

REVISTA

DE LA
JUNTA PROVINCIAL DE HISTORIA
DE CORDOBA



SEGUNDA EPOCA
CORDOBA 2001

El Parque Las Heras El primer parque urbano de la ciudad de Córdoba

Carlos Page

La expansión de la ciudad y el puente “Juárez Celman”

El parque Las Heras se ubica al norte de la ciudad, junto al río Suquía. Apareció en tiempos que se producía una novedosa expansión urbana, experimentada en torno a la década de 1880. Fue el primer parque que se delineó en Córdoba, cuando sólo



existía el tradicional paseo Sobre Monte y la plaza principal, aunque paralelamente con su construcción se llevaron adelante las obras del parque Sarmiento y la actual plaza Colón.

En esta importante variación de la cuadrícula urbana del periodo colonial, que expandía la ciudad hacia todos los rumbos, había que salvar los obstáculos que hasta entonces parecían imposibles de sortear. Uno de ellos era el río, con sus prolongadas y eufóricas crecientes, producidas especialmente en la estación de verano, que impedían muy a menudo atravesarlo, lo que afectaba a los agricultores y hacendados de los departamentos del norte y oeste de la provincia. Sólo se encontraba construido el puente “Sarmiento”, que fue realizado en 1870 con el fin de comunicar al barrio General Paz con el centro.

De allí entonces, que un puente, marcaría una obra significativamente importante para que sirviera a estos fines y, fundamentalmente, para comunicarse con el flamante barrio de Alta Córdoba.

De esta manera, en 1881 el gobierno ya tenía el proyecto del nuevo puente metálico y estaba dispuesto a mandarlo a ejecutar. Para ello, el por entonces gobernador Miguel Juárez Celman, apelaría a diversos medios a su alcance para concretar la obra, ya que los poderes públicos no estaban en condiciones de solventar el gasto que demandaba este emprendimiento. Recurrió al gobernador de Buenos Aires, al Ferrocarril del Oeste y del Norte a fin de solicitarles materiales sobrantes que pudieran emplearse para el puente de Córdoba. Paralelamente se nombraron comisiones que promovieron una suscripción entre las personas más interesadas, mientras que la municipalidad aportó una suma de dinero destinada al pago de la construcción del mismo.

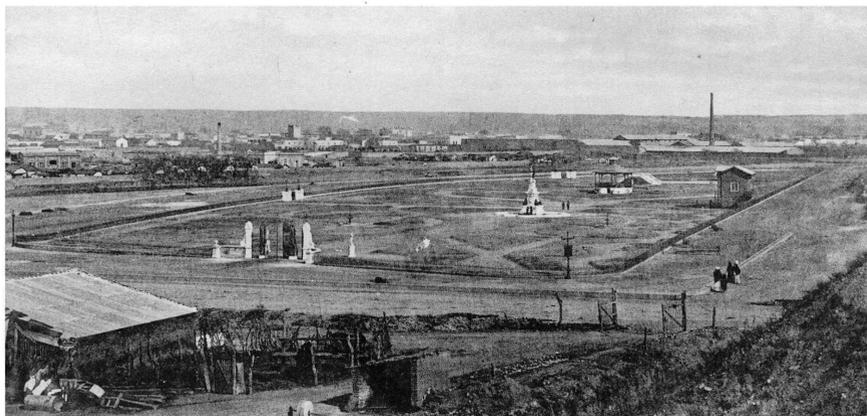
Luego del despliegue de materiales que significó la obra, construida por el ingeniero Esteban Dumesnil, el puente fue inaugurado el domingo 23 de octubre de 1881, quedando entregado al servicio público en una opulenta ceremonia inaugural¹.

Sin haberse aplacado los ánimos y la algarabía de aquel acto, se encargó al mismo ingeniero Dumesnil que delineara el hoy parque Las Heras. Paralelamente se dictó la ley del 26 de noviembre de 1881 que autorizaba al ejecutivo provincial a que, con el producto de la venta de terrenos, se invirtiera la suma de 6.000 pesos para pagar el déficit que se adeudaba de la construcción del puente².

Los progresos del sector eran evidentes e hicieron que se emprendiera una empresa de tierras que dio origen al barrio de Alta Córdoba. En 1884 avizoraba aquellos adelantos Antonio Rodríguez del Busto, adquiriendo una amplia parcela, luego ampliada con la compra que le efectuó a Bernardo L. Ducasse dos años después. En 1888 formó la empresa de urbanización con Marcos N. Juárez y Ramón J. Cárcano³. El primero asumiría la gobernación al año siguiente y su relación con el gobierno, al igual que su otro socio, despertaron encendidas críticas al vincularse con negocios no muy claros que los involucraban.

Un parque con nombre de mujer

A fines de 1881 se anunciaron las obras que se realizarían en el parque, señalando un diario que: *se colocará en el centro del nuevo paseo el kiosco de la plaza principal (...) se formarán diferentes calles de arbustos con numerosos jardines en cuadros y for-*



Vista aérea del Parque Elisa, actual Parque Las Heras

mando figuras caprichosas, en los cuales habrá gran número de asientos⁴. En noviembre quedaron concluidos los planos⁵, realizados -como dijimos- por el ingeniero Dumesnil y en enero del año siguiente se comenzó la delimitación y plantación de mojones⁶.

El ingeniero francés Esteban Dumesnil, quien realizó el proyecto, fue condiscípulo de Carlos Cassaffousth y por entonces era administrador del Ferrocarril del Norte y amigo de Juárez. Fue quien en 1880 trazó la instalación de cañerías de agua corriente y el alumbrado a gas, y a su vez propuso el aprovechamiento hidráulico sobre el Río Primero, junto con Cassaffousth, en las proximidades del histórico lugar de San Roque⁷.



Dr. Luis Revol
Intendente de la Ciudad de Córdoba
1887 - 1891

Recién el 11 de enero de 1887 fue licitada su construcción. Se presentaron Francisco Próspero de Bezé, Leonardo Molinari y Cía., Gaspar Plantz y Cía., Aurelio Revol y P. Gassiés y Cía. y Emilio Bernasconi. Cuatro días después el vicegobernador José Echenique adjudicó la obra a de Bezé, quien con anterioridad reformuló los planos⁸, firmando el contrato el vicedirector del Departamento Topográfico ingeniero D.B. Julio Bergman, de

acuerdo a los cinco planos archivados en la repartición. En líneas generales la obra se extendería en un predio de 500 metros de longitud por 80 de ancho y un boulevard de 35 metros⁹.

Durante todo aquel año los trabajos del parque se prosiguieron con entusiasmo. El muro de contención levantado paralelo al cauce del río pronto quedó terminado en el mes de abril¹⁰, mientras de Bezé viajó a Buenos Aires para contratar algunos invernáculos y plantas para el paseo, que por entonces también se lo llamaba Juárez Celman¹¹. A principios de diciembre se plantó un surtido grupo de plantas¹², en tanto que al año siguiente se anunció la construcción de un bonito kiosco de madera, que serviría para establecer una confitería y que por cierto no era el de la plaza principal como lo anunciado por Dumesnil. Se colocaron además las estatuas de dos pajes de bronce, flanqueando el ingreso y que luego fueron guardados por largos años en los depósitos municipales para ser ubicados en las plazoletas Aníbal Montes y en el Patio de los Niños Municipal, aunque sin los grandes faroles que sostenían. Luego de haber desaparecido uno de ellos, se llevó el restante al patio menor del Cabildo, para ser guardado en un depósito a la espera de volver a presidir el ingreso al Parque donde fue originalmente colocado. También se levantó un actualmente desaparecido grupo escultórico, el que consistía en un robusto y jerarquizado pedestal en el que descansaban cuatro estatuas femeninas, (que actualmente se encuentran en la ex plaza que contenía el monumento al General Paz), siendo coronado con la ninfa que elevaba una antorcha (reubicada hace pocos años en la intersección de La Cañada y el Suquía, pero hoy desaparecida).

El 21 de noviembre de 1887, se autorizó a José María Bouquet, como representante y uno de los dueños del "Tranway Ciudad de Córdoba", para colocar los rieles sobre el puente. Por entonces la empresa, cuyos titulares, además de Bouquet, eran Andrés Centeno, Juan Roldán y Javier Lazcano Colodrero contaba con 17 coches, 64 empleados, 80 caballos, habiendo realizado 37.835 viajes y transportado unos 663.235 pasajeros¹³.

Aquel recorrido que comunicaría el centro con Alta Córdoba, fue inaugurado el 19 de mayo de 1889. En la oportunidad asistió el gobernador, concluyendo la ceremonia con una "tabeada". El por entonces novedoso medio de transporte, ingresaba por el puente "Juárez Celman" y subía, junto al parque, por la calle Ro-

que Sáenz Peña. El viejo tranvía de "tracción a sangre" luego fue reemplazado por el tranvía eléctrico en 1909.

El paseo fue recibido el 21 de febrero de 1889 y el 25 de junio el gobernador Marcos N. Juárez lo transfirió al municipio, que adquirió las tierras en \$ 162.636 al propio gobernador y sus socios. Imaginemos el revuelo que se despertó en este negocio, cuando el paseo comenzaba a llamarse "parque Elisa", en alusión a la esposa de Miguel Juárez Celman, doña Elisa Funes y que como señala Bischoff, fue un claro signo de acatamiento político¹⁴.

Lo cierto es que se siguió trabajando en el parque, mientras que los señores Caraccio Hnos. concluían con sus tareas en el lugar¹⁵. Se colocaron verjas en todo su perímetro y portones, dos sobre el río y uno de mayor porte en su acceso principal, que a la noche se cerraban como así lo indicaba la tradición paisajística que se imponía en los centros urbanos más modernos.

Luego de ser transferido al municipio, el intendente Luis Revol manifestaba que: *si bien las obras llevadas á cabo en el mismo, respondían al mismo proyecto ideado quedaba aun que hacer para ponerlo en buenas condiciones de ornamentación, viabilidad etc., así tambien en su recinto, algo descuidado por el tiempo transcurrido entre la entrega de los contratistas constructores y la fecha en que quedó á cargo de la Municipalidad...* . Por lo que encargó una serie de trabajos en los jardines y avenidas al Sr. C. B. Belaque por la suma de \$ 14.300¹⁶.

Luego del Juarismo

Con la revolución del noventa y el derrumbe definitivo del Juarismo, toda la nomenclatura que lo recordaba fue eliminada. Los ecos del contador Thiriot en su *Informe adicional Parque Elisa o Juárez Celman*, ampliamente difundido, denunciaba el desproporcionado costo de la obra y ciertas irregularidades, como la venta del terreno al gobierno, cuando en realidad había sido donado en diciembre de 1881 por Bernardo Ducasse y Carlos Tillard, éste último, en pleito con Rodríguez del Busto¹⁷.

La "Comisión del Centenario del General Paz", evidentemente opositora a la gestión del Juarismo, se encargó de solicitar el 29 de agosto de 1891, ante el Concejo Deliberante, que el parque pasara a llamarse "Las Heras"¹⁸. De esta manera el 7 de setiembre



*Glorieta con influencia de corriente Neoclásica,
ubicada actualmente en el centro del parque*

se le implantó el nuevo nombre y el 8 se colocó la piedra fundamental de un monumento conmemorativo¹⁹. Se pretendía recordar al general Juan Gregorio de Las Heras (Buenos Aires, 1780 - Chile, 1866), quien acompañó a San Martín en históricas gestas libertadoras, siendo elegido gobernador de Buenos Aires en 1824. Pero la iniciativa del monumento nunca pudo concretarse, aunque su denominación perduró hasta la actualidad.

A fines de 1894 el Inspector de Parques y Paseos José Collo, anunció que era su intención reformar el parque Las Heras²⁰. Obsesivo con su iniciativa, le incorporó una serie de ornamentos, como una estrella de seis picos con macetas de terracota y un macetón de dos metros de diámetro de cuyo centro emergía un frondoso sauce llorón; además de un inconmensurable paraguas chino, de hierro y madera, cubierto por vistosas enredaderas perennes. Construyó también una imponente gruta, inaugurada el 7 de julio de 1895, de siete metros de altura y diez de lado, coronada por un inmenso kiosco. Estaba fabricada sobre un armazón de hierro y revestida con materiales traídos de las sierras. En su frente quedaba un espacio suficiente para confitería²¹, con una orquesta que todas las noches ejecutaba su música, a la hora que mayores paseantes la visitaban. Pero gran atracción también

despertó un pequeño zoológico allí instalado, el primero que tuvo la ciudad. Hubo otro anterior, provisorio, que funcionó en 1871 cuando se desarrolló la Exposición organizada por el gobierno de Sarmiento, ubicada junto al Paseo Sobre Monte. En la oportunidad se había levantado un zoológico con animales del país, muchos de los cuales transitaban libremente entre los visitantes.

Los árboles crecieron y fueron sombra de poetas, enamorados y niños. Las carreras de bicicletas pulularon y las kermeses de la Sociedad Francesa se hicieron famosas.

En 1911 se autorizó el arrendamiento de la gruta a los señores Teodoro Beaulieu y Hugo Cimarelli, para instalar una confitería²². Mientras que cuatro años después se tendía un sistema de riego²³ y en 1920 se pavimentaba con *granito y contrapiso cilindrado* la avenida General Paz hacia el frente del parque, reemplazando el que se había realizado por primera vez en 1905; se formaron jardines centrales y se colocó un reloj público en el espacio comprendido entre el puente Centenario y el paso a nivel del Ferrocarril Central Córdoba frente al parque²⁴.



Vista de la bajada Roque Saenz Peña y a la derecha, el Parque Las Heras.

El lago de regatas

La iniciativa de embalsar las aguas del Suquía tuvo sus antecedentes. Ya el gobernador Antonio del Viso procuró en 1877 un estudio sobre los ríos, quizás ante los reclamos que desde el año anterior, la prensa formulaba para construir un paredón a la altura de la "calle ancha". Este muro actuaría de represa conteniendo el agua del Suquía y favoreciéndolo para desarrollar allí lo que se conoció como el "lago de regatas". Desde hacía mucho tiempo que en ese lugar la gente estaba acostumbrada a bañarse, por lo que el municipio prohibió tal actividad de acuerdo a la ordenanza del 19 de diciembre de 1892. Pero el reclamo continuó hasta que por fin los diarios pudieron dar la buena nueva, cuando en 1895 el intendente Benigno Acosta decidió su construcción por ordenanza del 12 de julio, invirtiendo la suma de \$ 30.000. De esta manera el embalse (de 70.000 m³ de agua) fue acompañado con distintos ornatos, para convertirse en un concurrido paseo público ubicado junto al flamante parque Las Heras.

El proyecto fue presentado al intendente por el ingeniero municipal Francisco Roqué el 15 de junio de ese año. En su informe, además de presentar detalles sobre la estabilidad del muro, sus dos compuertas, profundidad, etc., comenta los aportes efectuados a su iniciativa por el ingeniero Emilio Girardet²⁵.

Al muro se lo levantó a la altura de la calle Rivera Indarte, siendo su constructor el ingeniero Belisario A. Caraffa. Sus compuertas se cerraron por primera vez en el mes de marzo del año siguiente con algunas copas de champagne que matizaron la esperada inauguración²⁶ acontecida el 24 de setiembre. El acto contó con toda la ruidosa pompa, la asistencia del gobernador José Figueroa Alcorta, la bendición de monseñor Reginaldo Toro y las palabras del doctor José R. Ibáñez, en representación del intendente y por cierto el bautismo de su nombre "Lago General Belgrano".

No obstante los festejos, los vecinos al parque no estuvieron muy de acuerdo con la obra, al argumentar antes de su ejecución el temor que les daba el agua estancada y las posibles filtraciones hacia sus propiedades. Agregaban también que la represa traería inconvenientes en la salubridad pública. A tal efecto, el intendente Acosta nombra una comisión para estudiar el reclamo de los vecinos, llegando a la conclusión que el dique no afectaría

a las construcciones y no sería perjudicial a la salud pública. Luego de ello se aprueba el proyecto el 10 de enero de 1896.

El 15 de mayo de 1896, el Concejo Deliberante facultó al intendente para conceder permisos, que no excedieran de diez años, para levantar construcciones destinadas al reparo de las embarcaciones. Se construyeron en las márgenes del río junto a los veredones del lago de regatas²⁷. Mientras que el 26 de junio se autorizó a Luis Baldissoni la explotación de 25 embarcaciones como máximo, por el término de 5 a 10 años. A su vez el contratista se obligaba a efectuar el *movimiento de compuertas del dique, conservación de obras y seguridad de las embarcaciones y navegantes*, cobrando entre 50 centavos y un peso la hora²⁸.

Fueron constantes las competencias de regatas que organizaban los empleados de comercio y deportistas que veían un nuevo deporte para desarrollar. Pero la falta de mantenimiento y las dudas creadas frente a la difusión de enfermedades infecto-contagiosas y que este lugar se convirtiera en un foco de propagación, se sumó a la creciente de 1903 que contribuyó a que se lo demoliera en la segunda semana del mes de abril²⁹. Algunos restos continuaban siendo testigos de la obra, cuando en 1952 al canalizarse el río quedaron definitivamente destruidos y olvidados, pero no en la pluma de Efraín U. Bischoff que, el 11 de enero de aquel año, estampó sus recuerdos en el diario Los Principios, recordándolo varios años después en su "Historia de los Barrios de Córdoba".

Un abandono anunciado

...Esta muy descuidado el parque Las Heras, los arboles se estan secando, se descuidaron los caminos, las fuentes ya no poseen agua... exponía un diario local³⁰, agregando que se comentaba que allí se construiría una estación de ferrocarril, encontrándose confeccionados los planos necesarios.

A pesar de la fama alcanzada por sus kermeses y fiestas galantes, como su particular seducción de los inicios y el reemplazo de la verja por otra más artística y segura, el parque seguía abandonado. Llamaba la atención en 1927 la nueva pileta construida, como la reformada portada de su ingreso³¹. Nuevas construcciones fueron achicando su verde esplendor, como la "Colonia de Vacaciones para Niños Pobres" que se inauguró el 29 de

enero de 1931³². Dos años después el arquitecto Juan Kronfuss planteó reflotar la avenida costanera proyectada por el ingeniero Carrasco durante la intendencia de Emilio F. Olmos, mientras que a su vez propuso trasladar al Parque Las Heras la estatua ecuestre del general Paz, para que en su lugar se levantara el siempre esperado Palacio de Gobierno, en una propuesta urbana íntimamente relacionada con la del arquitecto Carlos Curet para levantar el edificio municipal en las inmediaciones del monumento a Vélez Sársfield³³.

El diario Los Principios también se ocupó innumerables veces de las lamentables condiciones del parque³⁴. El ingeniero Palacios firmaba un artículo, escribiendo: *produce verdadera pena comprobar la desaparición de nuestras estatuas de mármol blanco de Carrara que lo adornaban; las escaleras y frisos; los jarrones y decoraciones diversas, etc, que daban vida al paisaje; pero lo que causa verdadera indignación es constatar la muerte de su arboleda secular, el abandono total de sus jardines, la ausencia completa de sus motivos florales*³⁵.

Durante la intendencia de Donato Latella Frías se habían acentuado en el parque los grandes problemas de riego, para lo cual el arquitecto Juan Kronfuss proyectó una glorieta que serviría de tanque de agua³⁶. Inaugurada en mayo de 1937³⁷, las grandes columnas que soportan el peso del tanque, crearon un amplio ámbito donde se instalaba la banda de música. Cabe señalar que esta construcción, que tanto identificó a los parques y plazas de la época, es la única que se conserva en la actualidad, aunque sin la otrora actividad que la caracterizaba. Además se colocaron focos centrales frente al parque, retirándose los existentes.



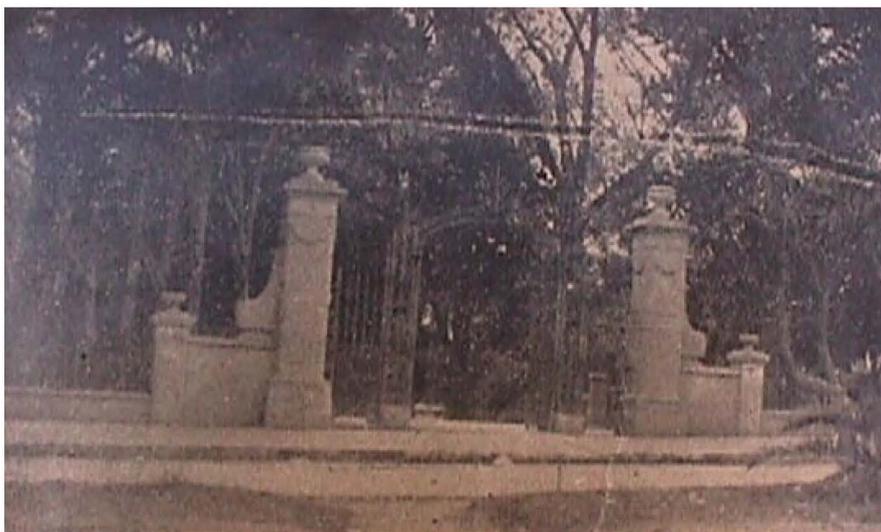
Vista del Puente Sarmiento

En ese mismo año se acordó con Juan Grey la concesión para explotar una *confitería y recreo*³⁸. Dos años después el Departamento Ejecutivo envió al Concejo Deliberante un proyecto de ordenanza para que se acordara la concesión a la señora Angelina Pagano, para explotar un sector del parque Las Heras por el término de 10 años. Así fue como se instaló un parque de diversiones y teatro al aire libre, además de otros esparcimientos, sumándose la realización anual de la feria municipal³⁹.

Finalmente el Concejo Deliberante, autorizó en 1938 la suma de \$ 15.000 para la construcción de una pileta de natación⁴⁰, y cuatro años después permitió que se realizaran los estudios necesarios para crear un parque infantil⁴¹.

En 1961 se retiraron las valiosas verjas del parque Las Heras y se demolió su gran portón de ingreso. Posteriormente se le agregó otro natatorio, y desafortunadas construcciones para oficinas municipales y un parque de diversiones. Más recientemente se levantó la estatua en conmemoración a Carlos Gardel junto a la tan anhelada avenida costanera. Es una obra del escultor R. Vázquez, inaugurada el 24 de junio de 1985, a 50 años de la desaparición del encumbrado zorzal, siendo sus auspiciantes el intendente Ramón B. Mestre y la comisión de homenaje presidida por Ramón Ernesto Moyano.

El paseo cambió notablemente su imagen y su uso. Se adap-



Vista del antiguo portal de entrada al Parque Elisa.

tó para otros tiempos. Pero no podemos dejar de evocar su origen por que creemos, a fuerza de posibles críticas adversas, que aquella fue su época más hermosa, cuando transcurría el tiempo de los parques del ochenta.

Dos hitos en los límites del parque

El río fue siempre su límite natural. Al principio se lo negó con la reja que lo separaba, pero al incorporarse el lago de regatas actuaron como dos entidades estrechamente vinculadas. No duró mucho aquella actividad complementaria y nuevamente quedaron desvinculados, principalmente desde que el ingeniero Benito Carrasco planteó en el primer plan regulador de la ciudad de Córdoba, efectuado en 1927, llevar por sus márgenes una avenida de descongestionamiento vehicular. Este proyecto recién fue concretado en los últimos años, al igual que un reciente tratamiento paisajístico efectuado por el arquitecto Miguel A. Roca al volver a proyectar la vía y la jerarquización del Suquía.

Este plan de la avenida costanera también fue planteado en 1942, por un proyecto de la Dirección General de Hidráulica. Las primeras tareas se llevaron a cabo en 1945 entre los puentes Avellaneda y Centenario. Esta obra trataba de brindar una solución integral al problema del río, encarándose la inclusión de diez millones de pesos en el Plan Trienal de Obras Públicas. Comprendía la urbanización desde un kilómetro arriba del puente "La Tablada" hasta San Vicente, incluyendo la canalización del río, las calles paralelas, un puente en Bajo Galán y el reemplazo del "Florida", entre otros, no realizados como el puente que reemplazó el vado de la calle Uruguay. Del proyecto original sólo se logró concretar parte de la canalización y algunos años después el puente "Arturo Zanichelli".

También estuvo incluido el puente "Antártida Argentina", que reemplazaría una vetusta pasarela construida en 1912 con los materiales de los demolidos puentes "Sarmiento" y "Juárez Celman".

La concreción de la realización de este puente surgió el 13 de setiembre de 1948, cuando los gobiernos municipal y provincial firmaron un convenio para su construcción, iniciándose las obras el 10 de diciembre de 1948, con un acto presidido por el ingeniero Fernando Cerrajería, ministro de obras públicas del in-

terventor federal Aristóbulo Vargas Belmonte. La obra continuó y el 19 de octubre de 1949, el Intendente Municipal José B. Posada, solicitó al Concejo Deliberante, (que era la Cámara de Diputados de la Provincia), se le diera el nombre de "Antártida Argentina".

Este puente fue construido por la empresa de Benito Roggio, siendo de hormigón armado, como se visualiza debajo del mismo y cubriéndose su piel con materiales tradicionales. Se delineó con tres grandes arcos rebajados revestidos con mampostería de ladrillos, apoyados en robustas pilas que se suceden, luego de una base revocada, en una prolongación de ladrillos a la vista hasta la altura de las barandas y luego se transforman en gruesas y altas columnas revocadas. Sobre ellas, que totalizan cuatro sobre cada lado, se apoyan columnas de iluminación de fundición con dos grandes faroles cada una. El riñón de los arcos es de ladrillos vistos y las dovelas revocadas, mientras que las barandas contienen balaustres lisos de ladrillos revocados y entre ellas dos planchuelas torsionadas⁴².

En el extremo contrario al parque se levantó una pequeña plazoleta circular en 1958, en cuyo centro se ubicó el busto conmemorativo del intendente Luis Revol, obra en bronce del escultor polaco Alejandro Perekrest, erigido el 23 de enero de 1958.

El puente que mencionamos llegó para delimitar los ingresos al Parque Las Heras, completando esta situación que llevaba orgullosa con su puente "Centenario", el puente más vistoso de la ciudad.

Este puente vino a sustituir al de hierro construido por Dumesnil y estaba incluido dentro de un amplio plan, que tenía como objeto conmemorar el Centenario de la Revolución de Mayo. Fue el intendente Ramón Gil Barros, quien el 9 de abril de 1910, aprobó los planos, pliegos de condiciones, especificaciones y cómputos para construir el nuevo puente.

Posteriormente se sancionó la ordenanza del 16 de mayo de 1910 por la que el puente a construirse pasaría a denominarse "Centenario" en reemplazo de "Juárez Celman". Esta decisión trajo por cierto algunas críticas, además de encarnarse una discutida polémica en momentos en que los miembros del "Comité Electoral del Comercio" recogían firmas para que el puente continuara con la denominación primigenia. No obstante el Concejo mantuvo su decisión, por lo que se retiró la antigua placa y se co-

locó una nueva. Quedaba con esta actitud, definitivamente borrada la nomenclatura del Juarismo, que no se recataba en estampar sus nombres en la plaza y calle Colón, o el mismo parque Las Heras. Todas estas denominaciones fueron sustituidas por el gobernador Manuel D. Pizarro en 1892, quedando pendiente el nombre del puente y a la espera de mejor ocasión.

Luego de estas alternativas, se sancionó la ordenanza que autorizó al ejecutivo a aceptar la propuesta de licitación de la construcción del puente. Es así que el intendente Barros rubricó el decreto del 6 de julio, en el que vistas las propuestas presentadas en la licitación del día 20 de junio, se aceptó la de los ingenieros Francisco Roqué y Moisés Granillo Barros. Mientras que como director de la obra se nombró al ingeniero Raimundo Alonso, por entonces jefe de obras públicas.

En la actualidad el puente "Centenario" conserva su primigenia estampa. Seis arcos rebajados sostienen el tablero, en el que se incluyeron angostas veredas de un metro. Éstos son de base circular en su extremo inferior y se prolongan hacia la baranda, de balaustres cuadrados, con un marcado almohadillado para establecer una suerte de mirador o balcón. Los arcos, en tanto, contienen sus dovelas con almohadillado, destacándose su sobresalida clave, mientras que los riñones fueron revocados y resaltados sobre un almohadillado menos marcado. En el plano original figuran esos riñones con una clara ornamentación, pero no sabemos si fue retirada o no se llegó a completar, al igual que otro elemento ornamental que se desliza por las pilas. Cabe agregar que en el vértice que lo une con el parque Las Heras posee una escalinata original que conduce al río.

El puente contiene a su vez uno de sus mayores atractivos en las imponentes columnas de iluminación, concebidas en refinada fundición, de las que se establecieron tres tipos. En primer lugar, una a cada lado de ambos ingresos, siendo robustas y ornamentadas columnas de la firma Du Val D'Osne y que en la actualidad sólo se conservan una en cada ingreso. Posteriormente y en los balcones de los extremos, se corona el mismo con dos esbeltas columnas que se unen en su parte superior con un decorado dintel que sostiene el farol; también de la firma Du Val D'Osne. Finalmente en el resto de los balcones, se elevan en su parte central bajos pilares de mampostería que sostienen columnas de fundición de un solo farol, procedentes de la fundición de

Repetto y Sforza de Rosario. Carecen de ellos dos de los balcones, ubicados en el costado oeste, que fueron recientemente reemplazados por las columnas para el trolebús⁴³.

Conclusiones

La generación del ochenta aportó a la ciudad una serie de transformaciones sustanciales que modificaron la ciudad, tanto en sus aspectos visuales y espaciales como en los modos de uso.

En tal sentido, es notable la preferencia que se le asigna al tratamiento modernizador del espacio público a imagen y semejanza de los grandes movimientos paisajísticos del mundo.

La Plaza Mayor dejaba de ser un espacio vacío, cuyos límites eran las edificaciones circundantes. También dejaba de ser el espacio público único de la ciudad, convirtiéndose en un pequeño oasis, donde el encuentro de los vecinos giraba en torno a nuevas actividades que se generaban desde su mismo corazón, como fue la retreta.

Las nuevas plazas, de las cuales algunas como la plaza Colón, recibieron un tratamiento original para la época, fueron acompañando la presencia de los parques urbanos.

Si bien Córdoba dio a luz el primer parque proyectado por el prestigioso Charles Thays, antes que este emblemático testimonio, apareció el Parque *Elisa*, como la primera idea, el novedoso experimento, que se inventó en una cuadrícula urbana donde hasta ese momento cualquier intento por incluir grandes espacios de vegetación era totalmente ajena.

Surgía en el ochenta una época dorada para las ciudades argentinas. En este sentido el parque que originalmente llevó el nombre de la esposa del gobernador, doña Elisa Funes, se constituyó en el primer parque de la ciudad. Diseñado con los argumentos y recursos de la época, con sus estatuas, senderos y parterres, glorietas y rejas con destacado portón de ingreso, sufrió desafortunadas intervenciones que negaron su espacialidad.

Revalorizar en su plenitud estos testimonios urbanos significa reconocerlos como hitos que aún perduran, señalando un tiempo y una identidad ciudadana que merece rescatarse para perpetuar la memoria misma de una ciudad con importantes argumentos que justifican su opulento patrimonio cultural.

Propuesta de revalorización

Ante el estudio histórico realizado, se propone poner a consideración una serie de puntos esenciales que tengan como objetivo devolver, en la medida de lo posible, el carácter emblemático que tuvo el parque "Las Heras". Este carácter hace referencia a la particularidad de ser el primer parque urbano de la ciudad, levantado en un tiempo donde la idea de llevar el mundo natural a las ciudades se convirtió en una saludable obsesión de gobernantes y vecinos de la ciudad:

1. Reconstrucción del gran grupo escultórico, con un pedestal con formas modernas y con las estatuas originales ubicadas en la ex plaza General Paz. En su lugar, los pedestales de hormigón colocar otras estatuas (Ejemplo: los cuatro presidentes cordobeses)
2. Reconstrucción portal de ingreso, donde se ubique un portón con los pilares.
3. Reubicación de los "pajes".
4. Reconstrucción del "Lago de Regatas".
5. Remoción de edificios allí existentes, al igual que los nata-torios.
6. Sin necesidad de cerrar el parque con rejas en su totalidad, diseñar una forma de cerramiento parcial para dar idea de la concepción del espacio original.
7. Reconstruir en parte, el diseño de senderos y parterres con una adecuada forestación.
8. Devolverle su nombre original "*Parque Elisa*".

Notas

- 1 PAGE, Carlos A., *Los puentes del Suquía*. Colección Historia de la Arquitectura de Córdoba, Nº 2, Municipalidad de la ciudad de Córdoba, 1997.
- 2 *Compilación de Leyes y Decretos dictados en la provincia de Córdoba* (C.L.D.), 1880-1881, t. 8, p. 356.
- 3 BISCHOFF, Efraín U., *Historia de los barrios de Córdoba, sus leyendas, instituciones y gentes*, B ediciones, Córdoba, 1986, pág. 137.
- 4 *El Eco de Córdoba*, del 27 de octubre de 1881.
- 5 *Ibíd.*, 29 de noviembre de 1881.
- 6 *Ibíd.*, 13 de enero de 1882.
- 7 ALIPPI, Juan A., "Notas para la historia de la ingeniería en Córdoba, los estudios, las obras y el medio", en *Revista de la Junta Provincial de Historia de Córdoba*, Año 1978, Nº 7, pág. 38.
- 8 *El Interior*, 18 de enero de 1887.
- 9 *Ibíd.*, 3 de febrero de 1887.
- 10 *Ibíd.*, 11 de abril de 1887.
- 11 *Ibíd.*, 6 de junio de 1887.
- 12 *Ibíd.*, 5 de diciembre de 1887.
- 13 BISCHOFF, Efraín U., *Aquellos viejos tranvías de Córdoba*. Córdoba, 1996, p. 16.
- 14 *Ibíd.* *Historia de los Barrios...* op.cit., pág. 136.
- 15 *El Porvenir*, 28 de agosto de 1889.
- 16 *Memoria del intendente Luis Revol*, Córdoba, 1890, pág. 128.
- 17 *El Porvenir*, 29 de julio de 1892.
- 18 *La República*, 29 de agosto de 1891.
- 19 *Ibíd.*, 5 de septiembre de 1891.
- 20 *La Patria*, 10 de noviembre de 1894.
- 21 *Ibíd.*, 29 de enero de 1895.
- 22 Archivo Histórico Municipal (A.H.M.) A-1-38, f.26a, 1911-XI-7.
- 23 A.H.M. A-1-47, f.224, 1915-XII-7.

- 24 A.H.M. A-1-47, f.234, 1920-VI-1.
- 25 A.H.M. A.2.22 f. 440.
- 26 *La Libertad*, 9 de marzo de 1896.
- 27 *Digesto de Ordenanzas, acuerdos y decretos de la Municipalidad de la ciudad de Córdoba, 1895/1896/1897*, Tomo II, Córdoba, 1907, pág. 93.
- 28 *Ibíd.*, pág. 98.
- 29 *La Libertad*, 14 de abril de 1903.
- 30 *La Voz del Interior*, 3 de julio de 1924.
- 31 *Ibíd.*, 22 de noviembre de 1927.
- 32 *Los Principios*, 30 de enero de 1931.
- 33 PAGE, Carlos A., *La arquitectura oficial en Córdoba, 1850-1930*, Ministerio de Cultura y Educación de la Nación, Buenos Aires, 1994.
- 34 *Los Principios*, 23 de marzo de 1935.
- 35 *Ibíd.*, 16 de octubre de 1935.
- 36 *La Voz del Interior*, 15 de noviembre de 1936.
- 37 *Los Principios*, 7 de mayo de 1937.
- 38 A.H.M. A-1-78, f.82, 1937-XI-15.
- 39 *Los Principios*, 9 de septiembre de 1939.
- 40 A.H.M. A-1-80, f.421, 1938-XII-15.
- 41 A.H.M. A-1-87, f.547, 1942-VI-26.
- 42 PAGE, Carlos A., *Los puentes...*, op.cit.
- 43 *Ibíd.*