

DANA 33/34

DOCUMENTOS DE ARQUITECTURA
NACIONAL Y AMERICANA

Nº 33/34 - 1993

Directores

RAMON GUTIERREZ
RICARDO ALEXANDER

Comité Académico Editorial

MARINA WAISMAN - Córdoba
ALBERTO NICOLINI - Tucumán
ALBERTO DE PAULA - Buenos Aires

Sección Historia Urbana

JORGE E. HARDOY

Editora

SONIA BERJMAN

Diseño de tapa original

CESAR BANDIN RON

Diseño logotipo Instituto

MARTA B. SILVA

Composición y armado

Valeria Fiszelew. La Pampa 5516. (1431) Cap. Fed.

Impresión

REPROGRAFIAS JMA S.A. San José 1573. (1136) Cap. Fed.

ISSN 0326-8640

© INSTITUTO ARGENTINO DE INVESTIGACIONES DE
HISTORIA DE LA ARQUITECTURA Y DEL URBANISMO

Casilla de Correo 209 - (3500) Resistencia - Chaco - República Argentina

TAPA: Intendencia de Colchagua. Chile. 1912

EL PRIMER PLAN REGULADOR DE LA CIUDAD DE CORDOBA (*)

Carlos A. Page

Europa se encontraba en plena renovación de sus ciudades, especialmente aquellas que sufrieron serios daños ocasionados por la primera gran guerra. En Francia, por ejemplo, según la ley del 14 de marzo de 1919 se obligó a las poblaciones que llegaban a los 10.000 habitantes y aún menos, cuando se trataba de centros pintorescos o de turismo, a ajustarse dentro de un plan orgánico previamente estudiado. Ciudades del Norte, como Lille o Reims eran intervenidas por M. Greber y M. Ford, respectivamente. Bélgica, Inglaterra, incluso África y Australia siguieron los mismos pasos. Pero mayor despliegue se produjo en E.E.U.U. en ciudades como Nueva York y San Luis, esta última con un proyecto del ingeniero paisajista Harland Bartholomew, al que se destinaría la suma de 87 millones de dólares. Era como escribió Benito J. Carrasco en 1928, los norteamericanos: *"desean vivir cómodamente y gozar a la vez de las bellezas y los encantos que le proporciona la ciudad"*. (1)

Más allá de estos ejemplos, la tragedia de la guerra había despertado en el Viejo Mundo una nueva predisposición al urbanismo, en tanto que las nuevas riquezas norteamericanas permitían cualquier faraónico emprendimiento. Todo esto se trasladó a nuestro país, donde el aumento de población y la locomoción mecánica trajeron nuevos problemas. Así se reprodujeron proyectos foráneos pero a veces con un sabor local.

En nuestro país la ciudad de Buenos Aires fue objeto de un Plan concluido por la "Comisión de Estética Edilicia" en 1925 realizado por J. C. Forestier, que sucedió a los planes del arquitecto Bouvard de 1906 y el del ingeniero Carrasco de 1908. Posterior fue el Plan de Rosario (1929) del arquitecto Guido y el ingeniero Della Paolera (2).

Córdoba por su parte, había crecido desde fines de siglo hasta 1914 de tal forma que casi triplicó su población, siendo desproporcionado su crecimiento urbano. La iniciativa de realizar un Plan Regulador se produjo durante la intendencia del ingeniero Emilio F. Olmos, quien consciente de una continua improvisación trató de coordinar y sistematizar un plan a largo plazo.

El Plan surgió con el dictado de la Ordenanza del 24 de diciembre de 1926 por el cual se encargó la realización del trabajo al ingeniero agrónomo Benito Javier Carrasco (1877-1958). El discípulo de Charles Thays fue Director de Parques y Paseos de la Capital Federal (1914-1918) y a él se deben las obras del Rosedal, la Costanera Sur y los

planos de Mendoza y Concordia, entre otros. Creó en 1918 la Cátedra de Parques y Jardines de la Facultad de Agronomía donde se desempeñó como Profesor Titular por largos años. A raíz de los numerosos textos que nos legó fue, como señala Sonia Berjman, *"el primer teórico argentino de los espacios verdes"*. (3) También en Córdoba, realizó por encargo de una sociedad anónima, un plan regulador y de urbanización de la estancia Altos de San Pedro, donde además del fraccionamiento de lotes para su venta, se proyectó un gran hotel, ciudad universitaria de verano y ciudad religiosa. (4)

Algunos antecedentes.

Córdoba careció de proyectos urbanísticos totalizadores desde el día que se trazaron sus manzanas preliminares. Gobiernos como el de Sobre Monte, aún durante el período colonial, imprimieron sustanciales cambios a la primitiva cuadrícula, pero fue a partir de los gobiernos comunales que se sucedieron por la década de 1880 cuando la ciudad comenzó a extenderse sin ningún plan urbanístico totalizador. Sólo la especulación inmobiliaria dió origen a la aparición de nuevos barrios, la mayoría en simples dameros a excepción del de Nueva Córdoba con un trazado progresista y audaz para la época. En esta urbanización influyó la visión particular de Miguel Crisol, su empresario, debido a su experiencia y contacto con París, donde se relacionó con el arquitecto Thays, quien proyectó el gran parque (1889), que una urbanización como la de entonces no debía dejar de tener. Como que tampoco debían faltar las diagonales, bulevares y todo un entorno para hacer del sitio el asiento de la aristocracia cordobesa.

Para la formación de los primeros barrios (San Vicente, Alta Córdoba, General Paz) la inmigración y la llegada del ferrocarril (1870) fueron los factores decisivos para la expansión de la ciudad. En tanto que el establecimiento de conventillos, ranchos y casas de inquilinato fueron el hábitat de quienes en forma creciente se sumieron en la marginalidad. Recién en 1904 Juan Bialeto Massé, advirtió sobre las condiciones de habitabilidad con su conocido y pavoroso informe **El estado de las clases obreras argentinas a comienzos de siglo**. Tres años después Félix Garzón Maceda anunció su proyecto de "casas baratas", al igual que Juan Cafferata lo hizo en 1912 en la Cámara de Diputados de la Nación con su propuesta de casas para obreros.

El ferrocarril, en tanto, contribuyó como vinculante directo del sistema portuario, ante un trazado por demás irracional

que padeció el país. También se propuso en 1889 y en años sucesivos, la construcción de un puerto fluvial con pretensiones utópicas. Pero junto a estas causalidades de crecimiento urbano, se trató con especial énfasis el ordenamiento y embellecimiento del área central, es decir la cuadrícula fundacional. Se ensancharon y pavimentaron calles, se ornamentaron y crearon nuevos espacios verdes, se incrementó la infraestructura y el equipamiento urbano, como así también aparecieron nuevos edificios que respondían a las exigencias tipológicas de aquella generación.

Los límites de la ciudad excesivamente se fijaron en 1868 en cuatro líneas de 1 1/2 leguas desde la plaza principal. Luego se realizaron diversos planos de la ciudad como los de Miguel Potel Junot y Claudio Braly. En tanto que el radio definitivo de la ciudad capital, que corresponde con el actual, fue fijado por la ley provincial del 29 de diciembre de 1893, que estableció la considerable extensión de 12 kilómetros hacia cada punto cardinal.

Diversos grupos vecinalistas de fomento urbano y técnicos en el tema insistentemente alzaron su voz contra el desmedido crecimiento y otros contribuyeron con propuestas urbanas concretas. De esta manera en 1894 se autorizó al ingeniero Francisco Roqué, para que realice una red de caminos en todo el radio municipal, advirtiendo éste sobre la necesaria metodización del crecimiento desmesurado de la ciudad. Tema que atendieron desde distintas tribunas los ingenieros Jacinto del Viso quien en 1911 publicó **La higiene en la construcción y habitación urbana** y Moisés Granillo Barros quien en 1917 propuso la intervención de un sector de la ciudad como modelo de lo que se podría hacer con el resto. Eligió la parte Sud Oeste, compuesta de un conglomerado de ranchos con un agrupamiento desordenado; proyectó el desvío de la Cañada, un boulevard de circunvalación y acceso, parque con cascadas, grutas, etcétera. Este trabajo fue argumentado ante el estado deplorable de la higiene en los barrios suburbanos donde se registraban considerables y crecientes porcentajes de mortalidad y enfermedades infectocontagiosas.

En este sentido también fue importante la labor del Dr. M. Simian quien escribió por entonces sobre **Córdoba y la cuestión sanitaria, necesidad de llevar a la práctica los preceptos de la higiene moderna**. A raíz de una nueva inundación del arroyo La Cañada en 1911, los ingenieros Francisco Roqué, Elías Senestrari y Vázquez de Novoa realizaron un proyecto de desviación acompañado con un minucioso informe. También fue importante los lineamientos que con similares características propuso el ingeniero Ruiz Moreno en 1920 y el mismo arquitecto Juan Kronfuss que expuso en 1922 sus "Ideas generales sobre el trazado de ciudades" y en 1924 "Las ampliaciones de las ciudades argentinas", conocido artículo donde hizo referencia a las dificultades de comunicación interna y externa de Córdoba. También el ingeniero Pablo Bracamonte propuso en 1925 el trazado de una avenida que partía de la estación del ferrocarril "General B. Mitre" hacia la plaza principal y de allí dos diagonales intersectaban la avenida General Paz - Vélez Sársfield; idea que ya había tenido un antecedente

durante fines de la década de 1880 y que al construirse la nueva estación (arq. J. W. Brown, 1909) reflató en las esferas políticas. (5)

El Plan Carrasco.

Como manifestamos anteriormente la iniciativa del Plan surgió del mismo intendente Olmos, quien había viajado a Buenos Aires para contactarse con el ingeniero Carrasco. Este se trasladó a Córdoba y recorrió la ciudad elevando luego un informe, el 3 de diciembre de 1926, donde en uno de sus pasajes advierte: "*Los alrededores de la ciudad, ya sean Alta Córdoba como Firpo, San Martín, Alberdía, General Paz, San Vicente o Nueva Córdoba necesitan un plan que los organice y que resuelva el problema de sus barrancas, etc., lo cual una vez conseguido se poblarán con el consiguiente beneficio para las rentas municipales futuras y para el bienestar de los habitantes. Es necesario cuidar las bellezas naturales que tiene y que están perdiéndose, así como ciertos parajes pintorescos por falta de un plan previsor*". (6)

Inmediatamente el intendente preparó el proyecto de Ordenanza facultando al ingeniero Carrasco para trazar el Plan. Para la realización del mismo tendría un plazo de siete meses y se le abonarían \$ 25.000 en tres pagos a efectuarse el primero al iniciar el relevamiento y estudios complementarios, el segundo al entregar el plan general y el tercero al concluir los planos parciales de detalles. (7) A su vez el municipio se comprometió a entregarle un plano acotado de la ciudad con todos los datos y elementos necesarios, para lo cual se destinó la suma de \$ 15.000. (8)

De esta manera el 10 de diciembre, el intendente elevó su mensaje y proyecto de Ordenanza al Concejo Deliberante argumentando: "*No necesito destacar a V.H. la importancia de poseer un plan general de conjunto, referente a las obras de urbanismo a realizar, estudiando concienzudamente, que provea las contingencias futuras, y que sirva de norma a toda reforma. Es el único procedimiento adecuado para evitar la ejecución de trabajos aislados, faltos de toda coordinación, que un futuro mas o menos próximo resulten inconvenientes y antiestéticos. (...) Córdoba, por su situación geográfica, su antiguo trazado, sus bellezas naturales no aprovechadas, requiere, más que otra ciudad, un plan metódico y coordinado en su desarrollo*". (9)

Por cierto que un mínimo de discusión se planteó en el cuerpo deliberativo, principalmente porque en julio de ese año el concejal Ricardo Crespo había impulsado la iniciativa de ensanchar la avenida 24 de setiembre-Colón y que aparentemente incompatibilizaba con el plan. Pero finalmente se dejó el tema librado a Carrasco y con muy pequeñas modificaciones se sancionó la Ordenanza, donde entre otros pormenores se especificaron cuatro puntos importantes:

"a) *En líneas generales, un plan para la ciudad vieja, comprendido el proyecto de ensanche de las calles 24 de setiembre y Colón.*

- b) Especialmente el estudio de las barrancas.
c) El plan de distribución de edificios públicos.
d) Los perfiles de calles, tipo de edificación, parques, arbolados en avenidas y calles, emplazamiento de monumentos y adornos escultóricos, etc., etc." (10)

El trabajo se demoró un poco más de lo previsto. En el mes de diciembre de 1927, luego de exponer su trabajo en la sociedad Los Amigos de la Ciudad de la Capital Federal, llegó a Córdoba el ingeniero Carrasco con el propósito de entregar al intendente Olmos el plan de urbanización de la ciudad. Por la tarde del día 22 se efectuó un acto público en el tradicional salón Fasce, con la presencia de autoridades municipales y provinciales, donde se procedió a la entrega del tan esperado proyecto, junto a la conferencia explicativa que desarrolló el ingeniero Carrasco.

Contó como colaboradores a los ingenieros Neira, Ezcurra y Di Rocco, participando el ingeniero Dupoy, quien realizó el plano de la nivelación de la ciudad y las comisiones vecinales que se formaron a tal efecto y que también tuvieron una notable actuación. (11)

El plan regulador y de extensión, que se ajustaría ordenadamente al desenvolvimiento y expansión de la ciudad, se circunscribió dentro de un amplio boulevard de circunvalación que contiene las seis mil hectáreas sobre las cuales se realizó la transformación. Esta gran arteria forma el primer cinturón urbano, reuniendo todos los caminos carreteros que van hacia las sierras y localidades vecinas. Tiene un perfil de 125 metros de ancho con sus calzadas para tráfico ligero y pesado, jardines y arbolados (la avenida del Bois de Boulogne tenía por entonces 120 metros).

Se propiciaba el agrupamiento de todas las actividades afines, como el barrio industrial ubicado sobre el camino a Malagüeño. También un barrio universitario que tomaba de ejemplo el de la ciudad universitaria en los campos de la Moncloa, con los modelos norteamericanos, en medio de grandes parques con todos los elementos deportivos necesarios y en sitio alejado del área central; ubicado en una fracción de baldío de 44 hectáreas sobre el río. (12)

En los barrios se formuló un nuevo trazado, creando distintos sectores con nuevos planteos que eliminaban la cuadrícula, incorporando trazados concéntricos o radiales, algunas diagonales y por cierto, el paisajístico irregular para zonas verdes. También se propuso el desplazamiento de las estaciones ferroviarias, ya que sus rieles impedían la circulación y libre expansión de la ciudad. Nuevas avenidas y ampliación de calles dentro de un sistema orgánico se completa con la ubicación de diversos edificios públicos, entre ellos el siempre esperado Palacio Municipal del que tampoco dudó Carrasco en ubicarlo en reemplazo del Cabildo. (13) Para ello propuso el ensanche de las calles 27 de abril y Deán Funes hasta la avenida General Paz, es decir los laterales del grupo Catedral y Cabildo. En cuanto a la Casa de Gobierno y Legislatura se ubicaron sobre un paraje alto en el Parque Sarmiento, frente a la calle Chacabuco. Además se localizaron edificios para la policía y bomberos,

asistencia pública, cárcel de mujeres, biblioteca provincial, museos, exposiciones, escuelas, mercados y un gran campo de deportes en el barrio de San Vicente, formando fondo a la avenida 24 de setiembre, cuyo ensanche se producía por entonces y donde se emplazaba el gran teatro municipal.

Los espacios libres se aumentaron hasta el 14%, teniendo la ciudad en aquel entonces sólo el 4,85%. No obstante La Cañada se la pensaba entubar para posibilitar la construcción de una gran avenida y para darle perspectiva al Palacio de Justicia, en construcción. En tanto que el río Primero se aprovechaba como elemento decorativo, embelleciendo sus márgenes y formando dos avenidas ribereñas, incrementándose a su vez los puentes que facilitarían el acceso a los barrios de Alta Córdoba, San Martín, General Paz, San Vicente, etc. (14)

El legado de Carrasco.

En aquella tarde del 22 de diciembre, Carrasco fue aplaudido por los presentes, pero pronto comenzaron a surgir las críticas que hicieron en definitiva, que no sólo que se olvide del plan sino también de su gestor. Podríamos argumentar al respecto su filiación política, como se sabe ligada a la Democracia Progresista de Lisandro de la Torre y que seguramente no era afín a los gobernantes de Córdoba. Pero en realidad el proyecto de Carrasco, como cualquier plan regulador necesitaba del desembolso de grandes sumas de dinero que Córdoba no lo tenía. Sí dejó claramente expuesta una necesidad apremiante y fundamentalmente creó una nueva y fluida conciencia en los temas urbanos, produciéndose un debate continuo de problemas puntuales en el que participaron muchos profesionales cordobeses.

De esta manera el arquitecto Juan Kronfuss, en una faceta poco estudiada, propuso entre el 30 de octubre de 1933 y el 17 de enero del siguiente año, una serie de seis artículos publicados por el diario local **Los Principios**, en el que exponía varias intervenciones prácticas para la ciudad. Fue aún más lejos cuando cinco años después publicó cuatro artículos en el mismo diario donde recomendaba la ubicación del Palacio de Gobierno en la ex Plaza General Paz. Pero cuando se trataba de edificios públicos de esta índole se crearon tantas polémicas que sólo sirvieron para dilatar las iniciativas.

Otros aportes importantes realizó en Córdoba el ingeniero Carlos Della Paolera, urbanista recibido en la Universidad de París, que desde 1932 presidió un organismo planificador para la ciudad de Buenos Aires. Constantemente viajaba a Córdoba, veraneando en las sierras, y en donde impulsó en 1941 la creación de "Los amigos de la ciudad de Córdoba", análoga a la fundada por Carrasco (entre otros) en Buenos Aires en 1935. La institución fue presidida por el doctor Carlos Astrada Ponce, enunciando la falta de un plan de urbanización, poniendo como ejemplo el plan de Mendoza, realizado por un concurso de proyectos y bregando por que Córdoba hiciera lo mismo. Della Paolera, por su parte, pronunció en Córdoba varias conferencias como: "Urbanismo y su aplicación a la ciudad de Córdoba" (1933) y otra en

defensa de los espacios verdes: "París, sus parques y espacios verdes" (1935). También para 1940 el diario "Los Principios" le realizó un extenso reportaje en el que analizó distintos aspectos urbanos de la ciudad, como el río, La Cañada, espacios verdes, etc.

Por otra parte, el ingeniero Pedro N. Gordillo, Secretario de Obras Públicas del posterior gobierno radical y luego Senador Provincial, propuso en 1928 y en 1933 la creación de la Cátedra de Urbanismo en la por entonces Escuela de Arquitectura.

Así como en el orden nacional fue importante el "1er Congreso Nacional de Urbanismo" realizado en Buenos Aires en 1935, donde Carrasco propuso la creación del "Instituto de Altos Estudios Urbanos y Administración Municipal" (15); en Córdoba entre tanto se intentó realizar el "1er Congreso de Urbanismo de Córdoba" en 1939, frustrado ante la renuncia de su presidente el doctor Tomás Varsi. (16) Su anuncio hizo que distintos profesionales se pusieran a trabajar en el tema, como el ingeniero José Palacio que propuso el desvío del cauce del río Primero para que el cauce original se transformara en un cinturón verde. O la "Junta de Trabajo" formada para tratar el tema tan preocupante de La Cañada, cuyo entubamiento aún era bien recibido por la prensa local en 1936 y luego estudiado y rechazado por el ingeniero David Stevenazzi en 1945. (17) En cuanto al río, el intendente radical Donato Latella Frías consultó en 1940 a los ingenieros Guido, Talcone y Quartino, entre otros, para canalizarlo y embellecerlo. (18)

Finalmente cabe mencionar el "III Congreso de Ingeniería" realizado en Córdoba en 1942. Allí se expusieron entre otros trabajos: "Principios de planología", mensaje de Los Amigos de la Ciudad; "Código de edificación para la ciudad de Buenos Aires", trabajo de la Comisión especial del Concejo Deliberante de Buenos Aires y las conferencias del ingeniero Luis V. Migone: "Las ciudades de Estados Unidos, su legislación urbanística" y "Control de la arquitectura urbana". Entre las recomendaciones del encuentro figuró la creación de un "Instituto Nacional de Planificación". (19)

La saga de Carrasco se perpetuó en el tiempo. Muchas de sus ideas fueron utilizadas y enarboladas como propias en sucesivos planes. Son ejemplo de esto la fórmula de circunscribir y limitar la ciudad con una avenida de circunvalación, hoy en construcción; la revalorización del río con sus calles paralelas, que recién hoy es una realidad; la ampliación y extensión de muchas calles y avenidas. En tanto que el intendente Olmos emprendió una acelerada obra pública, aunque prefirió los consejos de colaboradores locales. Así se construyeron numerosos mercados en los barrios de San Vicente, Alta Córdoba, Alto Alberdi, los mercados Norte y de Abasto; de acuerdo a lo propuesto por el ingeniero Moisés Granillo Barros. (20) La incorporación de esculturas ornamentales y diversas construcciones se emprendieron en el Parque Sarmiento, se reformó el Parque Las Heras, se inauguró la plaza de Alta Córdoba y se colocó la piedra fundamental del monumento a la batalla de La Tablada. En cuanto a las obras emprendidas por el gobierno provincial, se impulsó la construcción del Palacio de Justicia (J. A.

Hortal - S. A. Godoy, 1925), la Caja Popular de Ahorros (J. Roca, 1927), Caja de Jubilaciones y Pensiones (Bertuzzi - Navratil, 1938), casas para obreros, proyecto de la ciudad universitaria, maternidad provincial, gimnasios, fábrica militar de aviones, hospital militar, etc. Pero la ampliación y prolongación del eje Colón-24 de setiembre fue sin duda la mayor transformación, donde la obra privada allí construida marcó una nueva fisonomía al levantarse una serie de altos edificios. También surgieron el Teatro Real (G. Gómez Molina, 1926), Hospital Español (C. Curet, 1910 y A.T. Lo Celso, 1934), Asociación Española de Socorros Mutuos (L.O. Díaz, 1930), City Hotel (J. Colcerniani, 1931), Banco de Italia (A. Divaldi, 1935), los clubes de Belgrano y Talleres, se reformaron y ampliaron numerosos edificios escolares religiosos y se construyó la iglesia de los Capuchinos (A.C.Ferrari, 1929).

Publicaba un diario local: "*Una sobreexcitación constructiva experimenta Córdoba, actualmente. La ciudad crece como vegetales, hacia arriba y hacia la periferia. (...)*

Por fin Córdoba tiene grandes edificios, casas de cien ventanas y conventillos de lujo para matrimonios y hombres solos. Por fin nuestra ciudad piensan los cordobeses, experimenta el impulso de crecer a base de cemento armado y estructuras metálicas". (21)

(*) Trabajo presentado en las XXVI Jornadas del Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo y II Jornadas para la Preservación del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico de la región de Cuyo, Mendoza, 6 al 9 de noviembre de 1991.



Ingeniero Agrónomo Benito Carrasco.



Vista de la flamante avenida que se trazó junto al parque Sarmiento con las novísimas edificaciones de fines de los '20.



Ampliación de la Av. Colón luego denominada Emilio F. Olmos (intendente e ingeniero que fuera su gestor).



Vista de la Av. General Paz (continuación de Vélez Sársfield).

Notas.

- 1 Benito J. Carrasco "El plan de urbanización de la ciudad de Córdoba", **La Nación** (Buenos Aires) 29 de enero de 1928.
- 2 Isabel Martínez de San Vicente "Rosario: Plan regulador 1929 - 1935" en **D.A.N.A.** (Buenos Aires) N° 22, 1986.
- 3 Sonia Berjman. "El pensamiento de Benito Carrasco: hacia una teoría paisajística argentina" en **D.A.N.A.** N° 30, 1991.
- 4 **La Voz del Interior** (Córdoba) 12 de julio de 1930.
- 5 Carlos A. Page. **Propuestas e intervenciones urbanas en Córdoba, 1880 - 1930.** Córdoba, F.A.U. - U.N.C. 1991.
- 6 Archivo Histórico Municipal, A-2-80, f. 275.
- 7 *Ibíd.*, A-2-80, f. 271.
- 8 *Ibíd.*, A-2-80, f. 271.
- 9 *Ibíd.*, A-2-80, f. 271 y 272.
- 10 *Ibíd.*, A-1-59, f. 164.
- 11 **La Voz del Interior** (Córdoba) 22 de diciembre de 1927.
- 12 El primer proyecto que se planteó sobre una ciudad universitaria fue el que realizó en 1909 el arquitecto Juan Kronfuss. Se ubicaba en los terrenos situados al Nor-Oeste del barrio Nueva Córdoba, donde por aquel entonces se encontraba la Escuela de Agricultura (Carlos A. Page: "La arquitectura que quedó en proyecto, 1880-1910". F.A.U. - U.N.C. 1990). En 1921 se pensó reformular su ubicación tradicional y construcción de la Facultad de Ingeniería detrás del Colegio Monserrat, pero la propuesta fue guardada en un cajón por varios años. En 1929 se propició una nueva iniciativa y de allí en más se produjo una intensa polémica que se prolongó en el tiempo.
- 13 Para este tema consultar: Carlos A. Page "La Municipalidad y sus edificios" en **La Voz del Interior** (Córdoba) 2 de marzo de 1989.
- 14 **La Voz del Interior** (Córdoba) 22 de diciembre de 1927.
- 15 Sonia Berjman, Op. Cit.
- 16 **Los Principios** (Córdoba) 7 de setiembre de 1939.
- 17 David Stevenazzi. "El problema de La Cañada" en **El Ingeniero** (Córdoba) Año VIII, N° 72/77, 1945.
- 18 **Los Principios** (Córdoba) 23 de abril de 1940.
- 19 **El Ingeniero** (Córdoba) Año V, N° 40, mayo 1942, pág. 159.
- 20 Carlos A. Page. "La ciudad de Córdoba y sus mercados" en **D.A.N.A.** (Buenos Aires) N° 27, Año 1989.
- 21 **La Voz del Interior** (Córdoba) 21 de febrero de 1930.