el confesor?

Córdoba, la de hoy, la que yo he visto y veo como sus 34.000 habitantes, es lo que era Montevideo hace 20 años (...); tiene menos riqueza, menos edificios notables, menos movimiento, pero nada más (...). El día de la inauguración [del ferrocarril] tuvo lugar un gran banquete dado por la Empresa, en el que 600 personas de ambos sexos comieron y escucharon discursos.

Al día siguiente tuvo lugar un gran baile. El arreglo de los salones era inmejorable: dominaba en ellos una sencillez unida a un buen gusto dignos de la mejor sociedad (...).

En los días siguientes al baile hubo varias comidas. Aquí tiene Ud. a un libre pen-

sador, me decía a mí mismo, forzado a ver brindis y discursos que empezarán con una cita de la Biblia y concluirán con una invocación al Redentor. [Mas ello no ocurre:] El movimiento liberal se ha operado ya en Córdoba y la juventud cordobesa, como la de ambas márgenes del Plata, no comulga ya con la hostia de las preocupaciones y de los errores del fanatismo. Ahora, ¿quiere Ud. saber dónde vive ese pueblo?

Figúrese Ud. un pueblo, con calles de 12 varas de ancho, entre las que hay algunas empedradas, con casas en su mayor parte de un solo piso y que se terminan con los horribles techos de teja, con hoteles como el de la Paz y el de Córdoba, que pueden competir con los de Montevideo, si se exceptúa el Oriental (...). El paseo merece una descripción especial. Es un cuadro de 150 varas, rodeado por una verja de hierro sostenida por macizos pilares de material. Hay a cada lado una calle de 10 varas de ancho formada por árboles seculares (...). El espacio que resta, 130 varas por cada lado, es un lago de aguas límpidas en cuyo centro se levanta un elegante cenador de material.²⁰

La descripción del Paseo no difiere de las realizadas por otros “viajeros” en las décadas de 1820 a 1840.²¹ Pero no está en ella lo importante del testimonio de Varela, sino en la constatación de la secularización de las costumbres.

Santiago Albarracín, testigo y cronista de la euforia de las transformaciones urbanísticas que experimenta Córdoba, no oculta su entusiasmo cuando describe, en 1889, los trabajos que distinguen los días de la ciudad en renovación

...allá, en el fondo, a los pies de las barrancas, surgen las torres y las casas blancas, en aparente desorden, se oye el ruido que producen sus habitantes, y todo eso forma un conjunto que seduce, atrae y aviva la curiosidad de aquel que por primera vez la visita. Allí está San Vicente; sobre la margen izquierda, General Paz; allá, sobre los Altos del Norte, surgen blancas y coquetas casas, y más acá la gran masa, imponente en aquel cuadro, que constituye la ciudad propiamente dicha.

Por todas partes se ven torres y altas chimeneas; las primeras pertenecen en su mayor parte a las numerosas iglesias que existen en Córdoba para servir como testimonio del poder incontestable que allí tuvo el clero; las segundas, sencillas, esbeltas, de formas siempre iguales, pero más altas que las primeras, indican el progreso moderno, las industrias que se desarrollan enriqueciendo al país, y de sus cúspides salen negros penachos de humo, significando el trabajo en actividad.

(...) Sobre los Altos del Sud se ve un número considerable de hombres en movimiento y espesas columnas de polvo que se levantan a cada instante: es la ciudad nueva, de Crisol, el ensanche de Córdoba, que antes se ahogaba, oprimida por las altas barrancas, que los obreros de Crisol van desmontando y nivelando. Y todo eso salpicado por el verde de las quintas y de los jardines, que contrastan con el aspecto de la

20.-José Pedro VARELA, “Una ojeada a Córdoba”, en *El Eco de Córdoba*, 11 de junio de 1870.

21.-Reproduzco varias de ellas —las de Joseph Andrews, Samuel Haigh, J. Anthony King, William Mac Cann—, como también la que realiza Sarmiento en el *Facundo*, en el tomo 2 (“La ruptura del claustro encerrado entre barrancas”) de mi tesis doctoral citada, págs. 315-318.

planicie de los alrededores.²²

El mismo año, *La Carcajada* publica un artículo en el cual su autor también compara la ciudad de esos días con la de algunos años atrás:

Quién te veía y quién te ve.

He aquí lo que no pudimos menos de exclamar al echar una mirada desde las alturas del palacio municipal sobre esta Córdoba que nos vió nacer.

¡Cuánta diferencia, cuanta transformación, cuánto engrandecimiento y belleza por todas partes! [Treinta años atrás] mirábamos el pueblo de San Vicente (...) en que los Fresnadillos eran dueños de aquella región en que no habitaban sino las moscas, los caranchos y las viscachas [*sic*].

Dirigíamos la visual hacia el pueblo General Paz y al contemplar sus dimensiones y su belleza, no nos era dado rechazar el recuerdo de aquellos tiempos en que Clavero libraba allí una batalla campal con las fuerzas que respondían al triunfo de Pavón y a la revolución encabezada por Olascoaga el 12 de noviembre.

Observábamos hacia el Sud y al ver los trabajos de la Nueva Córdoba y los penachos de humo que parten de las elevadas chimeneas de los hornos de los Sres. Argüello, Vélez y demás [recordábamos] el combate que Oyarzábal libraba en los campos de la Huertilla con el valiente caudillo Luis Alvarez.

Mirábamos hacia el Norte y al contemplar los elegantes edificios de la Alta Córdoba, como la magnífica estación del ferrocarril a Santa Fe, se nos venía de rondón el recuerdo del día en que Cuenca, Salvador Pizarro y otros valientes patriotas derrotaban en esas alturas al caudillo del Tío, es decir, Luis Alvarez.

Observábamos hacia el Oeste, y al mirar los verdes sembradillos que fertiliza el canal de irrigación (...) el recuerdo de la batalla de las "Playas" [vuelve] con el Chacho, Puebla, Varela, Ontivero y tantos otros que cayeron rendidos ante la pujanza de la lanza de Sandez, de la pericia de Paunero, del denuedo de esa juventud compuesta por los Romualdo Pizarro, por los Cuenca, Maldonado, Cordeiro, Ayala, Morillo y otros...

(...) [D]onde está hoy la estatua del héroe de La Tablada y Oncativo, el río 1º extendía uno de sus brazos; donde hoy es la estación del Central Argentino era un bosque formado por una isla, pues un brazo del río partía desde donde hoy está el puente Sarmiento, el mismo que se deslizaba lamiendo las murallas de la cancha de bochas en la quinta de Otero e iba por donde hoy está el Hotel Central e iba a unirse al río a la altura de los hornos de Omarini, punto en el que, en esa época, estaba el madero (...), la aduana estaba donde hoy es la cárcel pública, para venir "a arrodear" [*sic*] enseguida donde hoy están los depósitos de la estación del Central Argentino. (...)

Para dar razón del domicilio de una persona se le decía: vive en la calle de Doña Anacleta, en el barrio de los Rafitas (hoy Mercado Gral. Cabrera), en el barrio de las Petaqueras (Córdoba Nueva), en el barrio de las Siete Vueltas, en el del Churrasco (hoy

22.- Santiago ALBARRACÍN, *Bosquejo histórico político y económico de la Provincia de Córdoba*, Imprenta de Juan A. Alsina, Buenos Aires, 1889, p.

calle Constitución), etc. ¡Y cómo se vivía de bien en ellos! (...) La verdad es que en aquellos tiempos la gente vivía alegre y ni por mientes se le pasaba la idea de que llegaría un día en que el oro estaría a 230.

Por eso la enfermedad de la tisis casi ni se conocía, una vez que todos podían alimentarse perfectamente bien.

Las casas de alquiler no valían nada. La arroba de carne costaba 4 reales bolivianos, el pan era abundante y más de una vez lo hemos visto a don Víctor Roqué tirar (...) pan a los pobres.

(...) Córdoba en vez de envejecerse ha rejuvenecido.²³

Más allá de cierto dejo nostálgico, el articulista nos descubre algunos cambios e indicadores significativos: el ensanchamiento espacial de la ciudad, el incremento del costo de vida, la aparición de la tuberculosis y el ritmo más intenso y complejo de la cotidianeidad, datos todos comunes a los momentos iniciales de los procesos de instalación fabril, a los que Córdoba no escapa.

Otro testimonio, esta vez de 1892 y nuevamente en clave comparativa con el pasado reciente, hace saber:

Uno de los parajes a que concurría todo Córdoba y especialmente las familias pudientes era en aquella época [1870] el hermoso paseo Sobremonte (...). Hoy todo eso ha concluído; este monumento que debió conservarse como una de las mejores reliquias históricas de nuestras generaciones antepasadas, ha desaparecido... Ya la histórica Córdoba no existe. (...) Aquella vida patriarcal que seguía a la colonial se acabó. Sus últimos gobiernos, y sobre todo el último [el de Eleázar Garzón], que trepó al poder por esas carambolas del destino, la desgobernó tanto que ha contribuído en mucha parte a que Córdoba haya sufrido un notable descenso; nada respetó (...), a los buenos hijos de este pueblo hizo a un lado para rodearse de insignificantes advenedizos y llegaron a tal grado los abusos que se cometieron, que poco faltó para que la despoblasen del todo convirtiéndola en una aldea...

Hoy Córdoba, en manos de un distinguido hijo suyo [Manuel D. Pizarro], figura nacional, no ha de tardar en experimentar una saludable reacción. (...) El Concejo Deliberante ha comenzado ya (...) a cambiar el nombre a ciertas calles, por otras mucho más meritorios que el que tenían (...): calle "La Tablada", en conmemoración de un hecho glorioso para este pueblo y "Colón", que se le da a una plaza y calle de las principales de Córdoba [hasta entonces denominadas ambas Juárez Celman].²⁴

En este caso, el cronista, decididamente antiliberal, lamenta la desaparición del monumento colonial y de la vida patriarcal, lo cual no obsta para que también él testimonie la intensidad de los cambios.

23.- "Quién te vela y quién te ve", en *La Carcajada*, Córdoba, 1º de diciembre de 1889.

24.- "Córdoba (colaboración)", en *La Libertad*, 22 de agosto de 1892.

En 1894, tras una estadía de dos días, un visitante deja estas impresiones:

...No bien empecé a columbrar el panorama que ofrece desde las alturas esta ciudad situada en un extenso valle, no bien dejé la estación del FF.CC. y me interné en sus calles rectas y extensas, me encontré en el seno de una capital bella, populosa y animada. (...) Al recorrer aquellas calles tan bien delineadas y al contemplar tantos edificios de estilo moderno y suntuoso, la vista se siente halagada... Bordeando desde el coche la plaza del Gral. Paz y siguiendo la ancha avenida de este nombre, ya presiente el visitante el valor del resto...

La arquitectura en su calidad y expresión modernas poco tienen que envidiar a la misma metrópoli argentina; las casas y establecimiento de todas clases, lucen por sus instalaciones lujosas y llamativas; el alumbrado público abarca todo el amplio municipio y el servicio de tranvías y otros vehículos están en el mismo grado de importancia de otros centros populosos. Si vistosas son sus calles y avenidas, sus plazas son el digno complemento de tan bella y monumental ciudad. La llamada de Colón honraría a cualquier capital (la de Gral. Paz y de la Catedral, igual), existen otros y hermosos paseos, como el de Sobremonte.

Entre el número excesivo [de iglesias] las hay que en riquezas pueden aspirar a la nota de magníficas (la Catedral, la Compañía, la Merced, etc.). En todos estos templos, el lujo del recinto y la suntuosidad de los ornamentos acusan, más que el celo por el culto, una competencia de parroquia a parroquia que, si no en mayor loor de la Divinidad, va en provecho del arte fastuoso.

(...) Hay en Córdoba calles que no las desdeñaría Buenos Aires en sus centros más importantes (San Martín, San Jerónimo, 25 de Mayo, Colón, Deán Funes, Rivera Indarte).²⁵

He aquí un entusiasta de la ciudad que raya en la exageración. No obstante, guardando cierta distancia con el parecer, también en él es posible apreciar el impacto del rediseño de la tricentenaria ciudad fundada por el andaluz Jerónimo Luis de Cabrera.

Del mismo año son las notas que firma "Un alemán":

A principios de 1874 visité por primera vez la ciudad de Córdoba. Con la apertura del FF.CC. Central en 1869 [*sic*, por 1870] y con la Exposición Industrial en 1872 [*sic*, por 1871] abrióse recién al mundo y se hallaba bastante insegura en su esfera productiva. (...) La vida social entre los pocos extranjeros (...) era el Hotel de París, en la calle San Jerónimo, hoy casa habitación del vice-cónsul suizo Kurth. Allí tomaban pensión los profesores alemanes [contratados por Sarmiento para la Universidad] y en el Hotel Europa los comerciantes y los altos empleados del FF.CC. (...). La ciudad tenía poca extensión, con calles tremendamente empolvadas; sólo en iglesias era grande, pues su número habría alcanzado para la población de hoy día, y sin embargo se ha triplicado durante el período. (...) En 1889 volví a ver a Córdoba después de quince años. ¡Qué cambio! Los señores Juárez Hermanos supieron darle un impulso mágico

25.- "Dos días en Córdoba. Impresiones al vuelo", en *La Libertad*, 30 de marzo de 1894.

de progreso, el que fue tronchado en medio de su brillo por la cruel crisis.

(...) Para la actividad de la tormentosa generación de entonces, hallábase de más la barranca al Sud Este de la ciudad y principióse su traslado para hacer surgir una nueva ciudad de villas. Este empresa también quedó empantanada... Sin embargo, (...) algo de los muchos millones gastados quedó en Córdoba: calles bien adoquinadas, soberbios edificios de Banco y particulares adornan la ciudad (...). Se inventó hasta un estilo propio de edificación, el que probablemente debía asombrar al mundo futuro y cuya impresión cómica sobre el visitante no se puede negar [víctima del nuevo estilo es el Paseo Sobremonte: quince años atrás un huracán arrancó sus árboles y no se han reemplazado]. (...) Con la Plaza Las Heras, situada a la orilla izquierda del Río I, al pie de las barrancas de Alta Córdoba, que se halla soberbiamente mantenida, tratóse de reemplazar el Paseo de Sobremonte... Robles, pinos, cedros del Líbano, etc. prosperan (...).

(...) los alquileres son baratos, [pero] el dinero circula poco. El comercio se queja de la imposibilidad de conseguir sus cobranzas (...). Los cafés están desiertos, los voluptuosos carruajes y caballos de raza se han desvanecido...

Como segunda y completamente errada fundación debe mencionarse el arrabal Alta Córdoba, situado sobre los altos del Norte. También se edificaron allí el manicomio y la penitenciaría. Al principio parecía haberse desarrollado activamente la edificación, la que desde hace algunos años quedó totalmente adormecida. Ahora se ostentan las dos magníficas y espaciosas estaciones [ferroviarias], solitarias y abandonadas. (...)

De todos los edificios lujosos, de estilo grandioso, emprendidos durante esa época [la del juarismo], sólo el teatro municipal ha llegado a ser techado [el cronista destaca que tiene mayor extensión que el que se está construyendo en Buenos Aires, frente a la plaza Lavalle (el Colón), pero también un defecto: desde hace años no actúa en él ninguna compañía..., por falta de público].

(...) En San Vicente, pueblo de quintas situado al Este (...), se halla la cervecería alemana del Sr. Ahrens (...). La mayor cervecería de la provincia es la de Río II, propiedad de una compañía inglesa. Actualmente la están agrandando y fabricarán cerveza de Múnich.

Numerosos establecimientos industriales instalados con lujo en San Vicente y General Paz, cuya explotación ha cesado hoy o que nunca han llegado a abrirse, son testimonio de la pompa y magnificencia pasadas. Así, detrás de la estación del tranway hállase un grandioso edificio sin techar, que era destinado para un aserradero. Igualmente en San Vicente he visto en 1891 una curtiembre de colosales dimensiones del sistema más nuevo, la que estaba dirigida por un alemán llamado Hermann, pero después de corta prosperidad fracasó [llevando a su propietario al suicidio] (...).

En las sierras se descubrió kaolín. Se trajo a un francés fabricante de porcelana de Sévres. Hoy el establecimiento está cerrado: no es porque el kaolín no sirva ni tampoco porque la dirección técnica era incompetente, sino sobre todo porque aquí, *en las grandes asociaciones, tomando por modelo la Administración del Estado, desempeña*

el nepotismo un papel demasiado importante. Lo mismo sucede con el lavadero instalado: también ha cesado su explotación hace mucho tiempo.

El Sr. Stuckert me explicó un proyecto para conseguir económicamente extractos de madera por medio de recientes descubrimientos químicos (...), pero *no hay posibilidad de conseguir capital para empresas industriales (...) a pesar de la baratura de las materias primas (...).*²⁷

“Luz y sombra. Cartas de viaje de la Provincia de Córdoba. Del estado futuro de la colonización”, firmadas por “Un alemán”, en *La Patria*, Córdoba, 10, 11, 12 y 17 de julio de 1894; las itálicas son mías.

La larga transcripción de fragmentos de las aún más extensas “Cartas de viaje” de “Un alemán” permite apreciar, otra vez, la intensidad con que los observadores de las modificaciones de la ciudad perciben éstas. Hay un inequívoco tono moderno en el testimonio, que pone de manifiesto la tensión entre “las posibilidades y los peligros de la vida”, que se muestra bien en la potencialidad de la economía a partir de los recursos naturales —apreciación que la transcripción parcial de la fuente no revela en toda la magnitud conferida por el autor— y las frustraciones originadas por la crisis de 1890, que no se limita sólo a la variable económica, pues no deja de señalarse el importante efecto de una concepción política de la administración de los recursos, tanto públicos cuanto privados, fundada en el nepotismo.

Diez años más tarde, en 1904, ese otro agudo observador que es Juan Bialek Masés, tan buen conocedor de la trama de la vida cordobesa, escribe:

Todo es contraste vivo y viva luz y colorido en esta tierra, que lleva el nombre de la ciudad e imperio de los califas, allí están todos los gérmenes de todas las riquezas!

En el presente merecemos azotes por pereza, látigo por indolentes y palo por disipación de inteligencias y energías. Los de arriba se lo achacan al pueblo; es que no se ven ni se examinan; y los de abajo se van, y muchos de arriba, en busca de algo mejor, fuera de casa, arrojando los azares de la emigración, los aprendizajes y sufrimientos, llegan a desplegar energías que ni sospechaban tener en el ambiente de su tierra.

En la capital federal, aumentando la monstruosidad cefálica; en Santa Fe, trillando, estibando, cortando madera; en Tucumán, elaborando caña, *¿dónde se irá que no se encuentre un cordobés?* [subrayado de Bialek Masés].

Si se pudieran romper los obstáculos que a ello se oponen, y provocar la vuelta a Córdoba de sus hijos dispersos... ¡Qué locura de bienestar, de poder y de riqueza!

Mientras que ahora... Ahora, una ciudad hermosa, característica, concentrada, surcada por calles de pisos imposibles e insuperablemente sucias. Una sociedad culta,

27.-“Un alemán” se refiere al emprendimiento llevado adelante -con apoyo del Estado provincial- por el industrial catalán E. Chaminade, entre 1884 y 1901. La fábrica se denomina “La Industrial Cordobesa” y, como otros intentos fabriles de la época, es fuertemente afectada por la crisis de 1890. Me ocupo de ella en el tomo I de la tesis doctoral, pp. 140-149. Este tomo será publicado por la Universidad Nacional de Córdoba con el título *Una industrialización fallida: Córdoba, 1880-1914*.

amable y distinguida; *con traje moderno, pero con ribetes de la nobleza del siglo XVI, que la fundó* [itálicas mías,]; con el sentimiento superior del arte bello, salones elegantes; todo esto en casas de fondos vergonzosos de suciedad, sobre un subsuelo de mulladar podrido, en que se alojan todos los microbios posibles, que devoran a los niños, como los ogros de la fábula. Más atrás ya que La Rioja y Jujuy en materia de urbanización; (...) todo adelanto imposibilitado aquí por apatías y roñoserías inconcebibles; que no cosechan por no gastar en semillas, porque no ven sino la acción de tirar el grano.

Universidad, colegios, conservatorios, escuelas normales y de agricultura, de todo y bueno, que irradia en la República; una alta intelectualidad, que se disipa en estériles discusiones de política bizantina, en ociosidades de club y en vicios de confitería; espíritus democráticos con resabios de monarquía absoluta; la falsa idea de que todo debe hacerlo el gobierno, mata la iniciativa privada.

¿Cómo explicar tan vivos y resaltantes contrastes? Es el efecto necesario de la educación que se lleva a la idealización exagerada, sin nociones prácticas de la vida moderna; educación que exalta el sistema nervioso, que lo enferma y degenera; el goce espiritual, sin ejercicio muscular que lo compense; la actividad mal dirigida, que mata por exceso.

Si una vez se dirige a lo positivo, *se encauza por el atesoramiento estéril y usure-ro, que retira el capital de la industria, que debiera fecundar, y aumenta la miseria.* (Las itálicas son mías).

De ahí que los que prosperan y hacen la vida propia del país, sean *los de abajo, tenidos en menos por menos instruídos o porque no llevan apellidos secularmente conocidos*, que con espíritu más práctico trabajan en vez de teorizar; luchan en vez de permanecer en la tranquilidad atónica; pero éstos se privan de comer huevos por no tirar las cáscaras. (El destacado es mío).

Esta sociedad, así constituida, tiene tolerancias de la más alta cultura, intolerancia de absolutista. Allí se han iniciado todos los progresos, todas las ideas; la juventud está estancada en el marasmo. A los cuarenta años la domina el quietismo de la vejez.

El espíritu moderno invade la Universidad, se infiltra por las escuelas, y ya está vivo en el taller; es en vano querer contenerlo o comprimirlo. (...)

Este estado de cosas es característico de *una sociedad que evoluciona hacia una transformación total en su manera de ser económica y que afloja los resortes mismos de sus rigideces tradicionales, para que se infiltren elementos nuevos.* [Itálicas mías]. Los contrastes no se pueden mantener por mucho tiempo; lo más poderoso se impone. En Córdoba se levanta una juventud liberal a toda prueba, altas intelectualidades pujantes del deseo de subir; los que trabajan se apoderan, con su labor, de la riqueza; mulatos o gringos, el dinero cubre el color y suaviza la corteza; la juventud femenina se apodera de la enseñanza primaria y artística; y en ellas se codean los de arriba con los de abajo, como los hombres en el mundo de los negocios; pero el roce rompe las puntas.

Por otra parte, jamás tuvo tanta fuerza el tiro hacia atrás y la inercia del estacionamiento; una parte de la juventud se disipa en quietudes de vejez y perezas de neurastenia; los cobardes huyen hacia el Litoral.²⁸

Bien leídos, los ácidos comentarios de Biale Massé ponen de relieve la visión crítica que un genuino burgués progresista tiene de la ciudad. Es una mirada que corta a ésta verticalmente —la distinción clasista: los de arriba y los de abajo—, desnuda las contradicciones que la recorren —ciudad hermosa-sucia, sociedad con apariencia moderna-persistencia nobiliaria o, lo que es igual, sociedad burguesa- aristocrática, alta intelectualidad-discusiones bizantinas y de café, demócratas-resabios monarca-absolutistas, tolerancia de alta cultura -intolerancia absolutista, empuje-estancamiento, ricos tacaños, jóvenes viejos—, descubre la tensión entre la modernización económica y la mentalidad tradicional, se regocija con el triunfo del trabajo y del dinero, que permite superar las diferencias étnicas, y con el avance de las mujeres en el acceso a la educación, apuesta al triunfo del poderoso empuje del movimiento innovador.

Los distintos testimonios reproducidos —de momentos y de personas diferentes— trazan un dibujo impresionista de la ciudad en cambio. Ellos permiten reconocer, *mutatis mutandi*, ese clima histórico en lo cual “todo lo sólido se desvanece en el aire, todo lo sagrado es profanado”. El vívido relato de Albarraçín, por ejemplo, es casi un manifiesto: más allá de lo que vale como indicio revelador de las transformaciones, él permite una lectura más, de otro tipo, complementaria: la del debate político e ideológico que simultáneamente sacude a Córdoba y tiene por protagonistas a “liberales” y “católicos”, una polémica que, como es sabido, vincula estrechamente el campo de las ideas con el de las medidas políticas y administrativas en el gobierno, la legislatura, la universidad, la prensa. No se trata, por supuesto, de un pensamiento patrimonio exclusivo de Albarraçín: la inevitable asociación torres de iglesias— chimeneas de fábricas se encuentra en casi todos los relatos y descripciones de la Córdoba *fin-de-siècle* y no se trata de meras casualidades.

He aquí un tema interesante, merecedor de un estudio más profundo. En una primera aproximación puede destacarse la percepción que los sujetos del proceso de constitución de la Argentina moderna tienen de él: para el pensamiento liberal se trata de la confrontación entre la “tradición” y la “modernidad” o el “progreso”, representadas, a su juicio, por los templos y las fábricas, respectivamente. El mismo Albarraçín nos da otro ejemplo:

Las numerosas iglesias que posee y las tradiciones de su pasado, predisponen el espíritu del viajero desfavorablemente, no obstante el bellísimo panorama que a sus pies se desarrolla; más, apenas se interna en las calles de la ciudad, una agradable sorpresa se apodera de él; el aspecto que Córdoba ofrece es alegre, hay movimiento en sus calles, numerosos y elegantes edificios modernos se ostentan por todas partes, con lucidos jardines muchos de ellos; la piqueta demoledora hace caer los muros de las

28.- BIALET MASSÉ, *Informe sobre el estado de la clase obrera*, reedición Hyspamérica, Madrid, 1985, tomo II, págs. 311-31 y 315.

casas de otras épocas y el progreso, en todo su esplendor, se manifiesta en todas partes.²⁹

La comparación, francamente iconoclasta, alcanza aquí un grado más: la modernización es también la renovación urbana, que conlleva alegría, movimiento y elegancia frente al “pesado estilo arquitectónico” o la “arquitectura poco graciosa” de los templos. Que este enfrentamiento de ideas signa decididamente la vida política y social de la época no es ninguna novedad: los casos de las tesis de grado de José del Viso y Ramón Cárcano, la creación de la Escuela Normal, la destitución del vicario Gerónimo Clara son, entre otros, ejemplos ineludibles. Mucho menos conocidas son las expresiones que el conflicto tiene en los campos de las políticas económicas y del urbanismo. En éste, las manifestaciones van, por ejemplo, desde la nimiedad del diario católico *El Porvenir* de ignorar la inauguración del nuevo edificio del Banco Provincial —que Albarracín, en cambio, ve como “uno de los monumentos que contribuirán a embellecer la ciudad”—, hasta la efectiva oposición al proyecto del intendente Revol de abrir el bulevar de su nombre para unir la estación del Ferrocarril Central Argentino con el centro, ensanchando la calle San Jerónimo; aquí se tratará de encontrar el *desideratum* de la asociación urbanismo-ideología liberal, objetando la resistencia católica que el anunciado bulevar arrasará con la capilla San Roque y el pretil de la Catedral y que la calle, al ensancharse, perdería el nombre del santo patrono en beneficio de la exaltación individualista, secular y profana del intendente Revol.

El sonado asunto de la oposición a la construcción del dique San Roque y el posterior juicio a los técnicos y empresarios encargados de ella, es decir, a Biale Massé y Casaffousth, acción artera que en realidad apunta a los promotores y responsables políticos de la obra, también debe incluirse en este cuadro de controversias o querellas ideológicas.³⁰

La incisiva acidez de los comentarios del propio Biale permite apreciar, según se ha visto, el conjunto de tensiones y contradicciones que atraviesan la ciudad vertical y horizontalmente, incluyendo el choque en los campos ideológico y de las mentalidades. Creo que el catalán es, precisamente, quien advierte mejor que el freno a la modernización se encuentra en la persistencia de valores y mentalidades tradicionales (aristocráticas, nobiliarias), tributarias del período fundacional y que es imprescindible quitar el mismo si se quiere avanzar en la dirección que marca, según su propia expresión, “la evolución”.

El crecimiento de la ciudad, siendo menos acentuado que el de Rosario y Buenos Aires —y ediliciamente incluso que el de La Plata—, alcanza, empero, a definir las características que ella tendrá, *grosso modo*, hasta los años 1950-1960 (1940, si se consi-

29.-ALBARRACÍN, *loc. cit.*

30.-Me ocupo de “La Primera Argentina”, la fábrica de cales de Biale Massé, en el tomo 1, págs. 116-128, de mi tesis y, por tanto, en el libro *Una industrialización fallida: Córdoba, 1880-1914*, en prensa. Un estudio muy detallado, incluyendo el papel de la fábrica y del dique San Roque en la lucha entre liberales y católico, puede verse en Luis Rodolfo Frías, *Historia del dique San Roque*, Editorial Municipal de Córdoba, 1985.

dera la canalización de La Cañada), algunas de las cuales ni siquiera experimentan incrementos cuantitativos: tal el caso de los espacios verdes y los puentes sobre el río Suquía, dos problemas aún hoy vigentes, en particular el primero.³¹

La piqueta funciona sin cesar, modificando el viejo paisaje colonial-criollo, signo de la decisión de imponer “el progreso” sobre el pasado, del que sólo quedarán las iglesias, los conventos, algunas pocas casas destacadas (de los Allende, de Sobremonte) y el cabildo. Pero incluso éste, salvándose de “la piqueta demoledora”, será objeto de reciclaje, pues en un alarde de mal gusto arquitectónico (más que cualquier otro significado) en 1881 se le erigirá sobre su techo, coronándolo, un adefesio con forma de torre-reloj que perdurará algún tiempo.

El conjunto caótico de transformaciones avasalladoras se realiza en un plazo rápido, entre la federalización y el Centenario, y ya es hartamente manifiesto para los observadores del Novecientos. El centro trastueca casi toda su edificación, las primitivas quintas desaparecen con sus árboles, las barrancas son borradas o bien niveladas para permitir la edificación, aparecen nuevos barrios con distintas y mezcladas funciones. En suma, la tradicional unidad urbana rompe y da lugar a un nuevo ensamble de articulación imperfecta, mediatizada por la topografía, sea el río, sean las barrancas. El viejo damero de Suárez de Figueroa aparece ahora rodeado por otras cuadrículas que no ensamblan con aquél y que no siempre tienen la misma perfección. Entre la plaza central y el Observatorio Astronómico hay una distancia menor de veinte cuadras, pero en esos escasos dos kilómetros hay que subir treinta y cuatro metros (de 389 a 423 metros sobre el nivel del mar). No es un caso único: cualquier buen conocedor de la ciudad sabe del desnivel de las bajadas Caseros, en Alberdi, y Roque Sáenz Peña, en Alta Córdoba, o de las calles San Luis y Laprida entre La Cañada y el Observatorio, en barrio Güemes, o Martín García, General Guido, Pirovano, Famatina y Maciel, en barrio San Martín. En todos los casos se trata de notables desniveles entre sitios cercanos. Más fácil de realizar que el ejercicio físico de subida de tales arterias es recorrer el loco trazado de Los Andes y Santa Ana, Crisol o Bajo General Paz, para citar sólo algunos ejemplos, fácilmente perceptibles en un plano de la ciudad.

Las transformaciones son en extensión e intensidad o densidad. Estas afectan al casco chico, aquéllas a las nuevas áreas de transición y periferia. De allí que el centro histórico retenga, ratifique y reafirme su función de matriz de la ciudad, concentrando la sede del poder, la cultura, el comercio, la banca, las distracciones, la calidad y la cantidad de los servicios, el mayor número de habitantes y de viviendas de más significación... e inicialmente hasta las fábricas y talleres. Esta obvia permanencia, un claro caso de larga duración (en el sentido de Braudel), llega hasta nuestros días, pese a la extensión física de la ciudad y al incremento demográfico (en 1991, ella tiene ocho veces más población que en 1914), si bien últimamente se observa una tendencia cre-

31.-La insuficiencia de puentes ha sido un viejo problema de la ciudad, contribuyendo a afirmar la función divisora del río. La elección de Córdoba como una de las subse-des del campeonato mundial de fútbol de 1978 provoca la construcción de siete nuevos puentes sobre el curso del Suquía, duplicando su número.

ciente a atenuar si no a revertir tal función, desplazando algunas actividades hacia otras áreas de la ciudad.

La ciudad de 1880 a 1914 —la de la modernización provinciana—, en su conjunto, reúne los sólidos cuerpos de los elevados templos, las estilizadas figuras de las chimeneas, la pesadez de los molinos y cervecerías, la chatura de las casas criollas (italianizadas o no), la redondeada cúpula del Observatorio (de planos e instrumental norteamericanos), el “severo románico con algunos acentos lombardos” (Waisman) de la cárcel penitenciaria, la monumentalidad y magnificencia del Nuevo Teatro (Rivera Indarte) y sobre todo del Banco Provincial, cuya imagen es también la de “un recinto seguro y sólido” (Waisman, otra vez) —obras, estas tres, del ingeniero Francisco Tamburini, al igual que el Hospital de Clínicas, los puentes sobre La Cañada y algunas residencias particulares—,³² las británicas estaciones ferroviarias, la espectacularidad de algunas residencias burguesas, la heterogeneidad de los materiales de construcción —desde los nativos barro y paja hasta las mayólicas y mosaicos franceses e ingleses, pasando por la piedra, la “azotea” (materiales cocidos), las tejas, las novedosas chapas acanaladas, las piedras bolas y los adoquines de madera y piedra para pavimento—, los hacinados conventillos y los míseros ranchos..., estos sólidos se unen con los espacios verdes de los parques Elisa (más extenso de lo que es hoy con el nombre Las Heras) y Crisol (actual Sarmiento), con su lago e isla, con los espacios vacíos de las manzanas sin edificar y de lo amplios terrenos sin lotear, la calles de tierra, los cauces todavía indómitos del Suquía y La Cañada... y esta reunión, que se expresa en planos o niveles distintos, encaja perfectamente con la noción de Gordon Logie: “Considerada en su más amplio sentido una ciudad, cualquier ciudad, es un conjunto de sólidos y vacíos distribuidos más o menos libremente de acuerdo con un patrón sobre un piso que puede ser liso o que puede tener sus propios huecos y elevaciones”.³³ Y de éstos, por lo demás, Córdoba tiene generosamente. Pero hay que ir más allá de esta noción o constatación descriptiva y señalar que la ciudad, en rigor, no es tanto el conjunto de esos espacios diferenciados cuanto fundamentalmente una articulación social-espacial conflictiva. Es que, como decía Maurice Halbwachs, las clases tienden a diferenciarse espacialmente.

La evanescencia de Sísifo y Prometeo

Cuando Sarmiento escribe en el *Facundo* sobre Córdoba, aún no conoce la ciudad. Mas, ¿hasta dónde es la suya una Córdoba imaginaria? En efecto, su descripción-caracterización de ella como un claustro encerrado entre barrancas es insuperable. Cuando el mismo Sarmiento escribe sobre el proyecto de A. Wells y L. Padilla —representantes de la Compañía Edison, para instalar la iluminación eléctrica en Córdoba—,

32.-Véase, Marina WAISMAN, “El edificio del Banco Provincial”, en *Revista de Economía*, nº 24, Banco de la Provincia de Córdoba, Córdoba, 1973/74, págs. 13-71.

33.-Gordon LOGIE, *Urban Scene*, Faber and Faber, London, 1956; citado por Jorge Enrique HARDOY, *Las ciudades en América Latina*, Paidós, Buenos Aires, 1972, pág. 138.

no puede dejar de expresar, mordazmente, que “los clericales se han alarmado al pensar que Córdoba puede ser la ciudad en que haya más luz en toda la República” (en *El Nacional* del 27 de marzo de 1879). Pocos años antes de la fuerte disputa ideológica entre liberales y clericales cordobeses, la expresión define, con la metáfora de la luz, una clave del problema.

El empuje inicial —responsabilidad política del liberalismo juarista— permite el despliegue de una potencialidad que encuentra un límite en la doble crisis de 1890. Si bien la que afecta a la economía y las finanzas es fuerte, no menos lo es la política. No es casual que una parte importante del proceso se interrumpa o frene o, incluso, se diluya después de la caída de los hermanos Juárez. En ese sentido, lo que podríamos llamar la “generación cordobesa del 80” apunta a la definición de un modelo fáustico que conlleva una potencialidad de desarrollo que no se encuentra en el modelo primario/exportador impulsado por los sectores más fuertes de la burguesía argentina. Los que he llamado administradores del poder cordobeses son un elemento clave en la coronación del proceso de formación del Estado argentino —y de la propia burguesía de alcance territorial supraprovincial—, al tiempo que demuestran una capacidad de transformación estructural de la sociedad provincial, desplegada “desde arriba” y sin movilización de masas (revolución pasiva), que luego intentan ejercitar desde el centralizado control del Estado (administración Juárez Celman y candidatura sucesoria de Cárcano). La posterior ofensiva político-ideológica que los católicos desarrollan en Córdoba, aun cuando se haga entramada con la contraofensiva del roquismo y en buena medida resulte un juguete de ésta (como parece probarlo el desplazamiento de Pizarro de la gobernación), implica, en definitiva, un verdadero parteaguas en la historia provincial, iniciando la agonía del modelo fáustico. La frustración del colosal proyecto del canal al Paraná, simultánea con la campaña en contra del dique San Roque, es un buen indicador de ello, cuya expresión simbólica está representada tanto por el enjuiciamiento de Biale Massé y Casaffousth cuanto por el hecho de que es recién en junio de 1906 que Juárez Celman puede conocer la obra monumental que éstos construyeron.

La industria cordobesa, en sus inicialmente modestos aportes, apunta a una cierta diversificación que al cabo de pocos años —después de 1890— se convierte creciente (y limitadamente) en una mera derivación del aprovechamiento parcial de la ganadería y la agricultura. La intención industrialista se nutre de la potencialidad energética del dique, de la búsqueda de la maquinaria más avanzada y de un Estado provincial que no escatima políticas de fomento. Sin embargo, estas condiciones no son suficientes: faltan, sobre todo, burgueses. Y los que existen, con unas pocas excepciones, son débiles o acomodaticios (como lo ejemplifica el caso de los fabricantes de galletitas que ceden ante sus competidores porteños). El esfuerzo estatal de suplir la ausencia de una burguesía industrial(ista) tiene un límite, pues él crea ciertas condiciones para el desarrollo del capitalismo, mas no se hace cargo de la función productiva ni pretende —conforme las convicciones ideológicas en boga— hacerlo.

Hay algunos pocos empresarios dotados de cierto dinamismo —como se aprecia

en molinería y fabricación de calzado, por ejemplo—, que proceden a una periódica renovación de la maquinaria empleada, hecho que significa no sólo el objetivo de aumentar la producción, sino también el de incrementar la eficiencia y la productividad.

La frustración industrial es el resultado de un complejo entramado de factores: locales, nacionales, internacionales, estructurales, políticos, ideológicos. Hay también un terreno donde se despliegan mentalidades aferradas al pasado que confrontan con otras que no son inmunes a él y que terminan aprovechándolo en su propio beneficio, tal como parece sugerirlo el comportamiento de algunos burgueses que se hacen ricos trabajando en la vieja función comercial de la ciudad. El comerciante Rogelio Martínez y el industrial Domingo Minetti, ambos inmigrantes, son dos hombres de éxito, fortuna y poder, pero es el primero y no el segundo quien da su nombre a un barrio de la ciudad, lo que es simbólicamente elocuente.

Hay algunas fábricas, incluso de cierta envergadura. Ellas son un hecho urbano como pocos, especialmente porque implican la presencia de un importante número de hombres que trabajan en un espacio determinado. Mas no sólo se trata de concentración humana: para una producción de cierta magnitud es imprescindible contar con una determinada estructura de servicios que hagan posible desarrollar una economía urbana e incluso proyectarse más allá de los límites de la propia ciudad. En Córdoba, su alcance, en definitiva, es corto.

Las fábricas y talleres emplean trabajadores mayoritariamente argentinos, seguramente migrantes internos, en primer lugar de los propios departamentos del tradicional y estancado (cuando no en retroceso) noroeste provincial. No es fácil el proceso por el cual se constituyen como clase obrera. También aquí se aprecian los límites estructurales, que no alcanzan a ser sobrepasados por el empuje y la voluntad de los organizadores políticos y sindicales. La debilidad estructural proletaria se muestra simétrica de la debilidad estructural de la burguesía industrial.

La ciudad también incorpora con cierta rapidez las novedades del progreso: tranvías, iluminación eléctrica, teléfono, agua corriente, negocios de modas, hoteles de lujo, hospitales (entre ellos, el pediátrico), teatros, plazas, parques, casas para obreros... La modernización, aun provinciana, desacraliza en buena medida el centro ordenador de la vida cotidiana, lo seculariza y lo fragmenta. También, construye sus héroes y los convierte en monumentos.³⁴ Finalmente, afecta la dimensión del tiempo. En efecto, la Córdoba colonial y su continuidad sin cortes, la republicana o patricia, organizaban el tiempo y el espacio sociales alrededor de unos poquísimos centros de actividad: las iglesias, el cabildo, la plaza mayor, el paseo del lago. El tiempo tenía ritmos y ciclos regulares y reguladores. La ciudad de la modernización provinciana mantiene algunos

34.-Estas cuestiones, ampliamente tratadas en la tesis, se han convertido ahora en varios artículos, que deberían leerse en conexión con el presente. Así, "Lo sagrado y lo secular-profano en la sociabilidad en la Córdoba de la modernización provinciana, 1880-1914", "Ritos y ceremonias sacras y laicas. Acerca de la sociabilidad cordobesa en los comienzos de la modernización provinciana", ambos en trámite de publicación, y "Las prácticas sociales de la conmemoración en la Córdoba de la modernización, 1880.1914", en *Sociedad*, Nº 8, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, abril de 1996, págs. 95-127.

de ellos y añade nuevos. El ritmo y los ciclos se alteran, aunque sólo parcialmente, porque el proceso se frena. La fábrica, que es un centro de actividad con tiempo cíclico y rítmico diferente del de los tradicionales, introduce modificaciones, que en ciertos casos se expresa en tiempos continuos que no admiten interrupciones —a veces ineluctablemente, como en el de la fábrica de cemento, otras, en cambio, por la racionalidad del ritmo de producción y productividad—, que pone ruido donde antes hay silencio, que disciplina el tiempo y la sociabilidad (como los reglamentos de trabajo que establecen diferentes horarios de entrada y salida a la fábrica según los sexos..., pero que con todo no alcanza a alterar radicalmente toda la cotidianeidad (la persistencia de la siesta, por ejemplo).

En tal contexto, lo que llamo modelo fáustico cordobés —el dique, la electricidad, el fallido proyecto del canal Huergo, la industria, en menor medida el ferrocarril— es el *maximun* de conciencia posible de los rupturistas del claustro encerrado entre barrancas.³⁵ El dique es símbolo paradigmático del modelo, en tanto expresión del dominio de la naturaleza por el hombre, instrumento de riego y, sobre todo, generador de electricidad. El canal al Paraná tiene la misma —si no mayor— riqueza simbólica de ambición de dominar la naturaleza. También la tiene la lucha contra las barrancas, aun cuando su dimensión sea manifiestamente menor que las dos anteriores. En el fondo, dicho metafóricamente, me impresiona esa tensión entre Prometeo y Sísifo que se resuelve en la evanescencia de ambos en la modernización provinciana.■

35.-Utilizo el concepto máximo de conciencia posible en el mismo sentido en que lo hacía Lucien GOLDMANN: expresión de posibilidades de una clase en el plano del pensamiento y de la acción, en una estructura social dada. Cfr. su libro *Las ciencias humanas y la filosofía*, Ediciones Galatea Nueva Visión, Buenos Aires, 1958, págs. 99-100.