

014.3011

D24

I

ONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES/ PARANA-E. RIOS/ EXPTE. Nº4459/4
INVENTARIO DEL PATRIMONIO HISTORICO-ARQUITECTONICO DE LA CIUDAD DE PARANA

43827

INVENTARIO DEL PATRIMONIO HISTORICO ARQUITECTONICO
DE LA CIUDAD DE PARANA

INFORME FINAL

Arq. Mariela Doce
Arq. Alejandro Yonson
Prof. Walter Musich



Agosto de 2001

INDICE GENERAL

Introducción.....	Página 1
Historia y periodización.....	Página 2
Planos de evolución de la ciudad de Paraná.....	Página 36
Concepto de patrimonio.....	Página 41
Criterios de selección.....	Página 42
Escalas de selección.....	Página 44
Conclusiones.....	Página 46
Consideración final.....	Página 49
Bibliografía general.....	Página 50
Listado de obras y áreas inventariadas.....	Página 55
Fichas.....	Página 58

INVENTARIO DEL PATRIMONIO
ARQUITECTÓNICO
DE LA CIUDAD DE PARANÁ

1- INTRODUCCIÓN:

La ciudad de Paraná se ubica en un área estratégica del Litoral Argentino y junto a Santa Fe que se halla a 30 Km. de la misma forman un área metropolitana de gran importancia para la región.

Para su comprensión, podemos decir que la ciudad presenta un área céntrica y un área periférica, existiendo entre ellas una gran diferencia, tanto en lo cualitativo como en lo cuantitativo. El área céntrica, delimitada por Av. Ramírez, el río Paraná, el bulevar Racedo y el arroyo Antoñico, se halla consolidada y ordenada, presentando un alto valor histórico y de calidad urbana. La periferia, por el contrario, presenta un crecimiento desordenado, incompleto, y sin caracterización.

Desde su origen, el crecimiento de la ciudad estuvo condicionado por elementos geográficos como el río Paraná, que le dio su nombre, los arroyos que la recorren y el relieve

ondulado y barrancoso. Estos condicionantes llevaron a que el crecimiento se realizara de distintas formas a través del tiempo. Es así que, primero crece por "saltos", lo que consiste en la ocupación de tierras al otro lado del obstáculo (tajamares, lagunas, arroyos). Superados los accidentes geográficos, y consolidada el área central, la ciudad comienza a crecer por "estiramientos", es decir, a través de urbanizaciones en forma lineal siguiendo las vías principales de conexión entre la ciudad y el resto de la provincia.

En las últimas décadas la ciudad comienza a crecer por "extensión", es decir, a través de la aparición de pequeños núcleos aislados que con el transcurrir del tiempo se van incorporando a la trama urbana.

Actualmente, Paraná crece por la conjunción de los dos últimos procesos citados, y si bien, la mayor concentración de población se halla en el área céntrica y su entorno, la ciudad esta bastante extendida en su territorio de ejido.

Paraná, debido a sus características geográficas y los distintos sucesos en su historia política, económica y social, presenta una gran variedad de situaciones urbanas y paisajísticas, lo que permite obtener una cantidad importante

de elementos a considerar para la elaboración del inventario del patrimonio arquitectónico. Se detectan diferentes situaciones espaciales, urbanas y arquitectónicas que otorgan al paisaje una gran riqueza y complejidad en su recorrido.

La realización del inventario del patrimonio arquitectónico de la ciudad de Paraná, tiene como fin obtener un registro formal de lo antes mencionado. Como sabemos Paraná es la capital de la provincia de Entre Ríos, por lo cual en la elaboración de este trabajo en su parte formal y de periodización histórica se tomarán elementos comunes con el trabajo de Inventario que realiza en forma paralela el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Entre Ríos.

2- HISTORIA y PERIODIZACION:

A- Consideración preliminar.

Mirar el paisaje urbano de la ciudad de Paraná ingenuamente, sin inferencias de tipo urbanística, histórica o arqueológica, arroja como resultado la representación de una

entidad con origen decimonónico, más precisamente de finales del siglo XIX, desdibujada a partir del avance inexorable de la ciudad moderna. Y como un inventario se constituye fundamentalmente sobre lo que vemos, sobre lo que está presente, es muy factible que nuestro registro del patrimonio arquitectónico de Paraná arroje resultados compatibles con esa imagen.

Ahora bien, recrear los escenarios en cuyos encuadres ese patrimonio debe ser definido y categorizado, va más allá de analizar la dermis urbana, de relevar el entramado material de la ciudad y acotar áreas de valor de acuerdo a lo que ha sobrevivido. Lo ausente y lo intangible también importan.

Algunas cuestiones se imponen como prioritarias: las circunstancias que determinan la génesis de esta ciudad; los capítulos fundamentales de su desarrollo urbano, construyendo una periodización que tome como marco la elaborada para la Provincia; su relación con el territorio; las modalidades de crecimiento. Cuestiones estas que podrán ser verificadas en los testimonios arquitectónicos de cada período histórico, en el registro de su presencia o de su ausencia.

B- PARANÁ:

**SU HISTORIA A TRAVÉS DE ELEMENTOS
CARACTERIZADORES:**

1- Entidad urbana sin fundación y con crecimiento espontáneo.

Todo paranaense sabe que su ciudad nunca fue fundada oficialmente , pero pocos conocen los motivos de su generación.

Las autoridades de la refundada ciudad de Santa Fe no desconocían las razones por las cuales las tierras de la "otra vanda" del Paraná eran importantes para su consideración: la hostilidad del indio y la abundancia de recursos. La primera exigió medidas de carácter militar; la segunda el apoyo a empresas comerciales de vecinos hacendados y religiosos; ambas, el estímulo oficial a la radicación de algunas familias y soldados con carácter más o menos permanente.

En respuesta a esos requerimientos se instala un fuerte militar, a cierta distancia tierra adentro de lo que a mediados

del siglo XVII se denomina la "baxada del Paraná", con una pequeña guarnición y población en número de aproximadamente 20 familias; fuerte que consiste en un conjunto de edificaciones de tapia o adobe con techos pajizos, delimitado por un cerco rectangular de palo a pique y tal vez un foso. Esta base de operaciones militares y civiles permite contener al enemigo "salvaje" (con no pocos fracasos) y alentar la formación de un hinterland rural de carácter económico que vincula las distintas estancias, posibilita el surgimiento de chacras con cultivos parcelarios y sirve de factoría a la más importante ciudad de la región. En el medio, el río como principal corredor comercial no sólo entre ambas costas sino también entre esta zona y el eje comercial Buenos Aires – Asunción y dos puntos de enlace: el puerto preciso de Santa Fe de la Vera Cruz, con habilitación real para cobrar cánones aduaneros, y la bajada misma como atracadero natural para despachar leña, madera, cal y ganado; recibir gentes, manufacturas y, según algunas fuentes de la época, cargamento de contrabando. De esta manera la nueva población nunca es fundada con los oficios reales, simplemente creada a partir de

necesidades concretas de la vecina Santa Fe; la costa entrerriana sobre el Paraná y la bajada en particular son su espacio proyectual, espacio que promediando el siglo XVIII adquiere algunas características de territorio potencialmente autónomo y que logra una sorprendente dinámica propia, luego de la Revolución de 1810; evolución a la que precisamente se oponen distintos intereses de Santa Fe, que son muy fuertes y prevalecen durante la dominación hispánica, impidiendo que el comisionado del Virrey Vertiz, Comandante Tomás de Rocamora, le adjudique en 1783 un status político más importante, creando el Partido, elevando la población a villa y autorizando un cabildo, todo lo cual le había sido posible en Gualeguaychú, Arroyo de la China (hoy Concepción del Uruguay) y Gualeguay.

Respecto al crecimiento físico de la ciudad y considerando su devenir histórico, esta a contado con diversas acciones estatales de planificación pero que , en su gran mayoría, no han superado la teoría o se han aplicado muy parcialmente, prevaleciendo una ocupación del territorio espontánea y a veces caótica. Finalizando el siglo XX, lo que prevalece es la planificación desde lo sectorial o, sencillamente, la

intervención urbana sin planificación, con diversos intereses que compiten arbitrariamente y con escaso o nulo espíritu de integración, intereses que no solo provienen del ámbito privado sino también desde distintos sectores del ámbito público; de hecho, la mayoría de los planes de viviendas ejecutados desde la década de 1970 han respondido a esta lógica. La tibia acción del Estado municipal en esta cuestión más los otros elementos caracterizadores que se analizan en esta parte, han generado un crecimiento mediterráneo de la ciudad ocasionando, entre otras cosas, la subestimación del borde costero y la pérdida de un valor importante de la identidad paranaense: su vínculo con el río. Cuestiones estas que han sido consideradas como parte del Diagnóstico del reciente Plan Estratégico de Desarrollo de Paraná (P.E.DE.P.).

Los distintos proyectos de planificación se hallan consignados en la cronología incorporada a la periodización. Sin embargo destacamos aquí que el primer intento surge de Manuel Belgrano, quien durante su estadía en 1810, encarga al Coronel Eustaquio Gianini levantar el plano y delinear la población *“sin prejuicio de lo que ya hay edificado*

sólidamente, y que no es posible admita una variación, como es la Iglesia ya empezada a construirse” y “señalándole el ejido para pastos comunes” con el objetivo de “reunir la población, afianzándola en propiedades más o menos extensas, según se alejen o acerquen a los Pueblos que ya existen o se formen”. (1) Por razones de logística, dichas medidas nunca llegaron a concretarse

2- Ciudad y medio: del conflicto a la integración.

La relación entre la ciudad como espacio urbano construido o proyectado y su accidentada topografía ha resultado siempre conflictivo. Esto es hoy evidente en las márgenes de los arroyos existentes y en algunos sectores del borde costero, considerados como áreas marginales y “barreras urbanas”; como espacios intersticiales que rompen el tejido urbano, y no como elementos de identidad paisajística.

Esta actitud del ciudadano y las autoridades municipales tiene su historia, una historia que se puede “leer” en el plano actual de la ciudad. Los diversos arroyos que surcan el territorio que comprende el ejido, muchos de ellos

caracterizados por profundos cañadones y fluctuantes caudales, flanqueados por barrancas inestables de tosca y calcáreo, generalmente cubiertas de vegetación, han representado en distintas épocas los límites naturales de la ciudad y sus barrios, superados por impulsos de crecimiento espontáneo a los que han seguido, a veces, acciones municipales tendientes a “coser” tramos separados de tejido, con algunos resultados felices y otros no tanto.

Debemos empezar hablando del arroyo Antoñico, en algún tiempo también llamado “de Sánchez o Lanchez” y “Arroyo Seco”, ubicado al sur y oeste de la planta urbana primitiva. Su importancia para la población ha experimentado profundos cambios a lo largo de tres siglos, pero también si consideramos por una parte su desembocadura y por la otra sus nacientes y tramo medio.

El arrendamiento de distintos sectores de la costa para la explotación del calcáreo comienza a mediados del siglo XVIII y pronto se convierte en una de las actividades económicas de mayor prosperidad en la zona. Ricos yacimientos se encontraban en las barrancas que constituyen el cauce del

mencionado arroyo y al este y oeste del mismo, en las actuales tierras del Parque Urquiza y Nuevo Parque. Hornos de quema e instalaciones complementarias se multiplican, diseminándose por toda la costa frente al río y sobre las márgenes del arroyo hasta la altura del actual cementerio, tal como lo describen viajeros extranjeros hacia el 1800. Esta actividad industrial y comercial consolida la importancia del puerto ubicado unos mil metros al oeste del arroyo y genera una población estable cada vez mayor.

El arroyo Antoñico, en su tramo inferior, representa un recurso económico, urbano y paisajístico de primera categoría durante todo el siglo XIX; componente central de un capítulo único de prosperidad económica y de esplendor de uno de los barrios más tradicionales de Paraná. Una combinatoria de factores termina con todo ello; luego del traslado del puerto en 1905, la zona emprende un lento pero inexorable empobrecimiento, luego el despoblamiento y la degradación del entorno urbano y natural. El arroyo deja de ser escenario de actividades económicas y recreativas y se convierte en un espacio marginal, con tierras devaluadas que

sirven de soporte geográfico a densos rancheríos, una cloaca y basural a cielo abierto.

Hasta hace unos pocos años, la situación planteada, mas la existencia de la planta de producción de cemento portland con su dominio sobre grandes extensiones de tierra entre el arroyo y el barrio de Bajada Grande, constituyeron una "barrera" para la integración de la ciudad con una de sus áreas fundacionales y la postergación de esta última . Actualmente, la compra por el municipio de gran parte de esos terrenos para el Nuevo Parque y el proyecto de saneamiento del arroyo, tienden a revertir la situación.

Los tramos medio y superior del Antoñico no comparten la misma historia. Siempre representaron una "barrera urbana"; hasta las primeras décadas del siglo XX, desalentando la radicación de población al otro lado de su cauce; con posterioridad, generando una urbanización espontánea y precaria, carente de servicios municipales y con una identidad seriamente disociada del resto de la ciudad, que condujo, incluso, a que en la década de 1980 se planteara la escisión jurisdiccional del barrio San Agustín y la creación de un nuevo municipio. Dos importantes hitos contribuyeron a

modelar el área, con una traza y una consistencia muy especiales: por un lado, la construcción en 1885 de la estación ferroviaria y sus ramales, uno de los cuales bordeaba la planta urbana existente por aquellos años y flanqueaba parte del arroyo en dirección al puerto de Bajada Grande; por el otro, los Cuarteles del Ejército, instalados en zona de chacras al sur en 1933.

Un zanjón que provocó serios inconvenientes a la población, según algunas referencias a los comienzos del siglo XIX, atravesaba de este a oeste el incipiente trazado urbano a la altura de las actuales calles Uruguay y Cervantes, desaguando en la "laguna de Reyes" y ésta en el Antoñico. Las lluvias, al parecer, incrementaban mucho su caudal y los vecinos de uno y otro lado quedaban incomunicados por horas o días. Al norte, las tierras se disponían en pendiente hacia el río, distante solo unas cuadras; pendiente que, aunque más suavizada por la cubierta urbana, resulta hoy notable. Estas eran consideradas verdaderos arrabales y en ellas se nucleó la población de negros libertos y su descendencia durante gran parte del siglo, dando al área el denominativo de "barrio del Tambor" o "barrio del

Candombe". Solo dos alturas se destacaban, la "del molino", donde hoy se encuentra la Plaza Alvear, y entonces un molino harinero, y la que fue solar de la residencia del ilustre funcionario del gobierno confederal, el Barón Alfredo M. Du Graty, en algún momento llamada "el colmenar" y donde hoy se halla edificado el Colegio Nacional.

El pequeño arroyo habría separado también feligresías, luego de que a muchos practicantes se les hiciera casi imposible atravesarlo para asistir a la Iglesia Matriz, hecho que contribuyó a lograr un decidido apoyo para la empresa del cura vicario Antolín Gil y Obligado de construir una capilla en el barrio del norte, bajo la advocación del Arcángel San Miguel, en 1822. Esta medida hubo desembocado más tarde en una folclórica rivalidad entre comunidades devotas.

La integración del barrio norte al área central comenzó con la gran intervención urbana, tal vez la más significativa del momento, que fue la creación de una plaza en el predio "del molino" y una alameda correctamente trazada, tomando como base el viejo camino que vinculaba esta zona con el puerto. En enero de 1836 dio comienzo la obra de la Plaza de Echagüe (luego Alvear) y la Alameda de la Federación

(hoy Av. Rivadavia), con intervención del ingeniero del gobierno provincial, Juan Bautista André. La obra vial llegó a concretarse, pero la plaza no fue más que un predio abierto, parte del trazado de las vías del Tramway, hasta que en 1877/78 se inicia su parquización y la mejora de las calles circundantes.

Cabe consignar que la nueva Iglesia de San Miguel, cuya piedra fundacional se coloca en el mismo año de 1836, es proyectada dando la espalda a la vieja capilla (orientada al norte, es decir, mirando al río) y con frente tanto al centro de la ciudad como a la plaza, símbolo tangible de una acción integradora. Historias inquietantes se vinculan a otro de los importantes arroyos existentes dentro de la planta urbana de Paraná, el denominado "La Santiagueña". Si bien sus características naturales son hoy visibles sólo en ciertos tramos, con altas barrancas que separan al área residencial vinculada a Bvrd. Moreno del barrio Maccarone, de origen humilde, es inferible lo difícil que ha sido en épocas pasadas incorporar su cuenca al territorio urbano.

Por lo menos desde mediados del siglo XIX en su desembocadura existió un modesto embarcadero, llamado

"Puerto de la Santiagueña", muy probablemente para salida de productos locales, que durante el resto del siglo complementó la actividad de los puertos oficiales. También se tienen referencias de unos "baños públicos" muy frecuentados por los vecinos; tal el siguiente relato, inspirado en las últimas décadas del citado siglo: *"Entonces no había agua corriente, no había casas de baños. Las familias, el pueblo todo, iba a tomarlos en el paraje conocido por "el Puerto de la Santiagueña", hoy todo lo que comprende la extensión del nuevo puerto. No había anchas calles, sino reducidas y estrechas sendas; todo era montuoso y cruzado por enormes zanjones que impedían el tránsito; no había más que un solo camino hacia la parte este de la población, que partiendo de la casa del General Ferré, pasaba por el Seminario hasta llegar al río" .(2)*

Hacia 1890 la calle Salta es ensanchada y los terrenos con frente a la misma, hasta entonces quintas y monte, son loteados y vendidos. Algo más tarde se construye con las mismas características la bajada hasta el río (hoy calle Güemes) Esta operatoria del municipio recibe gran aceptación y la zona pronto se transforma en un atractivo

paseo y un creciente corredor habitacional. El llamado "Gran Boulevard Salta" adquiere aún más dinámica y prestigio a partir de 1904, cuando se inaugura el nuevo puerto de ultramar en "La Santiagueña" y esta arteria se convierte en el nexo obligado con la ciudad. El día de inauguración del Puerto Nuevo sucedió que:

"La calle Salta, habíase convertido desde temprano en una verdadera romería (...) Una interminable hilera de carruajes iba y venía del nuevo puerto conduciendo damas y señoritas de nuestra sociedad".(3)

La singular actividad de la zona no fue un impedimento para asentamientos precarios sobre las barrancas descubiertas del arroyo, fundamentalmente en los "morros" (lomadas) ubicados en su margen izquierda, entre las actuales calles Moreno y Laurencena. Una reciente operatoria de la Provincia regularizó la situación legal de dicha población, otorgándoles los correspondientes derechos de propiedad.

Además de los componentes naturales que han actuado como "barreras" para un tipo de urbanización que opone resistencias a su integración, no se puede dejar de hacer

mención a algunos de los elementos arquitectónicos que, implantados originalmente fuera de la planta urbana, fueron con el tiempo absorbidos por esta. Las instalaciones de la Estación Central del Ferrocarril Gral. Urquiza representan, sin dudas, el caso más importante. Las vías fomentaron siempre en el imaginario ciudadano, la concepción dicotómica de un espacio habitado "de este lado" y "del otro lado" por personas de distinta condición socioeconómica y distintas normas de vida. "La pasarela", angosto puente peatonal que atraviesa las vías de la Estación Gral. Urquiza, se incorporó al folclore urbano como el débil y peligroso hilo que conectaba el "otro lado" (el caserío detrás de la estación) con "este lado" (la ciudad), siempre, por supuesto, en sentido unilateral. Esto se hizo más evidente al mermar la actividad ferroviaria y luego con su cierre definitivo en los años `90.

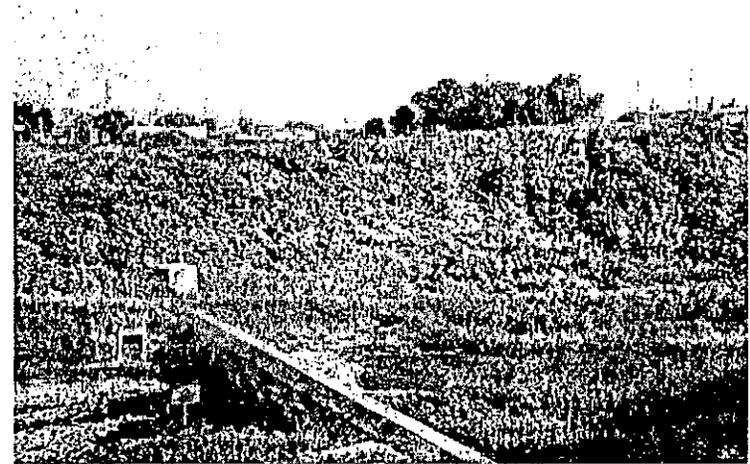
Otro caso es el del Puerto Nuevo después de su desactivación como escala del comercio fluvial regional y ultramarino, lo que provocó un proceso de degradación y devaluación del área urbana circundante similar al ocurrido en otro sector con la desactivación del Ferrocarril. Muchas de

estas instalaciones son hoy espacios de conflicto en varios sentidos y sobre los que circulan múltiples proyectos con las finalidades de recalificarlos y reinsertarlos con nuevas funciones al tejido urbano.

Por último merecen citarse los campos del Ejército Argentino (Distrito Entre Ríos) y las canteras de Bajada Grande.



Arroyo Antoñico, en 1858 según Burmeister



Arroyo Antoñico en 2001, transformado en basural

3- Sustitución.

La evolución de la ciudad está igualmente jalonada de procesos de sustitución. Distintas áreas del tejido urbano son transformadas, de manera superficial algunas, substancial otras, por acontecimientos de diversa naturaleza, velocidad, duración y proyección.

Los procesos de sustitución son habituales en todas las urbes, pero es característico que en muchas ciudades del Litoral argentino y Buenos Aires hayan comprometido seriamente partes del tejido consolidado que guardan

determinados valores culturales, sociales, artísticos, y que hacen a la calidad de vida de los ciudadanos. Su historia no conoce la devastación provocada por guerras o desastres naturales; otros han sido los motivos de la desaparición de un rico patrimonio edificado: conflictos de identidad, ideologías dominantes, intereses económicos.

En Paraná esto se ha manifestado acentuadamente en el espacio que suele denominarse como "entre boulevares", es decir, lo que comprende los barrios más antiguos y consolidados de la ciudad; y es así porque una aguda tendencia a la centralidad gobierna las actividades administrativas, sociales, educativas, etc, generando en un área reducida una gran expectativa inmobiliaria para el comercio y la edificación en altura, mientras quedan postergadas amplias zonas residenciales. A raíz de esto gran parte de la arquitectura de fines del siglo XIX y principios del XX ha sido destruida o alterada en estas últimas décadas.

Si bien el proceso de sustitución del área "entre Boulevares" se ha acelerado en el período arriba mencionado, cabe la aclaración que desde los años '70, la arquitectura doméstica ha ocasionado, tal vez de manera menos perceptible, efectos

similares, sobre todo cuando la arquitectura y la industria de la construcción locales imponen un tipo de vivienda mas funcional, popularmente llamada "casa cajón".

Los ejemplos más notables de destrucción del patrimonio arquitectónico en la ciudad de Paraná tienen como escenarios, paradójicamente, las áreas fundacionales y de mayor valor histórico: la Plaza 1º de Mayo y el barrio del Puerto Viejo. El primero por un tipo de sustitución que, a pesar de haber tenido "costos" muy altos, preservó la calidad del paisaje urbano. El segundo, en cambio, iniciado con un proceso de degradación y con una resultante poco feliz.

Hasta los primeros años del siglo XX, la plaza principal conservaba los testimonios arquitectónicos y, por cierto, el carácter de espacio histórico por excelencia para la ciudad, la provincia y el país; allí donde se habían nucleado a mediados del siglo anterior y siguiendo un principio urbanístico de tradición hispánica, las instituciones públicas más significativas: gobierno, legislatura, residencia del gobernante, iglesia; donde, con posterioridad a la desfederalización y a instancias de una administración

provincial residente en Concepción del Uruguay, se había instalado la Corporación Municipal.

Pero a finales de los años `20 y los `30 la Plaza 1º de Mayo, que unas décadas atrás ya había perdido su función original con la decisión del Gobernador Racedo de fundar un nuevo Centro Cívico, es objeto de verdaderas mutilaciones, las que en poco tiempo privan a nuestra cultura de símbolos insustituibles de uno de los más importantes capítulos de la historia nacional. Los edificios donde habían trabajado los funcionarios de la Confederación, eran ocupados desde hacía varios años por la Escuela Normal , las Oficinas de Correos y Telégrafos, etc. y ahora las autoridades provinciales deciden reemplazarlos por otros más acordes con la concepción y la imagen de Estado imperantes. Se señalaban la precariedad e incomodidad de aquellos recintos para las exigencias de los servicios públicos modernos, como justificativos para las demoliciones y, si bien no podemos rechazar dicho argumento como motivación "razonable" , lo cierto es que dicha acción tendría un efecto más o menos inmediato: la ausencia de un anclaje esencial para el imaginario social y la memoria histórica. Y parece poco

creíble que este resultado no haya sido previsto en las mentes de quienes tomaron la decisión.

El entorno de la plaza principal de la ciudad tiene otras instancias de sustitución en años sucesivos, cuando grandes casonas del siglo XIX son reemplazadas por edificios de dos o más pisos para comercios o viviendas.

En el caso del barrio del Puerto Viejo no se trata únicamente de una pérdida del carácter modelado en los años de esplendor y de las funciones industriales y comerciales que le habían dado el impulso original. Se trata, además, de la desintegración del entramado urbano que hacia 1900 constituía un auténtico barrio de familias inmigrantes, cuya dinámica se sustentaba en actividades especializadas vinculadas estrechamente a los recursos y a la geografía circundante; de la ruina primero y la demolición después de un conjunto de edificios bien representativos de la arquitectura de inspiración europea y resolución vernácula del último cuarto del siglo XIX, acompañada de la degradación del paisaje natural como hacíamos referencia

anteriormente. Durante el siglo XX una urbanización disociada completamente del legado histórico sustituyó al viejo barrio, en algunos sectores con edificaciones sólidas y en otros, fundamentalmente en las márgenes del Antoñico, con asentamientos del tipo villas miserias.



Barrio Puerto Viejo. A principios del 1900



Barrio Puerto Viejo en 2001.

C- PERIODIZACIÓN. Particularidades de la historia paranaense dentro del esquema provincial.

PROVINCIA: 1ºPeríodo: Inserción en el espacio tardo-colonial rioplatense (fines S XVII-inicios S. XIX)

CIUDAD: a- Espacio proyectual y subsidiario de Santa Fe (fines S. XVII- 1783)

La "baxada de Santa Fe" (actual Paraná) es uno de los puntos desde los cuales se propaga la corriente colonizadora de Santa Fe y parte de su espacio proyectual en lo administrativo, poblacional, social y económico.

El traslado de Santa Fe (la vieja) fue decisivo para que el asiento de la población española fuera una realidad en las tierras que por entonces (último cuarto del siglo XVII) pertenecían a los herederos de Hernandarias por cambio que habían efectuado con los Padres Jesuitas en 1678. También fueron factores de profunda gravitación las ventajas naturales del suelo de la "otra vanda" para la explotación económica y la necesidad de ampliar la frontera defensiva contra el indio.

Pero aquellos elementos "civilizatorios" que permitieron a las autoridades santafesinas respaldarse y proyectarse en el territorio vecino, exigen con el tiempo mayores prerrogativas e inversiones. Hacia 1729 Se construye la plaza fuerte y se asegura una población estable; un año más tarde se erige la Parroquia y en 1733 la Alcaldía de Hermandad, con atribuciones policiales. Pero en todo momento Santa Fe

cuidó muy bien de sus intereses y de su autoridad plena sobre el territorio. Y esto se evidenció claramente cuando el Comisionado del Virrey Vertiz, Tomás de Rocamora, intentó otorgar el rango de villa y fundar cabildo en la Bajada, tal como lo había hecho en las poblaciones de Gualeguaychú, Gualeguay y Arroyo de la China (hoy Concepción del Uruguay) en respuesta a una encomienda fundadora y organizativa; proyecto que originó la reacción inmediata de los funcionarios santafesinos y su vehemente solicitud al virrey para que culminara allí la misión oficial de Rocamora.

CIUDAD: b- Emancipación y autonomía. Surgimiento y oficialización de su capitalidad (1783-1830)

Por la posición de las autoridades santafesinas, la Bajada (y Nogoyá que corrió la misma suerte) queda impedida de organizar su propia vida institucional. Sin embargo, algunos indicadores demuestran que su población había alcanzado cierta madurez y que el desarrollo económico y social iba en ascenso, superando, incluso, las expectativas santafesinas como simple factoría y escudo defensivo.

Entre 1783, año de la frustrada intervención de Rocamora, y 1813, en que se reúne la Soberana Asamblea General Constituyente en Buenos Aires, el vecindario de la Bajada no cesa en sus reclamos ante el Rey y sus funcionarios locales para que le sea otorgada la autonomía política y administrativa, lo que al fin es concedido el mismo año de la Revolución, el 13 de enero de 1810. Los acontecimientos de Mayo, que cuentan con su ferviente adhesión, impiden que la medida se ejecute hasta ser ratificada por las nuevas autoridades tres años más tarde (25 de junio de 1813).

Como dijimos, en el último cuarto del siglo XVIII, la Bajada experimenta un importante crecimiento y esto es percibido por Rocamora inicialmente y ratificado con su testimonio favorable en 1810. Una población que se multiplica y diversifica; hornos de cal que proveen a toda la región; un puerto con mejores condiciones naturales que el de Santa fe, que obtiene con el tiempo reconocimiento oficial y se convierte en escala de la ruta entre Buenos Aires y Asunción; un hinterland que, al disiparse el peligro del indio, ofrece una sorprendente producción fundamentalmente pecuaria (cuero,

caballos, mulas, sebo, jabón negro y blanco, crin, postes de madera dura, plumas de avestruz).

Cuando finalmente obtiene el rango de villa, la Bajada había dejado atrás su rol subsidiario y competía con solvencia en el concierto regional. En consecuencia, al crearse la Provincia de Entre Ríos en 1814, esta fue reconocida como su capital natural y el 17 de marzo de 1822 este reconocimiento fue ratificado con la designación oficial.

Acontecimientos de la etapa con implicancias urbanas.

1820:

Censo poblacional ordenado por Francisco Ramírez, arroja para Paraná: 4292 habitantes y 781 edificios de vivienda.

1822:

La Villa de Nuestra Señora del Rosario de Paraná es designada capital del territorio provincial por el Estatuto Constitucional, aprobado el 13 de marzo.

1825:

Mediante una Ley provincial el gobernador Sola compra a los Herederos de la familia Larramendi la extensión de tierras comprendida entre el arroyo Las Conchas y Punta Gorda con fondo correspondiente (actuales Dtos. Paraná y Diamante), que inmediatamente se pone a disposición de una política colonizadora que consolida la región y vigoriza el movimiento económico de Paraná.

1826:

Mediante una Ley provincial del 26 de agosto se declara ciudades a las poblaciones de Paraná y Concepción del Uruguay.

PROVINCIA: 2º Período: Estructuración de la entidad "Región-Provincia" (Primera mitad S. XIX).

CIUDAD: Recesión y conflictos. Escenario de las luchas federales (1830-1854).

Pero los hechos políticos y militares que se sucedieron a la Revolución por la Independencia, vinculados a la forma de gobernar y organizar el territorio del ex Virreinato y la forma de asociarse como provincia autónoma a la poderosa Buenos Aires, condujeron a enfrentamientos internos en forma de luchas civiles armadas entre federalistas y centralistas y entre federalistas, que tuvieron como uno de los escenarios principales a Paraná, sobre todo cuando se oficializa su designación como capital provincial a través del Estatuto Constitucional de 1822. El Estado, representado en administraciones endebles y caudillos fuertes, cae en una prolongada recesión, lo mismo ciertos sectores de la economía y la población sufren permanentes bajas a causa de la guerra y el éxodo de partidarios de uno u otro bando. Entre 1824 y 1830 se suceden 25 gobernadores en la Provincia, encarnando la bipolaridad entre ramiristas (federales) y centralistas (aliados a los gobiernos de Buenos Aires y Santa Fe). Tras ese período, el más inestable de la historia institucional de la Provincia y de la ciudad, asume el poder con fuerte respaldo de Juan Manuel de Rosas y de Estanislao López, el santafesino Pascual Echagüe. Durante

1878:

Prolongación de las vías del Tramway por varias calles céntricas.

PROVINCIA: 4º Período: Articulación definitiva al espacio nacional argentino.

Protagonismo dentro del mercado agroexportador como parte de la Región Litoral (último cuarto S. XIX – 1916).

CIUDAD: Ciudad moderna. Consolidación de los modelos europeos (1883-1930).

Tal vez no exista otro tiempo, con la sola excepción del período de los gobiernos peronistas, donde la provincia se adecue más aceitadamente a los intereses del gobierno nacional y de los sectores más poderosos del país, que el inaugurado por la gestión de Eduardo Racedo en 1883 y culminado por la de Prócoro Crespo en 1914. Aquí, las diferencias respecto al proceso histórico general de la provincia que hemos denominado *Articulación definitiva al espacio nacional argentino. Protagonismo dentro del mercado agroexportador como parte de la Región Litoral* y al

de la nación comúnmente llamado *Período Liberal*, son muy tenues. Los sectores liberales nacionalistas, la oligarquía conservadora que poseía su elite en nuestro ámbito, se hace cargo de eliminar los resabios de las luchas federales, de poner en funcionamiento los engranajes de la producción agroexportadora y de impulsar a la provincia hacia el progreso y la modernidad.

Como señalábamos anteriormente, Paraná había probado las delicias de la cultura europea y cultivado una elite urbana adepta a los gustos y adelantos de los países más prósperos del mundo, mientras fue el centro de la organización nacional. Ahora, esos elementos pasaban a un primer plano y en unos años transformarían substancialmente el paisaje, la dinámica y las costumbres urbanas.

De acuerdo a la nueva Constitución liberal de 1883 y con no pocas oposiciones, la administración provincial vuelve a adoptar como sede a Paraná, donde comienza a edificarse un palacio de gobierno acorde con la nueva imagen de Estado fuerte y progresista. La acción colonizadora que tuvo como mentor inicial al propio Urquiza, es promovida con ahínco desde el gobierno nacional y en la provincia varios

agentes trabajan asociados al Estado fundando colonias agrícolas con inmigrantes europeos. La ciudad también se beneficia con esa afluencia poblacional, teniendo en cuenta que muchos de los advenedizos eran avezados artesanos de diversos oficios, comerciantes y maestros en herrería, carpintería y construcción. Respecto a estos últimos, con gran preeminencia de italianos, fueron los que difundieron en la población urbana la arquitectura académica o profesional e impusieron los tratamientos de plantas (tipologías) y los tratamientos de frentes (estilos) italianizantes, al punto de hegemonizar el mercado de la edificación en todo el litoral argentino.

Un cambio de escala y calidad arquitectónica de la ciudad se produce en este período, aunque los avances más significativos sigan produciéndose dentro de bulevares, como las importantes obras viales (adoquinado) de salubridad (red de cloacas y aguas corrientes) y alumbrado (electricidad); ciertamente el siglo XX encuentra a Paraná ensayando su primera línea de iluminación eléctrica en calle Humberto I (hoy Italia). El área central es equipada con plazas ricamente ornamentadas, escuelas, bibliotecas y museos, surtidos

bazares, bancos, iglesias y bares; espacios e instituciones que brindan bienestar a la población urbana pero también que atraen a la cada vez más nutrida población rural.

Los accesos a la ciudad de Paraná entonces se tornaron imprescindibles convirtiéndose en los elementos espaciales de ruptura de los antiguos límites de la ciudad, de expansión edilicia y génesis de nuevos barrios.

A pesar de los grandes cambios políticos y sociales sucedidos en el país a partir de 1914, muchos de los procesos que venían operando sobre el desarrollo de la ciudad se proyectan y acentúan en los años sucesivos hasta 1930, fundamentalmente porque sobreviven el rumbo económico y el modelo cultural inaugurados por la generación del '80. Esto implica continuidad en el incremento poblacional, mucha y buena edificación tanto pública como privada, fiel a los cánones de la arquitectura europea finisecular, tratamiento del paisaje urbano, incorporando en plazas, paseos y calles, arbolados y ornatos de todo tipo, mejoras substanciales en los servicios públicos, etc. Pero tras la democratización del país, las mejoras urbanas no debían satisfacer sólo a las elites, sino además a los

crecientes sectores medios de la población, constituidos por las familias de inmigrantes que adquirirían más protagonismo en la vida pública, nucleándose en colectividades y fundando entidades de carácter social y cultural; varias decenas de clubes deportivos, sociedades filantrópicas, institutos de artes y oficios, etc.

Acontecimientos de la etapa con implicancias urbanas.

1880:

Plano topográfico del ejido de la ciudad de Paraná, confeccionado por el agrimensor Teodoro Vidaechea.

1881:

Conforme a una ordenanza y plano oficial, se instalan tablillas con denominación de calles y se proyecta la numeración.

1882:

Se coloca la numeración domiciliaria de 50 números por cuadra. Para esto hubo que dividir las calles que corrían de

Este a Oeste (como antes se hizo con las Norte – Sur) con una divisoria de nombres que fue calle Gral. Ramírez (hoy San Martín).

1883:

Traslado del gobierno provincial nuevamente a Paraná.

Ornamentación de las plazas principales.

Censo de la población rural del ejido: 1480 habitantes; 205 casas de material; 16 casas de azotea; 82 ranchos.

1887/1890:

Primer plano topográfico y catastral de la planta urbana, levantado por el agrimensor municipal Fernando Dutry, de acuerdo a la Ley de Ejidos. Incluye la delineación y trazado de las calles de acuerdo a ordenanza municipal.

Nivelación de calles y catastro de frentes a cargo del agrimensor Dutry y del ingeniero Hutchings.

En base a la información recogida de los trabajos citados, el municipio procede a asignar nombres a las calles y plazas que carecían de ellos.

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES/ PARANA-E. RIOS/ EXPTE. Nº4459/4
INVENTARIO DEL PATRIMONIO HISTORICO-ARQUITECTONICO DE LA CIUDAD DE PARANA

1888:

La calle Buenos Aires y el Gran Boulevard Salta (la arteria más ancha de la ciudad por ese entonces) se convierten en auténticos y selectos paseos para la gente de la sociedad paranaense; esto le otorga prestigio a sus vecindarios.

Instalación del alumbrado a gas en la zona céntrica de la ciudad a cargo de la empresa de Juan Brugo. Poco después se constituyó la "Compañía de Gas Cooperativo" que administró la usina proveedora del elemento, al final de la calle Corrientes.

1889:

Instalación de aguas corrientes en Paraná, dentro del radio comprendido por: Este, calle Rioja; Oeste, calle 25 de Mayo (hoy Santiago del Estero); Sur, calle Feliciano y Nueva Granada (hoy Sebastián Vasquez); Norte, Colón incluyendo Rivadavia hasta Mendoza (hoy Intendente Bertozzi). La licitación exigía a la empresa la colocación de dos fuentes públicas, una en Plaza 1º de Mayo y otra en Plaza Alvear.

Disposición municipal consignando a la empresa de Francisco Mezzorana, el desmonte y relleno de zanjones

para que el municipio pueda extender calles o mejorarlas con puentes y alcantarillas; muchos de los trabajos de infraestructura fueron hechos por los mismos consignatarios. Ornamentación de las plazas y paseos públicos.

1891:

Nueva línea del Tramway con el recorrido Casa de Gobierno-Matadero, a cargo de la Empresa "La Constructora del Tramway" .

1895:

Inauguración de la "Plaza Urquiza", núcleo originario del Parque Urquiza, con los siguientes límites: Norte, barrancas sobre el Paraná; Sur, calle Nicaragua (hoy Los Vascos) Este, calle Mendoza (hoy Intendente Bertozzi) y el primer tramo de la vieja cuesta de Yzaguirre y Oeste, propiedades entre la Plaza y la Bajada al Puerto.

2º Censo Nacional: Paraná cuenta con 24.261 habitantes: 19228 de planta urbana, 2789 de zona de quintas y 2234 de zona de chacras.

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES/ PARANA-E. RIOS/ EXPTE. Nº4459/4
INVENTARIO DEL PATRIMONIO HISTORICO-ARQUITECTONICO DE LA CIUDAD DE PARANA

1896:

Inauguración del puerto de ultramar en "Bajada Grande" , superando la grave situación generada en el comercio fluvial de la ciudad a raíz del deterioro del primitivo embarcadero.

1900:

Alumbrado eléctrico en Paraná. En agosto se efectúa el primer tendido de cables, en Av. Rivadavia a cargo de la empresa Máximo P. Bavio y Cía . El 18 de noviembre se ensaya el primer encendido en calle Humberto I (hoy Italia).

1901:

Se habilita el servicio público definitivo de alumbrado eléctrico. Varias empresas participan del mismo.

1903/1913:

Ambicioso plan de edificación escolar del gobierno de la Provincia, que beneficia notablemente a Paraná.

1904/1908:

Mediante un convenio firmado por el municipio con el Ministerio de Obras Públicas de la Nación, se instala la red de cloacas y se amplía la de aguas corrientes.

1911:

El Reglamento General de Tránsito contempla ya artículos para automóviles.

1914:

3º Censo Nacional: Paraná cuenta con 36.089 habitantes: 29.405 de nacionalidad argentina y 6684 extranjeros.

1921:

Habilitación del servicio de tranvías eléctricos a cargo de la empresa J.C. White y Cía. Ltda. Los viejos Tramway salen de circulación.

1922:

Disposiciones municipales vinculadas a la edificación:

- Altura y plantas mínimas de edificación para el entorno de la Plaza 1º de Mayo: 10 mts. y dos plantas, sin cercos, verjas o similares.

- Altura y plantas mínimas de edificación para Av. Rivadavia: 5 mts. y empleo de verjas de herrería forjada en caso de existir retiros.

- Ancho de cercos y veredas: 2,5 mts. en calles que tengan más de 11 mts de ancho.

Inauguración de 22 casas económicas para obreros en la zona de calle Rosario del Tala y Boulevard Alsina, gracias a una colecta popular organizada por la Unión Popular Católica Argentina.

1923:

Primeros pavimentos de afirmado asfáltico sobre contrapiso de hormigón.

1924:

Servicio urbano de ómnibus a tracción mecánica, concesionado al Sr. Eduardo Alipendri.

1925:

Inauguración de la Base Aérea Militar. Su ingreso era por el "Camino a la Base Aérea" que en su primer tramo, de Norte a Sur, comprendido por el camino reglamentario de ejido que separaba Zona de Quintas de Zona de Chacras, se denominó Coronel Pedro Zanni; al segundo tramo, de Este a Oeste, que unía la ciudad con el vecino pueblo de San Benito, se lo nombró Jorge Newbery.

PROVINCIA: 5º Período: Subordinación a un Estado Nacional centralizador (1916- mediados de la década de 1950).

CIUDAD: Expansión y Concentración. La ciudad administrativa (1930-1958).

La crisis global de los años 30 y sus secuelas sobre la economía agraria tradicional, implicó una reconversión del capital privado y el apoyo estatal hacia las actividades industriales que aceleró el proceso de concentración urbana,

finales de los cuarenta detrás del nuevo hipódromo y zona de Boulevard Moreno y Salta.

1948:

Pavimentación de la avenida Larramendi, camino que conduce desde la vieja plata urbana a Bajada Grande por sobre la barranca, recuperando viejos trazados.

PROVINCIA: 6º Período: Reconstitución de la identidad regional: el proyecto desarrollista (fines de la década de 1950 – década de 1970).

CIUDAD: Revitalización (1958 – primera mitad década de 1970).

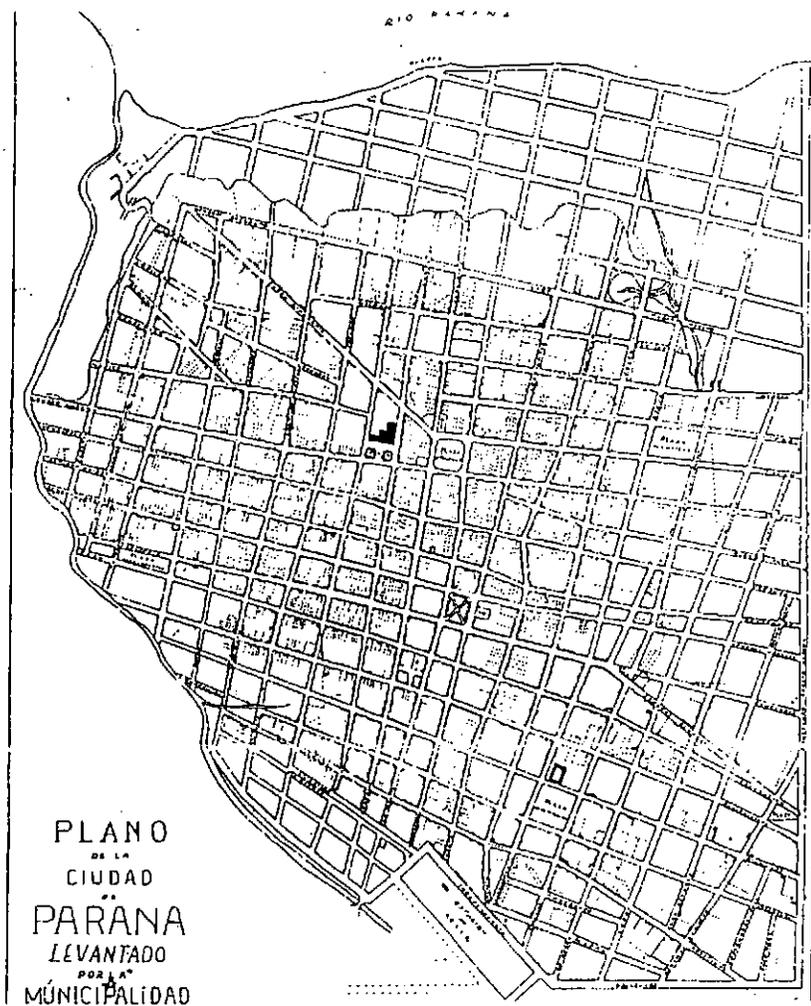
El acceso al poder de los sectores liberales vinculados al capital multinacional y al modelo económico desarrollista, a partir de las gestiones de Frondizi en la Nación y Uranga en la Provincia (1958-1962), imprime un carácter muy particular a la evolución social y urbana en la década del 60 y parte de los años 70. En Entre Ríos, el rumbo que se debía tomar frente al nuevo orden político y económico internacional

quedó definido desde un principio: impulsar el desarrollo nacional entendiendo por esto fortalecer la provincia a partir de generar polos productivos en los distintos Departamentos, mediante la modernización y descentralización administrativa y planes de infraestructura vial, industrialización y colonización. Una meta fue superar el esquema de producción tradicional (agropecuario) y la dependencia económica de Santa Fe iniciada con el modelo agroexportador.

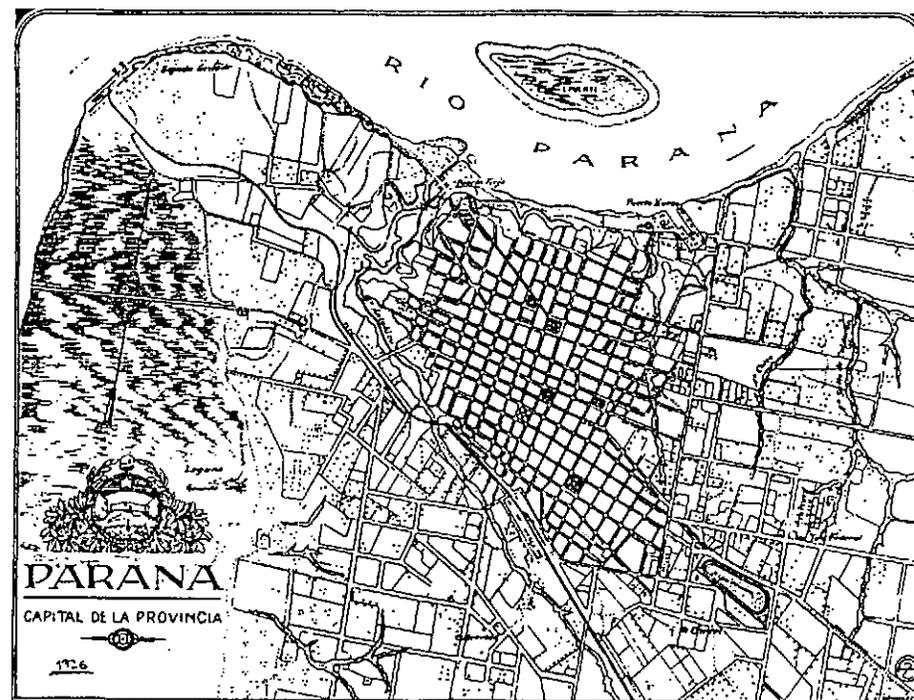
En lo urbano y arquitectónico el Desarrollismo dejó su marca indiscutible y Paraná es receptáculo de proyectos tanto públicos como privados que así lo indican. Se suele decir que hay un Paraná antes del Túnel Subfluvial y un Paraná posterior y si bien esta opinión tiene bastante de simplificación y simbolismo, constituye una fórmula bastante eficaz para dar una idea de lo que dicha obra de infraestructura representó para el desarrollo local. Pero el Túnel es parte de un proceso de transformación urbana muy importante respaldado por la inversión del Estado, un movimiento de renovación en la sociedad y en los nuevos

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES/ PARANA-E. RIOS/ EXPTE. Nº4459/4
INVENTARIO DEL PATRIMONIO HISTORICO-ARQUITECTONICO DE LA CIUDAD DE PARANA

Primer Plano Topográfico y Catastral de la planta urbana, levantado por el agrimensor municipal Fernando Dutry, de acuerdo a la Ley de Ejidos. Año 1887-1890



Plano de la Planta urbana de Paraná, realizado por el arq. Alfeo Zanini. Año 1926

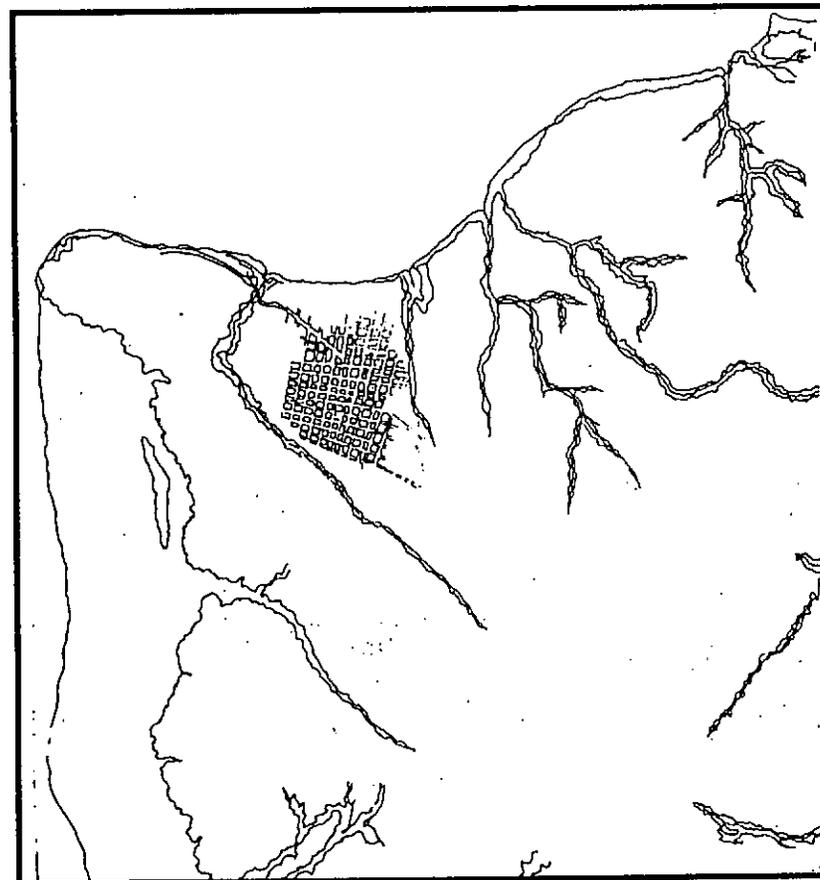


CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES/ PARANA-E. RIOS/ EXPTE.N°4459/4
INVENTARIO DEL PATRIMONIO HISTORICO-ARQUITECTONICO DE LA CIUDAD DE PARANA

Evolución de la planta Urbana: 1700- 1826

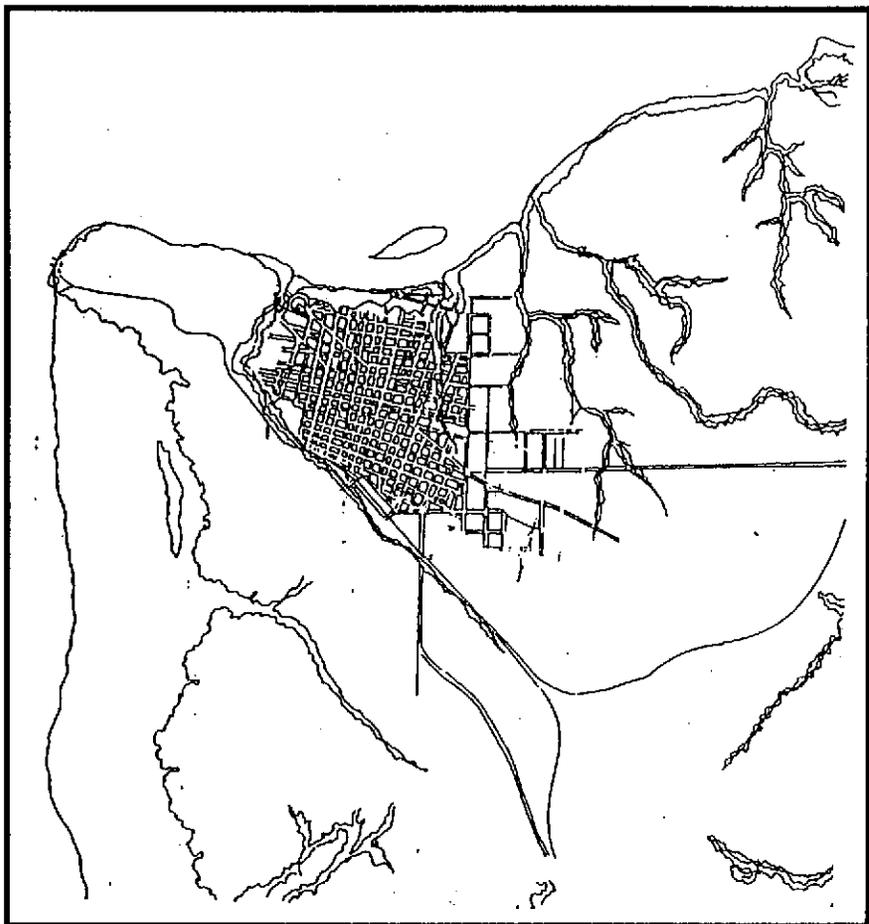


Evolución de la planta Urbana: 1826- 1883

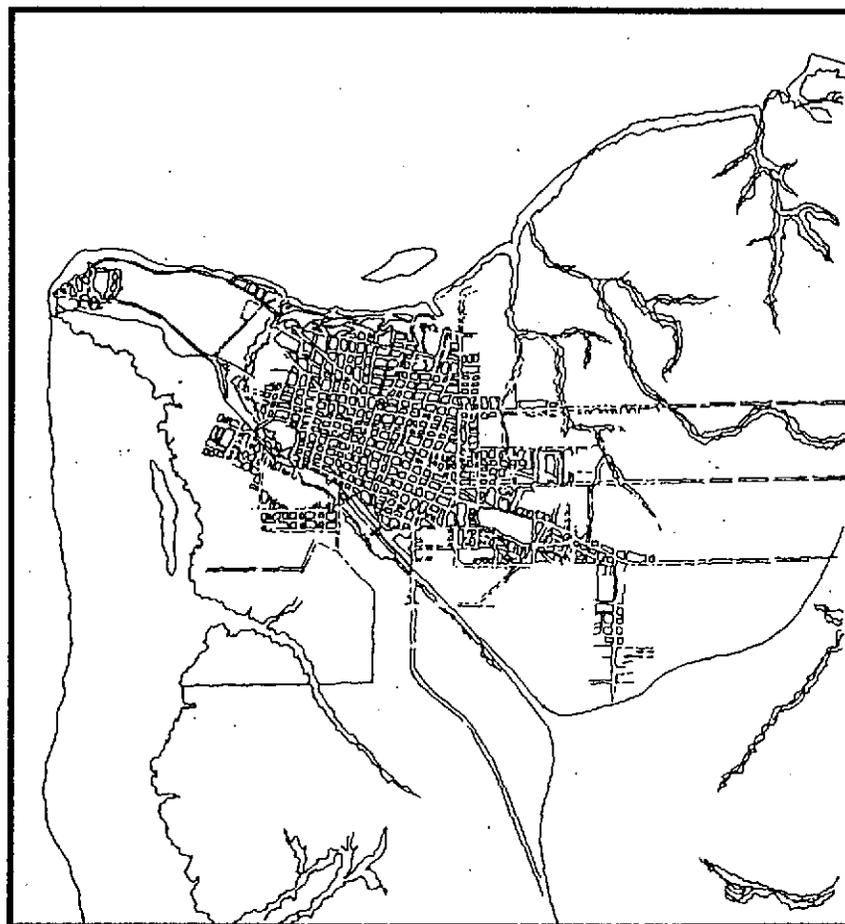


CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES/ PARANA-E. RIOS/ EXPTE. N°4459/4
INVENTARIO DEL PATRIMONIO HISTORICO-ARQUITECTONICO DE LA CIUDAD DE PARANA

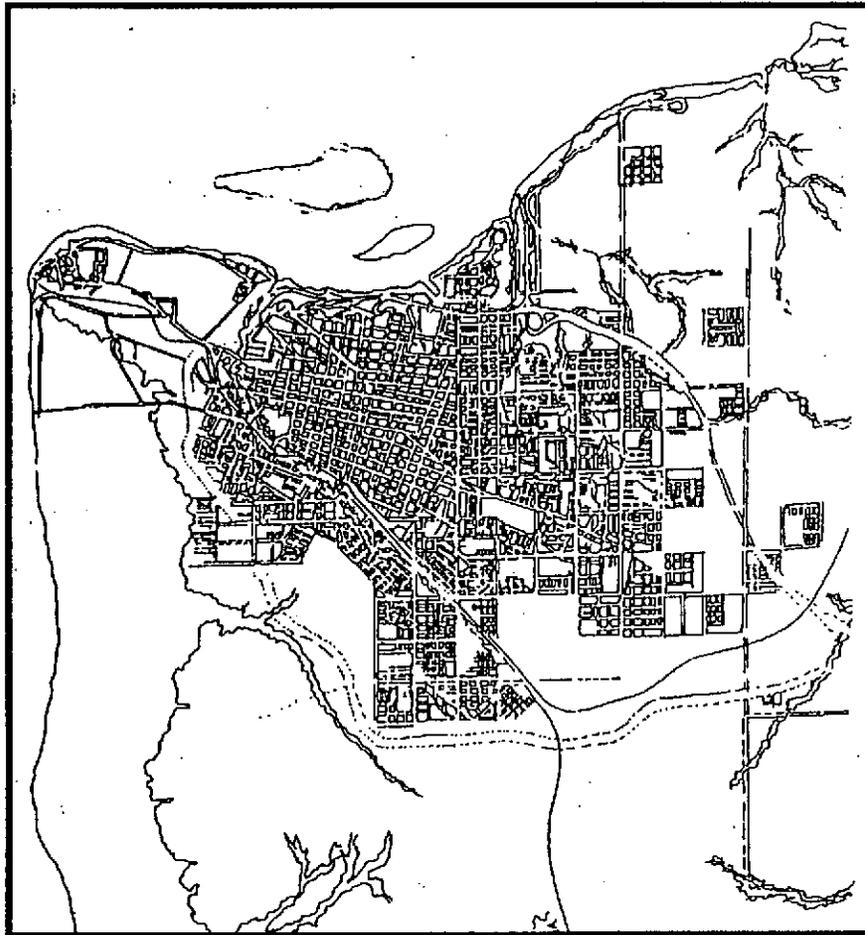
Evolución de la planta Urbana: 1883-1930



Evolución de la planta Urbana: 1930-1969



Evolución de la planta Urbana: 1969-1994



colectividad, ya que es un objeto concreto que resume en sí la capacidad creativa, la realidad social, económica, política e histórica de la cultura que lo generó. Con el tiempo surge la necesidad de ampliar el concepto de "monumento histórico" y aparece el concepto de "bien cultural", entendiendo por esto a todos aquellos signos de la presencia humana en determinado territorio; nos permiten reconocer en una visión más amplia las distintas respuestas y actividades del hombre según el medio en el que desarrolló sus actividades.

Estos signos se convierten en bienes que es necesario proteger pues son elementos indispensables para la comprensión de la cultura de un pueblo.

Podemos decir entonces "...que el término bien cultural es utilizado en muchas ocasiones como sinónimo de otras expresiones, como "patrimonio histórico" o "patrimonio cultural". (6)

"El patrimonio se presenta siempre como un objeto que trasciende su temporalidad cronológica y se constituye como tal a partir de una capacidad intrínseca para identificar y simbolizar a los grupos humanos y las culturas que les dieron origen" (7)

Este trabajo, si bien hace referencia a todo el patrimonio cultural, se dedica esencialmente al patrimonio cultural construido al cual podemos definir como lo hace la Carta de Brasilia (1995) bajo el título "*Autenticidad y Mensaje*": "*Los edificios y sitios son objetos materiales portadores de un mensaje o argumento, cuya validez, en un marco de contexto social y cultural determinado y de su comprensión y aceptación por parte de la comunidad, los convierte en patrimonio. Podríamos decir, en base a este principio, que nos hallamos ante un bien auténtico cuando existe una correspondencia entre el objeto material y su significado*".

5- CRITERIOS DE SELECCION DE EDIFICIOS.

Para la selección de edificios y áreas se parte del concepto de patrimonio general e integrador, pero a la vez se tienen en cuenta ciertos atributos inherentes a un bien inmueble que lo hagan merecedor de la calificación como bien patrimonial.

Entre estos los atributos de un bien inmueble patrimonial podemos mencionar:

- Autenticidad.
- Antigüedad.
- Representatividad / ejemplaridad.
- Integridad.

Antigüedad: considerando que el inventario se propone sobre lo patrimonial histórico- arquitectónico, la antigüedad es un indicador válido; por lo que la primera etapa del trabajo consiste en la elaboración de un esquema periodizador de base, que establece los períodos históricos dentro de los cuales se adscribirán las obras inventariadas.

Antigüedad no es aquí entendida como lo viejo o lo centenario, sino como aquello que puede enmarcarse en dicha periodización; de hecho, el segmento temporal adoptado concluye en la cercana década de 1970. Preferimos hablar de antigüedad y no de historicidad porque esto último suele vincularse más a una dimensión acontecimental.

Representatividad / ejemplaridad: Estamos trabajando con el objetivo de constituir un inventario "selectivo", no exhaustivo, del patrimonio histórico- arquitectónico de la ciudad de Paraná; motivo por el cual de un listado general de obras, se seleccionarán aquellas que puedan ejemplificar o representar un período determinado del esquema propuesto, reuniendo los elementos históricos, espaciales, morfológicos, etc., allí detallados. Aun considerando estos requisitos, es muy probable que haya períodos cuya representación patrimonial sea muy prolífica, y obras cuyas características sean ,en esencia, muy similares; entonces deberá limitarse el número a relevar, considerando con mayor rigurosidad los otros atributos.

Integridad: En lo posible las obras seleccionadas deberán reunir todos los elementos que la definan como ejemplo de un período: génesis, situación espacial, entorno ambiental, componentes materiales y funcionales.

Este atributo es uno de los más difíciles de hallar debido a que muchas obras de nuestro patrimonio cultural han sido

víctimas el poder de la acción de la piqueta sobre ellas; sin embargo, es necesario tenerlo como indicador.

Autenticidad: Además de las cuestiones que ya citamos a este respecto, cabe agregar como elemento más que permite definir la autenticidad de una obra arquitectónica patrimonial, su veracidad como bien material; autenticidad desde el punto de vista de lo original, genuino, en oposición a lo falso, a lo agregado como imitación.

Por supuesto que existen felices experiencias donde la intervención sobre partes constitutivas materiales de una obra han servido para evitar su destrucción y también para su restauración o restitución; es en éstos casos, y siempre que la intervención se halle documentada, que la autenticidad de una obra se halla a resguardo.

6- ESCALAS DE SELECCIÓN. INTERPRETACIÓN DE LA CIUDAD.

En la identificación y el ordenamiento del patrimonio histórico arquitectónico de la ciudad de Paraná, adoptamos una serie de “escalas”, las cuales reflejan la diversidad de elementos que componen la ciudad.

Para la definición de estas “escalas de registro” se adoptaron los siguientes conceptos:

*TERRITORIO: ejido de la ciudad de Paraná delimitado al norte y al oeste por el río Paraná, al este por el arroyo Las Tunas y al sur por el arroyo Los Berros.

*ASENTAMIENTOS: esta escala se utilizará para distinguir y señalar los asentamientos rurales (como estancias, industrias, caseríos), situados fuera de los límites del casco urbano. Ej.: Quinta del Luisito, casa de los Larramendi.

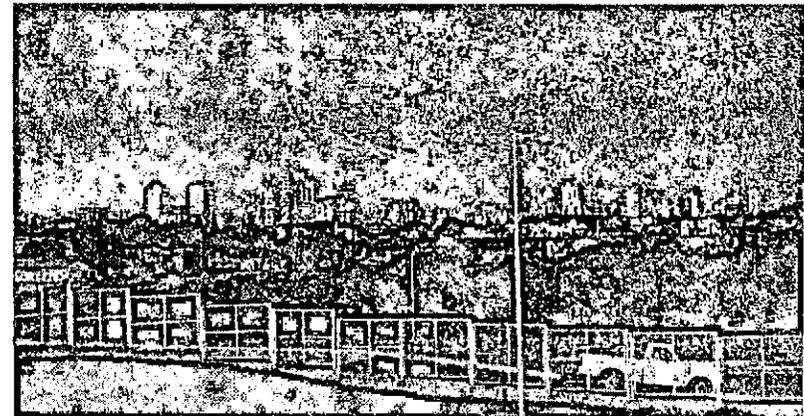
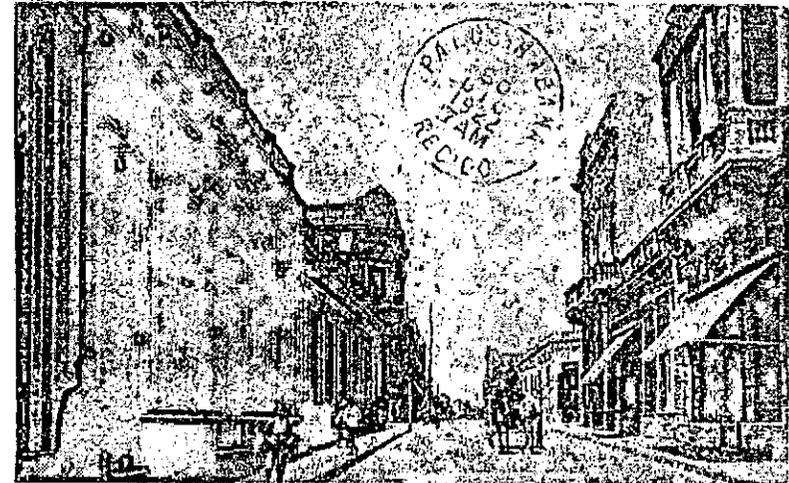
* AREAS: esta escala se refiere a sectores del territorio urbano que se distinguen por sus características de homogeneidad en lo concerniente a condiciones arquitectónicas ambientales y paisajísticas, que permiten diferenciarse de otras áreas. Ej.: Puerto Viejo.

* **SITIOS:** son sectores de áreas urbanas o rurales, que presentan un carácter particular siendo reconocibles como tales. Su función se basa en la posibilidad de percibirlos como un espacio abarcable y reconocible sin desplazamientos o recorridos extensos. Son espacios de escala reducida como una plaza y sus alrededores, un tramo de calles, un encuentro de calles, un parque. Ej.: El Rosedal, Plaza Carbó. (referenciar)

* **CORREDOR:** esta escala hace referencia a los canales que se forman en la ciudad y que se caracterizan por una diversidad de elementos que desde lo simbólico y lo histórico forman un espacio de características homogéneas. Ej: Corredor calle San Juan (desde Colón a Urquiza)

* **CONJUNTO:** esta escala se refiere a la yuxtaposición de edificios con características similares y que contribuyen a formar canales urbanos. Ej: Calle Salta Nº 3/5/7

* **EDIFICIO:** esta escala comprende a la obra arquitectónica en forma individual. Ej.: Escuela Nº1 del Centenario.



Escala Urbana. Calle Buenos Aires hacia 1920 – Perfil actual desde el Oeste.

7- CONCLUSIONES:

Antes de desarrollar algunas conclusiones sobre este trabajo, resulta pertinente señalar que el elemento de tipo histórico que condiciona el análisis final del Inventario a escala provincial es válido también para encabezar cualquier tipo de conceptualización sobre el patrimonio edificado de la ciudad de Paraná. Por ello lo reiteramos:

La desaparición de una parte sustancial de nuestro patrimonio edificado (a juzgar por las referencias de tipo histórico y documental) que torna dificultoso recrear satisfactoriamente los escenarios, procesos, cambios y permanencias de la evolución urbana y arquitectónica de Entre Ríos. Es preciso tener en claro que no puede aseverarse con absoluta certeza que tal o cual movimiento, tipología o estilo, estén ausentes en la historia local porque no se registran sus correspondientes testimonios arquitectónicos o urbanos, ya que no solo la falta de proyectos es lo que explica ausencias, sino también una larga tradición de destrucción, abandono y sustitución.

Seguramente una gran parte de la historia arquitectónica de Paraná, se ve afectada por la sustitución permanente del tejido urbano, fundamentalmente en el área central, y hoy nos vemos impedidos de poder mostrar y describir obras importantes, algunas únicas en su tipo, que caracterizaron los períodos urbanos anteriores al auge de la arquitectura academicista de fines del siglo XIX. De todas las mutaciones que podemos reconocer por la documentación histórica, el entorno confederal de la Plaza 1º de Mayo y el barrio del Puerto Viejo son, como ya lo apuntamos en el análisis introductorio, las más relevantes.

Ahora bien, de la arquitectura patrimonial que se conserva, cuya permanencia no está al debido resguardo de múltiples factores de degradación, hemos podido reunir una interesante documentación cuya sistematización y primer análisis nos permite ensayar una serie de conclusiones:

Respecto al espacio urbano.

La situación de Paraná, como ciudad ribereña fundamentalmente vinculada al espacio geohistórico rioplatense, al menos desde su origen hasta mediados del siglo XX, motivó su afectación a procesos dinamizadores y transformadores con centro en Buenos Aires y su puerto, entre los cuales se cuentan algunos de mucha antigüedad y permanencia, como los aportes poblacionales y culturales de origen europeo, y otros más coyunturales como el esquema de producción agroexportadora y el sistema de comunicación y transporte que vinculaba al ferrocarril con el puerto. Realidad esta por la cual los proyectos urbanísticos, las modas, los hábitos y las innovaciones tecnológicas generados en Buenos Aires eran velozmente absorbidos por las ciudades del Litoral, aunque su materialización fuera en una escala sustancialmente menor.

En tan solo 50 años, durante la segunda mitad del siglo XIX, la ciudad experimenta transformaciones de orden político jurisdiccional de gran embergadura, traumáticas pero a la vez

revitalizantes: de Capital Provincial pasa a Capital Nacional, de allí a perder todo rango de escala supra-municipal y nuevamente Capital Provincial. Vaivenes que se derivan de las luchas por imponer la forma de organización política del país y de la provincia que Entre Ríos estableció con Buenos Aires y Paraná con Concepción del Uruguay respectivamente. Finalizando este medio siglo, la ciudad adquiere las características generales que aún hoy conserva entre boulevares y durante los siguientes treinta años, hasta 1930 aproximadamente, consolidará esta imagen.

El sensible crecimiento de la ciudad, sobre todo en extensión, no ha revertido la marcada tendencia a la centralidad y el sector adyacente a la Plaza 1º de Mayo continua siendo el lugar convocante de las actividades económicas, sociales, culturales y religiosas. El único elemento segregado de este fenómeno es la actividad político-administrativa que, a partir de la formación del Centro Cívico en torno a la Casa de Gobierno de la Provincia, ha tenido un nuevo punto neurálgico, no opacado por la presencia del Palacio Municipal en la histórica plaza.

La fuerte centralidad ejercida por la Plaza 1º de Mayo, que no ha sido superada por ningún otro factor de desarrollo urbano, sumada a las coyunturas históricas antes citadas, fomentaron un proceso de sustitución de la trama urbana muy importante .

Respecto a la arquitectura.

Muchas de las más importantes edificaciones que incorporamos en el Inventario, fueron residencias de un grupo de familias que para 1900 constituían la esfera socioeconómica más alta de la comunidad paranaense. Pero no se trata de una aristocracia tradicional al estilo de las de Buenos Aires o Santa Fe, sino de una burguesía comercial originada en el proceso inmigratorio y formada en las actividades del comercio urbano, frecuentemente vinculadas a posiciones políticas y emprendimientos industriales, solo en menor medida a inversiones rurales. En algunos casos se trata de familias bien posicionadas por algún miembro de destacada actuación profesional.

En el Inventario predominan los Eclecticismos del período comprendido entre 1900 y 1930, y esto se debe a que fue durante ese tiempo cuando en la ciudad se produce un auge notable de la arquitectura profesional que recurre a los repertorios academicistas, a través de la formación de los arquitectos e ingenieros que proyectaban y construían, como a partir del gusto generalizado entre el público demandante. Arquitectura profesional que posibilitó, además, la ejecución de destacadas obras públicas y una consideración más integral y cuidada del espacio urbano por parte del Estado.

De los atributos que hemos establecido inicialmente como calificadores de un bien patrimonial, el más comprometido sobre el conjunto de las obras consignadas en el listado general es la INTEGRIDAD; es decir, que un número importante ha sido objeto de alteraciones en la situación espacial, el entorno ambiental o en sus componentes materiales y/o funcionales. Sin embargo, las obras seleccionadas en el Inventario se conservan en un estado más o menos óptimo, con algunas excepciones que fueron

aceptadas por estar incorporadas a la Ordenanza Nº 7305 de la Municipalidad de Paraná.

8- CONSIDERACIÓN FINAL.

El presente Catálogo Inventario responde a una selección de obras del listado general que se elaboró a partir del recorrido urbano efectuado por el equipo de trabajo en la primera etapa de ejecución, considerando los atributos establecidos para la definición de "bien patrimonial" y el listado incorporado a la Ordenanza Nº 7305. Sin embargo, algunos edificios que merecían su incorporación, no han sido volcados debido a una serie de factores adversos, como el hecho de no haber podido concretar las autorizaciones pertinentes, o la ausencia de información básica para su análisis. Esto no desmerece, creemos, el hecho fundamental que es el haber hecho realidad el primer registro más o menos exhaustivo del patrimonio edificado de la ciudad de Paraná ; un paso contundente y significativo para la memoria histórica y el acervo cultural de nuestra comunidad. Cientos de planos, fotografías, datos históricos, datos de

relevamiento, fueron procesados sobre 165 obras y sistematizados en fichas cuyo diseño y contenido fue consensuado con el proyecto Patrimonio Histórico Arquitectónico de Entre Ríos, y cuyo formato digital fue producto de un servicio especializado. La publicación y difusión de este trabajo, que esperamos pueda concretarse pronto, permitirá dar respuesta a un insistente reclamo de los sectores vinculados a la educación, a la cultura y el turismo, brindando una base de datos para el conocimiento y reconocimiento de nuestro paisaje urbano, su valoración y protección.

9- BIBLIOGRAFÍA GENERAL

OBRAS HISTÓRICAS DE CARÁCTER GENERAL.

BOSCH, Beatriz. Historia de Entre Ríos. 1520-1990. Buenos Aires, Plus Ultra, 1991.

BELMANN EGUIGUREN, Griselda de Paoli de. Historia de Entre Ríos. Ampty Oyenden, nuestra memoria. Paraná, Ediciones del Ateneo, 1993.

GIANELLO, Leoncio. Historia de Entre Ríos (1520-1910). Paraná, Ministerio de Educación, 1951.

GOBIERNO DE ENTRE RIOS. Album de Edificación Escolar, 1903-1913.

MAEDER, Ernesto J.A. La investigación y la enseñanza de la historia regional. En Res Gesta (revista) Nº 12, Rosario, U.C.A., julio/set. 1982.

TEIJEIRO MARTINEZ, Benigno. Historia de la Provincia de Entre Ríos. Tomo 3. Rosario, Soc. Anon. Jacobo Peuser Ltda., 1919.

PANETTIERI, José. Argentina: Historia de un país periférico 1860-1914. Buenos Aires, C.E.A.L., 1986.

PEREZ COLMAN, Cesar Blas. Historia de Entre Ríos. Epoca Colonial (1520-1810). 3 Tomos. Paraná, Imprenta de la Provincia, 1936.

IDEM. La Parroquia y la Ciudad de Paraná en su segundo centenario. 1730-1930. Paraná, Talleres Gráficos La Acción, 1930.

IDEM. Paraná 1810-1860. Los primeros cincuenta años de la vida nacional. Rosario, Talleres Gráficos Emilio Fenner S.R.L., 1946.

SEGURA, Juan José A. Historia Eclesiástica de Entre Ríos. Nogoyá, Imprenta "Nogoyá" S.R.L., 1964.

SORS, Ofelia. Paraná después del Tunel Subfluvial (1960-1990 – Aspecto Urbano) Victoria, Imprenta Los Gráficos, 1993.

IDEM. Paraná, Dos siglos y cuarto de su evolución urbana, 1730- 1955. Victoria, Imprenta Los Gráficos, 1994.

OBRAS ESPECÍFICAS.

ASOCIACIÓN DE HOTELES, Restaurantes, Confeiterías y Cafés de Paraná. 1730-1980. Dos siglos y medio de existencia de Paraná. Paraná, Ediciones después del Tunel, 1979.

ASSADOURIAN, Carlos Sempat. Integración y desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico. ¿??, Cap. III, 1983.

BARCON OLESA, Joaquín. El Estado de Entre Ríos (Album gráfico y exposición sintética de sus elementos de progreso). Paraná, S/E., 1912.

CARREÑO, Virginia. Estancias y Estancieros del Río de la Plata. Buenos Aires, Claridad, 1994.

CHIARAMONTE, José Carlos. La cuestión regional en el proceso de gestación del estado argentino. Algunos problemas de interpretación. En Ansaldi-Moreno. Estado y Sociedad en el Pensamiento Nacional. Buenos Aires, Cántaro, 1989.

DIRECCIÓN DE CULTURA DE ENTRE RÍOS. El Patrimonio de los entrerrianos. Fascículo 1: Paraná, Patrimonio Urbano Arquitectónico. Texto: Arq. Marcelo Olmos y Prof. Valentina Uranga, 1987.

GELMAN, Jorge. Campesinos y Estancieros. Una región del Río de la Plata a fines de la época colonial. Buenos Aires, Libros del Riel, 1998.

GOLDMAN, Noemí (Directora) Nueva Historia Argentina. Tomo 1: Revolución, República, Confederación (1806-1852) Buenos Aires, Sudamericana, 1998.

GUTIERREZ, Ramón. Presencia y continuidad de España en la arquitectura rioplatense. Separata Revista Hogar y Arquitectura Nº 97, 1971.

GUTIERREZ SALDIVAR, Ignacio. Quirós. Buenos Aires, Zurbarán Ediciones, 1991.

IDEM, DE PAULA, Alberto y VIÑUALES, Graciela. La arquitectura de la Confederación Argentina en el Litoral Fluvial (1852-1862). Resistencia, 1971.

ICOMOS ARGENTINA. Registro de los sistemas constructivos de la pampa húmeda. Boletín Nº 7, junio de 1987.

MONTE DOMECCQ (F.) (Editor) Quien es Quien en Entre Ríos, Capital Federal, 1951.

MUSICH WALTER N. Familias con tradición en la ciudad de Paraná. Familia Uranga (análisis biográfico y estudio social) Seminario de Historia Argentina y Americana, Instituto de Enseñanza Superior de Paraná, 1993.

NANNI, Domingo Idelfonso. Mi Pequeño Mundo. Paraná, Edición del autor, 1998.

PARANÁ, SEDE de la Convención General Constituyente. Dirección de Prensa, Difusión y Relaciones Públicas de la Municipalidad de Paraná, mayo de 1994.

PETRINA, Alberto. Textos iberoamericanos: documentos para la afirmación de una conciencia arquitectónica propia. En Summa (revista), Nº 176, julio de 1982.

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES/ PARANA-E. RIOS/ EXPTE. Nº4459/4
INVENTARIO DEL PATRIMONIO HISTORICO-ARQUITECTONICO DE LA CIUDAD DE PARANA

PEVSNER (N.), FLEMING (J.) y HUGH (H.). Diccionario de Arquitectura. Madrid, Alianza, 1975.

SUMMA (Revista especializada) Nº 80/81, Arquitecto Mario Roberto Alvarez y Asociados, Set. 1974 , p.p. 128-30.

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL LITORAL (F.A.U.) y OTROS. Inventario. 200 Obras del Patrimonio Arquitectónico de Santa Fe. Santa Fe, U.N.L., 1994.

VASQUEZ, Anibal S. Periódicos y Periodistas de Entre Ríos. Ministerio de Bienestar Social y Educación de Entre Ríos, Dirección de Cultura, Paraná, Imprenta Oficial, 1970.

VELASCO, Moises G. Recuerdos de mi niñez en la Ciudad de Paraná (1877-1889) Rosario, Imprenta Tabora, 1929.

WAISSMAN, Marina y OTROS. Arquitectura argentina 1880/1914. En Summa (revista), Nos. 250-2, Junio a agosto de 1988.

ZANINI, Alfeo. Paginas de Oro de la Ciudad de Paraná en su Primer Centenario, 1826 – 26 de agosto – 1926.

PUBLICACIONES INSTITUCIONALES.

ALMARA, José Antonio. La Reina de las Barrancas del Paraná. Nuestra Señora del Carmen del Parque Urquiza. Paraná, Imprenta de Entre Ríos, 1992.

BELLMANN EGUIGUREN, Griselda de. 90 Aniversario de la Escuela de Nivel Medio Nº 3 Técnica "Enrique Carbó", Paraná, nov. 1995.

CARRAZZA, Domingo H. Centro Comercial e Industrial de Paraná, 100º Aniversario, 1898- 26 de agosto-1998. Santa Fe, Imprenta Acosta Hnos, 1998.

CASA PROVINCIAL de la Congregación de las Hermanas Franciscanas de Gante en la República Argentina. Instituto Cristo Redentor (1902-1952) En Conmemoración del Cincuentenario, Paraná, Entre Ríos. Paraná, 1952.

CIRCULO DE OBREROS DE PARANA. Bodas de Diamante, 1895 – 15 de setiembre – 1970. Paraná, Nueva Impresora, 1970.

COLEGIO NACIONAL "Domingo F. Sarmiento". Libro del Centenario. 1889- 28 de febrero- 1989, Paraná.

COMISION DE PRESERVACION Y DEFENSA del Patrimonio Urbano de la Ciudad de Paraná (C.P.P.A.). Musich (W), Yonson (A.), Jaimovich (R.), Gallardo (G.) y Celestre (C.) Capilla Norte de San Miguel. Historia y Relevamiento. Paraná, noviembre de 1998.

IDEM. Yonson (A.) Doce (M.) Yaimovich (R.) Musich (W.) Informe Area Ferrocarril, 1998.

COMISION INTERPROVINCIAL Tunel Paraná –Santa Fe, Tunel Subfluvial Paraná-Santa Fe, Legajo, 1960.

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES/ PARANA-E. RIOS/ EXPTE.Nº4459/4
INVENTARIO DEL PATRIMONIO HISTORICO-ARQUITECTONICO DE LA CIUDAD DE PARANA

DURE, José María (Coord.) Nadando (Revista mensual)
Paraná, 1971.

EL BANCO DE ENTRE RIOS en su vigésimo quinto
Aniversario, 1935 – 26 de junio – 1960. Rosario, Talleres
Gráficos Tamburini Ltda. S.A. 1960.

ESCUELA PROVINCIAL de Nivel Medio y Superior N° 5.
Música, Danza y Teatro "Prof. Constancio Carminio".
Información histórica proporcionada por la institución.

GAMBOA IGARZABAL, Antonio. Club Social Paraná
(Síntesis histórica: 1904 – 1985). Paraná, Editorial de Entre
Ríos, 1985.

GOBIERNO DE ENTRE RIOS. Album de Edificación Escolar,
1903-1913.

HOMENAJE a las Hnas. Trias. Franciscanas de la Caridad
en el quincuagésimo Aniversario de su institución en Paraná
(1896-1946). Paraná, Talleres P.Radio, 1946.

HOTEL MAYORAZGO. Libro Blanco. Paraná, 1973.

INSTITUTO CRISTO REDENTOR, 1902 – 1952. I.C.R.
Paraná, Nueva Impresora, 1952.

IZAGUIRRE, Luis Alberto. L.T.14 Radio "General Urquiza".
La Radio en sus 52 años. Paraná, 1997.

MAYORAZGO HOTEL (Revista). Buenos Aires, Clesa
Editora, octubre 1973.

MONTI, Daniel P. Ubicación del Metodismo en el Río de la
Plata. Buenos Aires, La Aurora, 1976.

PERRIERE, Raul Luis. Cámara Arbitral de Cereales de Entre
Ríos, 50 Años, 1937-1987. Rosario, Escuela de Artes
Gráficas del Colegio Salesiano San José, 1987.

SOCIEDAD ESPAÑOLA de Socorros Mutuos y Beneficencia
(1859 – 1º de mayo – 1990). Conferencia pronunciada el día
31/10/90 por el Comodoro (R.) Santos A. Dominguez Coch
sobre Don Santos Dominguez y Benguria en el Centenario
del Palacio Municipal de Paraná.

TUNEL SUBFLUVIAL Paraná- Santa Fe. Comisión
Interprovincial, Paraná, Año 1, 1961.

TUNEL SUBFLUVIAL Hernandarias. Entre Ríos- Santa Fe.
República Argentina. 25º Aniversario, 1969- 13 de diciembre-
1994, Imprenta Oficial de Entre Ríos S/D.

TUNEL SUBFLUVIAL Hernandarias. Hernandarias River
Tunnel. Secretaria de Turismo, Argentina, S/D.

UNIVERSIDAD POPULAR DE PARANÁ " Elio C. Leyes".
Nuestra Universidad. Paraná, setiembre de 1999.

VON FELHEISEN de IBAÑEZ, Elsa. Los Tribunales
Federales de Entre Ríos. Ojeada retrospectiva. Paraná,

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES/ PARANA-E. RIOS/ EXPTE.Nº4459/4
INVENTARIO DEL PATRIMONIO HISTORICO-ARQUITECTONICO DE LA CIUDAD DE PARANA

Asociación de Magistrados y Funcionarios de la Justicia Nacional, Filial Paraná, 1994.

WUSTTEN, Carlos A. Breve Reseña de los Servicios Sanitarios de Agua y Cloacas de la Ciudad de Paraná. Departamento de estudios y proyectos, Dirección de Obras Sanitarias de la Municipalidad de Paraná, 1999.

ZARUJ, David. "Historia de una Escuela" . Ernesto Alejandro Bavio, la escuela que lleva su nombre en el 75º Aniversario de su fundación. Paraná, Editorial de Entre Ríos, 1985.

Planos de la Ciudad recopilados por el Programa de Arqueología Histórica del Museo de Ciencias Naturales y Antropológicas "Prof. Antonio Serrano".

ARCHIVOS Y BIBLIOTECAS PUBLICOS.

Archivo del Arzobispado de Paraná (A.A.P.)

Archivo de la Dirección de Arquitectura de la Provincia de Entre Ríos (A.D.A.P.)

Archivo de la Dirección de Catastro de la Municipalidad de Paraná (A.D.C.M.)

Archivo Histórico Municipal (A.H.M.)

Archivo Histórico Provincial (A.H.P.)

Biblioteca Provincial de Entre Ríos (B.I.P.E.R.)

Fototeca del Museo Histórico Provincial "Martiniano Leguizamón" .