

El Plan Regulador: entre la técnica y la política

MENDOZA, ARGENTINA. 1940-1941*

THE REGULATORY PLAN: BETWEEN THE TECHNICAL AND THE POLITICAL

Mendoza, Argentina. 1940-1941

EL PLANO REGULADOR: ENTRE TECNICA E POLITICA

Mendoza, Argentina. 1940-1941

Cecilia Raffa

Arquitecta, Magister en Arte Latinoamericano y

Doctora en Ciencias Sociales

CONICET-Argentina.

craffa@mendoza-conicet.gob.ar

Recibido: 06 de Agosto de 2014

Aprobado: 12 de Noviembre de 2014

Resumen

El Plan Regulador para Mendoza fue uno de los primeros intentos oficiales de aplicación de un instrumento de gestión urbana en Argentina. El concurso para el Plan fue puesto en marcha gracias a una característica particular de los años de gobierno liberal-conservador: la "permeabilidad" de las propuestas del campo técnico en el campo político. Nos proponemos analizar el proceso de ideación del Plan sobre la base del método histórico, centrándonos en las especificidades de la convocatoria y de la elección del equipo ganador, tomando en cuenta las trayectorias de los agentes intervinientes. Entendemos que esta intención de planificación de la urbe fue un claro ejemplo de cómo los objetivos políticos y técnicos se manifestaron mediante las premisas asociadas al urbanismo moderno, haciendo propio el paradigma de la "ciudad regulada" en la Argentina de la década de 1940.

Palabras claves: urbanismo moderno, arquitectura moderna, campo técnico, campo político, siglo XX.

Abstract

The Regulatory Plan for Mendoza was one of the first official attempts to implement a tool for urban management in Argentina. The competition for the Plan was launched by a particular feature of the years of liberal-conservative government: the "permeability" of the proposals of the technical field in the political arena. We propose to analyze the thought process of the Plan on the basis of the historical method, focusing on the specifics of the call and the choice of the winning team, taking into account the trajectories of the agents. We understand that this planning intention of the city was a clear example of how the political and technical objectives expressed by the premises associated with modern urbanism, making himself the paradigm of "regulated city" in the Argentina of the 1940.

Key words: modern urbanism, modern architecture, technical field, political field, XX century.

Resumo

O Plano Regulador Mendoza foi uma das primeiras tentativas oficiais para implementar uma ferramenta para a gestão urbana na Argentina. O concurso para o Plano foi lançado por uma característica particular dos anos de governo liberal-conservador: a "permeabilidade" das propostas do domínio técnico na arena política. Propomos analisar o processo de pensamento do Plano em função do método histórico, enfocando as especificidades da chamada e a escolha da equipe vencedora, tendo em conta as trajetórias dos agentes. Entendemos que essa intenção de planejamento da cidade foi um exemplo claro de como os objetivos políticos e técnicos, expressas pelas instalações associadas urbanismo moderno, tornando-se o paradigma da "cidade regulada" na Argentina dos anos 1940.

Palavras-chave: modern urbanism, arquitetura moderna, área técnica, campo político, século XX.

* Este artículo es parte de la investigación que estamos llevando a cabo sobre arquitectura pública en el siglo XX en Mendoza, financiada por CONICET.

Urbanismo, técnica y política

Al término urbanismo se le han atribuido dos tipos de significados. El primero, en relación a toda acción consciente cuyo objetivo fuera concebir, organizar, planificar o transformar la ciudad y su espacio; el segundo hace referencia a la aparición a principios del siglo XX de una nueva disciplina en la que se unieron múltiples especialidades y experiencias prácticas (Novick y Piccioni, 2004). En la confluencia de ambos, el urbanismo, como un nuevo dominio especializado del saber y de la acción (Rigotti, 2009), prometía encauzar el desarrollo y la integración social y económica de las ciudades y el territorio desde una perspectiva tecnocrática. En Argentina, la aspiración de superar saberes y prácticas dispersas signó el primer instrumento del urbanismo: el Plan Regulador¹ (Rigotti, 2009).

A partir de la segunda década del siglo XX, instituciones como la Sociedad Central de Arquitectos (en adelante SCA) comenzaron a difundir en Argentina los principios del urbanismo regulador por medio de sus publicaciones. Así, a los conceptos de estética, salubridad y circulación² que rigieron las propuestas de ingenieros, agrimensores e higienistas, se sumaron las ideas de reforma social referentes a las condiciones de vida urbanas y a la vivienda económica. La escala de intervención superó la de algunos conjuntos edilicios o ejes viales para alcanzar la totalidad de la planta urbana y sus posibles extensiones en el tiempo y el espacio, incluso, a escala regional (Rigotti, 2009).

El Plan Regulador como instrumento de gestión tuvo una pronta adhesión entre las administraciones municipales y provinciales. La mayoría de los planes propuestos fueron el resultado de la contratación directa de expertos. Uno de los primeros fue el de la ciudad de Rosario en 1935, el cual, recayó en manos de los ingenieros Carlos María Della Paolera y Adolfo Farengo, y del ingeniero-arquitecto Ángel Guido.

A este Plan se sumaron los de la Oficina del Plan de Urbanización de Buenos Aires (1932), los promovidos por la Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata (1931 y 1941), los de las intendencias de Tucumán (1937), Salta (1938), Mendoza (1940) y Santa

Cecilia Raffa

Arquitecta, Magister en Arte Latinoamericano y Doctora en Ciencias Sociales (UNCUYO). Investigadora del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET-Argentina). Su especialidad es la historia y la cultura de la arquitectura y la ciudad. Ha publicado trabajos en revistas nacionales e internacionales. Es docente de posgrado en distintas instituciones y codirige tesis doctorales.

¹ El Plan Regulador fue un instrumento de planificación a principios del siglo XX que tuvo como objetivo orientar, fomentar y regular el desarrollo urbanístico de las ciudades argentinas. Avanzado el siglo, esa regulación se extendió a la planificación territorial.

² Hasta principios del siglo XX se formularon en Argentina proyectos que reflejaron la preocupación por la higiene, la salubridad, la estética y la circulación junto a operaciones de regulación e intervención urbana, entre otros, el Plan de Reforma y Extensión para Buenos Aires (1909), el Plan de Reforma y Extensión para Rosario (1911) y el Proyecto de Ampliación para Mendoza (1915).

Fe (1943), y del gobierno de San Juan (1941). Entre todos, sólo el Plan para Mendoza³ resultó de un concurso de antecedentes.

El concurso para Mendoza fue impulsado en un momento en que la disciplina arquitectónica en Argentina atravesaba su etapa de expansión (Cirvini, 2004) y se caracterizaba por el aumento de la injerencia de los arquitectos en lo relacionado con el urbanismo y el paisajismo, temas hasta entonces reservados a los ingenieros.

Lo que se disputaba en el campo arquitectónico y, por extensión, en el campo técnico, era su control. Para lograr ese objetivo, los agentes plantearon diversos caminos para solucionar las problemáticas modernas que traía consigo la sociedad de masas, entre ellas, el déficit habitacional y las dificultades generadas por la falta de planificación urbana.

En ese juego intervinieron varios factores. Por un lado, hubo un progresivo desplazamiento del *habitus*⁴ académico a favor del posicionamiento de las prácticas derivadas de la Arquitectura Moderna (en adelante AM).⁵ Por otro, y en íntima relación con ese fenómeno, apareció la posibilidad cada vez mayor de participación de los arquitectos en el aparato técnico del Estado.

El concurso tuvo la particularidad de privilegiar los antecedentes de los concursantes sobre el interés por la resolución de la problemática que podría lograrse con el proyecto. Esto partió de la convicción de que la experiencia de los concursantes llevaría indefectiblemente a la búsqueda de la mejor solución para la ciudad, pero también al aumento del capital político de la clase dirigente local (Raffa, 2009b).

En este trabajo nos proponemos analizar el proceso de ideación política y técnica del Plan sobre la base del método histórico. Nos centraremos en las particularidades de la convocatoria del concurso y de la elección del equipo ganador, contemplando aspectos relacionados con las trayectorias de los agentes intervinientes. Este tipo de abordaje se plantea a partir de la certeza de que la descripción de las condiciones objetivas no logra explicar por sí sola el condicionamiento social de las prácticas, por lo que es necesario rescatar al agente social que produce dichas prácticas y su proceso de producción, aprehendiéndolos a través de aquellos elementos objetivos que son producto de lo social (Gutiérrez, 1997).

3 Mendoza, Nuevo Valle de Rioja (1561), fue una de las primeras fundaciones en el actual territorio de la República Argentina en el piedemonte de la cordillera de los Andes y es un oasis irrigado por el río Mendoza. Mendoza constituye actualmente la cuarta aglomeración de la Argentina, luego de Buenos Aires, Córdoba y Rosario.

4 Seguimos las categorías de campo, *habitus* y capital desarrolladas por Pierre Bourdieu. Estas categorías inmersas en el espacio social multidimensional que Bourdieu define como modelo, nos servirán para comprender la posición social de los grupos técnico y político, recreando la dinámica existente en ellos a través de las actitudes de sus actores (Raffa, 2009b).

5 Nuestro trabajo se ubica en el momento de definición, caracterización y conquista del espacio específicamente disciplinar de la AM, definido por Liernur (2004) como la segunda de las cuatro etapas del desarrollo de la AM en Argentina que abarca el período entre 1930 y 1950.

Técnicos y políticos en la regulación del espacio

La consigna del Estado nacional en la década de 1930: “modernizar el campo y urbanizar el país” se tradujo en Mendoza, gobernada entre 1932 y 1943 por una sucesión de políticos provenientes del Partido Demócrata,⁶ en un interés por “administrar y construir”, entendiendo esa construcción como modernización del equipamiento y los servicios públicos mediante las obras encaradas. A escala provincial, el Ministerio de Economía, Obras Públicas y Riego materializó los nuevos programas de salud, vivienda, educación y recreación a través de sus oficinas técnicas y los diseminó en el territorio provincial con el objetivo de impulsar la construcción de un territorio enlazado y homogéneo sobre la base de nueva infraestructura y equipamiento (Ballent y Gorelik, 2001.).

La década que transcurrió entre 1930 y 1940 se presentó como un período de modernización del país y de su territorio liderado por el Estado en todas sus escalas. Apareció el interés por la planificación de la urbe como estrategia para solucionar la creciente urbanización de la ciudad fruto del aumento de la población urbana. Los imaginarios comenzaron a alimentarse con la relación entre el gobierno conservador y la profusión de obras públicas, impulsadas por el ingreso a la función pública provincial de un conjunto de agentes del campo técnico que promovieron una serie de acciones destinadas al progreso material de la ciudad, entre ellos, Manuel⁷ y Arturo Civit⁸ y Daniel Ramos Correas.⁹

A partir de la irrupción de la AM, las preocupaciones clásicas del urbanismo (higiene, estética y salubridad) se organizaron en temáticas como el zonning (descentralización administrativa y centros cívicos, localizaciones industriales y residenciales), los barrios parque y barrios obreros, los problemas de viaria y transporte (jerarquías circulatorias y planificación de las comunicaciones), los espacios verdes, las limitaciones al dominio privado mediante normativas y reglamentaciones, entre otros.

6 Hacemos referencia a la etapa que se inicia con la llegada a la presidencia de la nación de Agustín P. Justo en 1932 y que en la provincia de Mendoza será llevada a cabo por la sucesión de los gobiernos de Ricardo Videla (1932-1935), Guillermo Cano (1935-1938), Rodolfo Corominas Segura (1938-1941) y Adolfo Vicchi (1941-1943).

7 Manuel Civit (Buenos Aires 1901- Mendoza 1978). Arquitecto graduado en la UBA en 1926. A partir de su radicación en Mendoza en 1932 desarrolló junto a su hermano Arturo una intensa labor profesional en la que se destaca el vanguardismo con que concebían el producto arquitectónico y su adhesión al Movimiento Moderno (Raffa, 2009a).

8 Arturo Civit (Buenos Aires 1903-Mendoza 1975). Arquitecto graduado en la UBA en 1928. En 1932 se instaló en Mendoza donde desarrolló una intensa labor profesional tanto en el sector privado como en la función pública. Entre 1932 y 1942 ocupó de forma alternada con Manuel los cargos de director y vicedirector de la Dirección de Arquitectura de la provincia (Raffa, 2009a).

9 Daniel Ramos Correas (Chile 1898-Mendoza 1992). Arquitecto egresado de la UBA en 1924. Entre 1938 y 1943 actuó como director de Parques, Calles y Paseos de Mendoza. Integró la Comisión de Planeamiento Urbano y Código de Edificación de la Ciudad de Mendoza (1959-1961), fue profesor y vicedecano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Mendoza (Cirvini y Raffa, 2011).

Todos estos temas se difundieron desde distintos enfoques en los campos técnicos y políticos a través de textos periodísticos en revistas especializadas, en las Exposiciones de Urbanismo que se realizaron en 1932 y 1939, y en el Primer Congreso Argentino de Urbanismo que se llevó a cabo en 1935.¹⁰

Ese congreso fue probablemente un punto de inflexión en la relación entre el campo político y la AM. El encuentro contó con la colaboración y el auspicio del gobierno nacional y de muchos gobiernos provinciales. En su apertura participó el presidente Agustín P. Justo y el entonces gobernador de Mendoza, Guillermo Cano. El gobierno provincial también estuvo representado por el ingeniero Manuel Marini, Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Mendoza y por el Ministro de Obras Públicas de la provincia, el ingeniero Frank Romero Day, quien actuó como uno de los vicepresidentes del evento. En el congreso fue presentado el primer ejemplo claramente asociado a la vanguardia moderna en Mendoza: las primeras Casas Colectivas para empleados y obreros modestos (hoy Barrio Cano) desarrollado desde la Dirección Provincial de Arquitectura por Manuel y Arturo Civit (Raffa, 2006).

Fue a través del proyecto de las Colectivas propuesto en 1935 que los hermanos Civit introdujeron y promovieron la utilización de la AM en el ámbito provincial. Prácticas similares fueron adoptadas por distintos agentes del campo técnico en otras oficinas del país como Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe, por eso no resulta extraño que altos funcionarios nacionales y provinciales adhirieran y participaran de ese congreso, mostrando una postura progresista en relación con la ciudad.

De esta manera, la AM y el urbanismo fueron “adoptados” por el campo político. Su estética simplificada respecto a las grandes obras eclécticas de principios del XX y asociada a la técnica y a la funcionalidad, colaboraba de alguna manera en el menor costo de las obras encaradas, propulsando uno de los motores de la economía nacional: la industria de la construcción. Mediante la arquitectura y el urbanismo, la ideología gobernante podía promover representaciones asociadas al “progreso sostenido” en el amplio sentido del término, al proponer este tipo de arquitectura como un símbolo visible para los ciudadanos de la anhelada recuperación económica (Korol, 2001), al tiempo que se constituía en la materialización de la presencia del Estado en todo el territorio provincial.

En 1938 y luego del amplio apoyo que se le dio desde el Estado provincial a la construcción de las Casas Colectivas, el urbanismo ingresó al aparato estatal mendocino con la creación de una Comisión de Urbanismo, desde la cual, se impulsó el concurso para el Plan Regulador de Mendoza en 1940.

¹⁰ En el caso del campo arquitectónico, los Congresos operan como una práctica organizadora de la ilusión, o sea, del sentido del juego que es el que marca la regularidad de las conductas de los agentes dentro del campo, indicando una serie de metas por alcanzar en el desarrollo disciplinar (Civini, 2004).

2.1. La Comisión y el concurso

En 1938 el gobernador Rodolfo Corominas Segura creó una Comisión Especial de Urbanismo para que trabajara en la planificación de la ciudad de Mendoza, probablemente influido por las recomendaciones de los Congresos de Urbanismo del 1935 y del Congreso de Municipalidades realizado en Mendoza en diciembre de 1938, los cuales, giraron en torno a la formación de comisiones de servicios técnicos especiales de urbanización y a la obligatoriedad de redactar planes para ciudades y pueblos con el asesoramiento técnico de oficinas centralizadas (AAVV, 1937).

Planteamos la relación entre estos congresos y el campo político teniendo en cuenta la difusión y el apoyo que tenían los principios de la AM en el aparato estatal provincial, tanto por parte de los agentes del campo técnico que proponían seguir sus lineamientos y que se mantenían en la función pública (es el caso concreto de los Civit), como por los del campo político que continuaron la obra pública de construcción de las Casas Colectivas encarada por sus antecesores.¹¹

En este marco, el gobernador Corominas designó una comisión¹² encargada de tomar las decisiones en materia de urbanismo a escala provincial y municipal, y de recabar el asesoramiento de los técnicos y urbanistas que estimara necesario.¹³

La Comisión estaba constituida por agentes de los campos técnico y político en ejercicio de funciones públicas. Todos estaban familiarizados de alguna u otra forma con los lineamientos del nuevo urbanismo ya que habían participado en al menos uno de los congresos. Los agentes que representaron al campo político fueron los Ministros de Gobierno Adolfo Vicchi y de Obras Públicas, el ingeniero Frank Romero Day, el Intendente Municipal de la Capital Juan Cruz Vera, el senador Alfredo Godoy y el diputado Alberto Day, siendo los dos últimos agentes provinciales. Por el campo técnico participaron en la Comisión el director provincial de Arquitectura, el arquitecto Arturo Civit y el director provincial de Parques, Calles y Paseos, el arquitecto Ramos Correas, a los que se sumó el presidente de la Sociedad Amigos de la Ciudad.

La Comisión le propuso al poder Ejecutivo convocar a un concurso de antecedentes de urbanistas con el fin de diseñar un Plan Regulador para el área Metropolitana de Mendoza, propuesta que adoptó y llevó a cabo el Municipio de Mendoza, capital de la provincia. El concurso seguiría los parámetros establecidos

¹¹ El ex gobernador Cano había apoyado la construcción de las Casas Colectivas, barrio de viviendas en monoblock destinado a obreros y empleados municipales bajo los cánones racionalistas, las cuales, fueron inauguradas durante la gestión del gobernador Corominas.

¹² Entre los objetivos generales de la Comisión estaba organizar el crecimiento de las ciudades, villas y pueblos y corregir los males acumulados por la falta de previsión mediante un plan regulador orientado a una urbanización científica.

¹³ El poder Ejecutivo solicitó a la Comisión decidir si debía darse continuidad a la construcción del Palacio de Gobierno en la plaza Independencia, construir una serie de equipamiento público necesario, ampliar el Parque San Martín y cuál sería el destino de los terrenos de la Quinta Agronómica y de la Estación del Ferrocarril Trasandino.

por la Sociedad Central de Arquitectos,¹⁴ actor hegemónico en este tipo de certámenes desde la década de 1920. Ese vínculo con la SCA se mantendría a través de la presencia de Fermín Bereterbide, Jorge Sabaté¹⁵ y Alberto Belgrano Blanco, miembros de la Subcomisión de Urbanismo que viajaron a Mendoza en 1938 para asesorar a la Comisión Especial de Urbanismo presidida por Daniel Ramos Correas quien, a partir de marzo de 1941, sería nombrado representante de la Sociedad Central en la provincia (Cirvini y Raffa, 2013).

Adherir a la organización del concurso los parámetros establecidos por una institución como la SCA dotó a la convocatoria de legitimidad en términos políticos y significó, en lo estrictamente disciplinar, un respaldo corporativo al aumento de la injerencia de los arquitectos en temas urbanos que, hasta entonces, había sido reservada para otras profesiones.

El 26 de febrero de 1940 el intendente de la capital Juan Cruz Vera elevó a consideración del Concejo Deliberante Municipal el proyecto de convocatoria de un concurso de profesionales para la contratación de un “Plan Regulador, Reformador y de Extensión de la ciudad de Mendoza”. En octubre de ese año, el Consejo Deliberante de la Capital aprobó el pedido exigiendo como requisitos para aquellos que se postulaban: tener título universitario, presentar una nómina de trabajos similares al solicitado y demás antecedentes que acreditaran capacidad para cumplir la tarea (Bereterbide et al., 1941). Los trabajos fueron recibidos hasta el 10 de enero de 1941.

2.2. Sobre los concursantes, el jurado y los resultados

Los requisitos establecidos para la participación en el concurso limitaban la intervención de agentes sin experiencia en planes urbanos. El gobierno, que históricamente había buscado apoyo en el conocimiento técnico para justificar los grandes proyectos que afectaban a la ciudad, debió redoblar la apuesta en este caso. Esto no sólo porque se preveía una “Mendoza a futuro”, por lo que el capital simbólico de los técnicos daría un plus de “legitimidad” a la propuesta, sino porque el sector del campo político que la impulsaba necesitaba aumentar permanentemente su capital político tildado de fraudulento, fruto de las cuestionadas formas de acceso y permanencia en el poder.

El 11 de enero de 1941, un día después de cerrado el plazo para la entrega de los trabajos, se constituyó el jurado de la convocatoria integrado por el intendente municipal, el presidente del Concejo Deliberante de la Capital, Alfredo Williams como representante de la SCA, un representante del Centro Argentino

de Ingenieros y el arquitecto Ramos Correas como representante del poder Ejecutivo provincial. La primera función de este grupo fue corroborar los antecedentes de los concursantes y, a partir de su aprobación, pasar a evaluar las soluciones propuestas.

Lo que se pidió junto con los antecedentes del equipo no fue el Plan en sí, sino una solución gráfica acompañada de una memoria descriptiva del problema de la ciudad creado por las instalaciones de los Ferrocarriles Pacífico y Trasandino, que pertenecían a empresas privadas (fueron nacionalizados en 1948). Los asuntos que debían solucionarse giraban en torno a los inconvenientes de la ubicación de las estaciones de pasajeros y carga del ferrocarril, la posibilidad del levantamiento de las vías sobre la calle Belgrano, el retiro de los galpones de carga, la ubicación de la nueva estación de pasajeros y carga, la resolución de sus comunicaciones con los principales barrios de la ciudad, la solución del problema financiero que se crearía al ferrocarril con el traslado de las instalaciones y una serie de expropiaciones para convertir dichos terrenos en parques públicos (Municipalidad de la Capital, 1940).

Tres días después de la primera reunión se determinó por unanimidad el orden de méritos. El primer puesto fue otorgado al lema “Plumerillo” de los arquitectos Bereterbide,¹⁶ Belgrano Blanco,¹⁷ Cravotto¹⁸ y Scasso. El segundo fue para el lema “Capital de los Andes” de los ingenieros Della Paolera¹⁹ y Farengo²⁰ y el tercero para el proyecto presentado con el lema “Diez” del equipo formado por Le Corbusier y Pierre Jeannearet junto al grupo Austral, integrado por Antonio Bonet, Jorge Ferrari Hardoy, Juan Kurchan, José Le Pera, Simón Ungar, Hilario Zalba, Valerio Pelufo y Jorge Vivanco.²¹

14 Las características solicitadas para el Plan Regulador para Mendoza fueron definidas por un programa sugerido por la Sociedad Central de Arquitectos: un plan para la ciudad y sus 20 km radiales de área de influencia basado en un análisis de todas las variables físicas y sociales urbanas articuladas en un Expediente Urbano.

15 Jorge Sabaté (Buenos Aires 1897-1991). Arquitecto. En su actuación pública combinó una obra privada de calidad con la participación como técnico en oficinas estatales, el desempeño institucional en la SCA y la actividad política entre 1943 y 1954 (Ballent, 2004b).

16 Fermín Bereterbide era considerado “experto” en temas de urbanismo. Participó en proyectos de gran importancia en Buenos Aires. Publicó en co-autoría el folleto *¿Qué es el urbanismo?*. Miembro de la Subcomisión de Urbanismo de la SCA y formó parte de la Asociación Amigos de la Ciudad. (Ballent, 2004a; Rigotti, 2005).

17 Alberto Belgrano Blanco era arquitecto de la Dirección Nacional de Arquitectura en cuya representación participó en el Primer Congreso Argentino de Urbanismo recibiendo el primer premio por un proyecto conjunto con Federico Laas sobre emplazamiento de centros de gobierno (Ballent, 2004a; Rigotti, 2005).

18 Mauricio Cravotto se encargó de publicar los sucesivos resultados del Plan para Mendoza. Autor de un anteproyecto para el Plan Regulador de Montevideo en 1930. Fue uno de los invitados de honor al Primer Congreso de Urbanismo Argentino siendo director del Instituto de Urbanismo de la Universidad de la República de Uruguay. (Ballent, 2004a; Rigotti, 2005).

19 Carlos Della Paolera (Buenos Aires 1890-1960) fue uno de los primeros urbanistas profesionales de Argentina. Elaboró planes reguladores para distintas ciudades del país e impulsó como jefe de la Oficina de Urbanización de la Municipalidad de Buenos Aires el Plan Regulador, entre otras intervenciones.. Es reconocido por instituir internacionalmente el símbolo y el Día del urbanismo (Novick, 2004).

20 Adolfo Farengo trabajó junto a Ángel Guido y Carlos Della Paolera en un Plan Regulador para Rosario por el cual, obtuvieron en 1935 dos premios en el Primer Congreso Argentino de Urbanismo. Fue docente en la Universidades del Litoral y de La Plata, y titular de la cátedra “Ferrocarriles” (Méndez, 2012).

21 Austral fue una agrupación de jóvenes arquitectos conformada en 1938 en Buenos Aires. Sus integrantes sentían un doble rechazo hacia sus maestros a quienes identificaban con posiciones anacrónicas incapaces de comprender las nuevas condiciones de producción y sus consecuencias en la disciplina (Liernur, 2004).

Como señalamos, la primera instancia de evaluación de este concurso consistía en la acreditación de los antecedentes de los concursantes. El mecanismo empleado por el jurado para la eliminación parcial de los concursantes radicó en dar un puntaje de 1 a 10 a cada integrante de los equipos, obteniendo el primer lugar el grupo con mayor promedio (Liernur y Pschepiurca, 2008). Entendemos que a partir de esta selección fue limitada la cantidad de trabajos que siguieron participando en el concurso y que por el poco tiempo que el jurado tomó para la evaluación de los mismos (cuatro días de los 20 contemplados), los antecedentes de los grupos primaron sobre las propuestas en la resolución final.

Una de las razones para que el grupo Diez haya recibido el tercer puesto puede haber sido la poca confianza por parte de los miembros de jurado en la participación real de Le Corbousier. Sumado a ello y teniendo en cuenta el sistema de evaluación, el total obtenido por este grupo en concepto de antecedentes debió haber sido inferior al de los equipos que obtuvieron el primer y segundo lugar, puesto que la mayoría de los integrantes del grupo Diez eran jóvenes profesionales con poca o ninguna experiencia en planes urbanos.

En el caso de las trayectorias de Della Paolera y Farengo, en cambio, lo lógico hubiera sido que la experiencia de ambos en temas urbanísticos pesara en el puntaje otorgado por el jurado ya que tenían como antecedente haber integrado el equipo del Plan Regulador de Rosario (1935), además del conocimiento que Farengo tenía en temas ferroviarios, objeto de la convocatoria. Sin embargo, entendemos que la propuesta ferroviaria no tuvo un peso significativo en el concurso,²² sino que primó el promedio obtenido de la sumatoria de los antecedentes de los arquitectos ganadores, Bereterbide, Belgrano Blanco, Cravotto y Scasso, todos con experiencia en la temática.²³

Cierto es que el concurso está inmerso en un momento histórico con dos particularidades. La primera de ellas, como ya señalamos, está relacionada con la etapa de consolidación de los arquitectos dentro del campo técnico. La segunda tiene que ver con la práctica habitual de selección de técnicos para trabajar en la gestión política en todas las escalas basada en los lazos de parentesco o amistad, tal como venía ocurriendo desde fines del siglo XIX. Con respecto a esta situación, algunos estudios aluden a la vinculación que los miembros del jurado y del gobierno provincial o municipal tenían con los integrantes del grupo ganador (Álvarez y Gutiérrez, 1995; Liernur y Pschepiurca, 2008).

22 No hemos podido acceder al acta de otorgamiento de puntaje de los equipos participantes pero, de acuerdo a la consulta que otros investigadores han podido realizar, el jurado dejó constancia en esa acta que el orden de méritos no implicaba necesariamente un pronunciamiento sobre el valor relativo de las soluciones ferroviarias propuestas (Liernur y Pschepiurca, 2008).

23 De las propuestas ferroviarias presentadas sólo conocemos los esquemas del grupo Diez (Álvarez y Gutiérrez, 1995; Liernur y Pschepiurca, 2008) y del equipo de Della Paolera y Farengo publicado en la revista *La Ingeniería* (Della Paolera y Farengo, 1942). Lo que se publica en este último artículo son las propuestas gráficas y la memoria descriptiva del proyecto, sin hacer alusión a las particularidades del concurso.

Una primera referencia se hace al papel que en momentos previos al concurso, como ya mencionamos, habían tenido Bereterbide y Belgrano Blanco al ser invitados a realizar una serie de asesorías generales en torno a las mejoras urbanísticas de Mendoza. Este conocimiento previo de la ciudad y su problemática explicaría tanto la capacidad del equipo para resolver el tema planteado por el concurso en un breve lapso de tiempo, como también que el concurso haya seguido los lineamientos de la SCA. Apoyaría además, la hipótesis de la participación de los ganadores desde la gestación del certamen.²⁴

Mauricio Cravotto estaba vinculado profesionalmente a Enrique Day Arenas, pariente de uno de los miembros del jurado del concurso, el diputado Alberto Day. Además Bereterbide, Belgrano Blanco, Cravotto y el ingeniero Marini, Secretario de Obras Públicas del Municipio e integrante del jurado del concurso, se habían conocido en el Congreso de Urbanismo de 1935 al que también había asistido Ramos Correas como profesional independiente, puesto que aún no había asumido como funcionario público.

Durante el V Congreso Panamericano de Arquitectos celebrado en Montevideo en enero de 1940, momento previo al concurso, se estrecharon lazos entre la cúpula de la SCA, Ramos Correas que ejerció la vicepresidencia del Comité Argentino en el Congreso y algunas de las figuras más destacadas de la arquitectura uruguaya, entre ellas, Scasso y Cravotto. Dentro de la delegación argentina viajaba además Alfredo Williams que luego sería el representante de la SCA en el grupo de jurados del concurso del Plan Regulador.

Sin duda, existieron varios vínculos previos a la apertura del concurso que pudieron influir en la decisión final. Esta aseveración puede sostenerse, además, teniendo en cuenta que Ramos Correas, uno de los impulsores del concurso y miembro del jurado, se jactó en una entrevista que se le realizó en la década de 1980 de haber “elegido” a Cravotto, a quien admiraba como profesional (Cirvini y Ponte, 1986).

Lo que el concurso impulsó fue la realización de un Pre-plan Regulador. A modo de esquiocío profesional, este producto se constituyó en una propuesta general para la ciudad de Mendoza como etapa previa a un plan final que nunca se concretó.

La meta del Pre-plan fue servir “como elemento de entendimiento y coordinación entre las autoridades y los arquitectos proyectistas y como medio para que la población conozca la teoría urbanística de los autores y pueda tomar conciencia sobre las ventajas de la ciudad urbanizada” (Bereterbide et al., 1941: 1). Para lograr este objetivo “pedagógico”, el gobierno editó un cuadernillo en julio de 1941 con todo lo referente al concurso y los lineamientos propuestos por el equipo ganador.

El tiempo que pasó desde que se abrió el concurso hasta que se dieron a conocer los ganadores y se editó el trabajo fue

24 La participación de ambos arquitectos fue criticada por la SCA y, por ello, habría exhortado el 14 de enero de 1940 a Belgrano Blanco y Bereterbide para que no se presentaran al concurso (Liernur y Pschepiurca, 2008).

muy breve. Esta situación puede haberse dado tanto por una designación anticipada de los ganadores, tal como aducían los integrantes del equipo Diez, como por la premura política de obtener reconocimiento social por la obra que se legaba que, al decir del campo político, era “un plan armonizado, una teoría, una doctrina, una filosofía, concomitante con una conciencia popular totalmente afirmada” (Municipalidad de la Capital, 1962: s.p.).

Esto último lo alegamos teniendo en cuenta que ante el inminente cambio de gobierno que pasaría a manos de Adolfo Vicchi, Corominas y su entorno (entre ellos el intendente de capital Cruz Vera) intentaron acelerar el proceso para aumentar su capital político. Sin embargo, ni Corominas ni Cruz Vera tuvieron esa suerte pues quienes aparecen en la publicación oficial del Pre-Plan son Vicchi como gobernador de la provincia y el escribano José Benito de San Martín, como intendente de la capital provincial.

La publicación del Pre-plan incluyó una memoria del proyecto en la que se describían las operaciones expuestas en cada panel y su funcionalidad junto a diecinueve láminas que enunciaban “los hechos urbanos relacionados con la estática y dinámica de la aglomeración y el análisis crítico de algunos instrumentos edilicios anteriores” (Bereterbide et al., 1941: 32-33). La publicación se dividió en ocho secciones que contenían la posición de los urbanistas, un análisis de las características y función de Mendoza, la teoría urbanística del proyecto y la explicación de lo que el Pre-plan proponía.

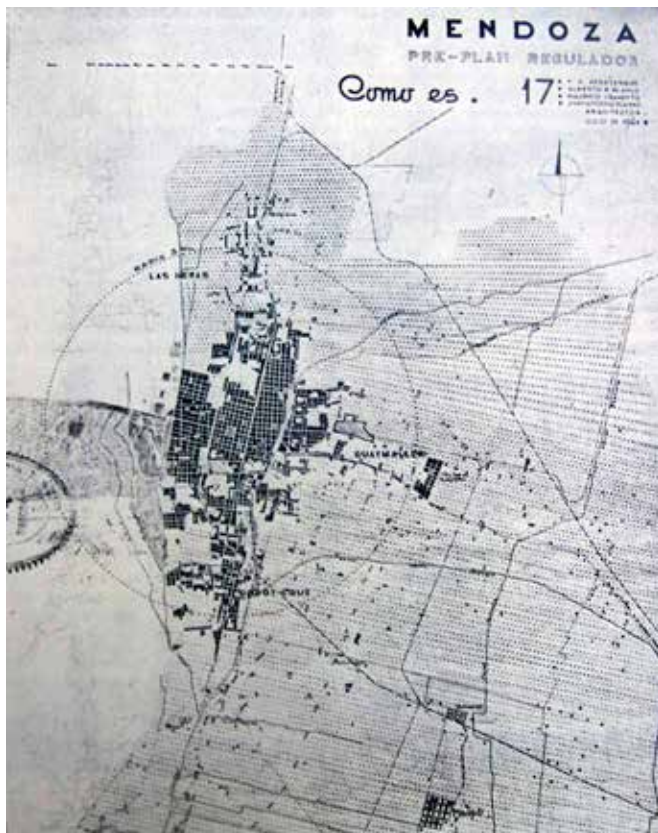


Figura No. 1. Pre-plan: diagnóstico y propuestas. Fuente: Bereterbide et al., 1941.



Figura No. 2. Pre-plan: diagnóstico y propuestas. Fuente: Bereterbide et al., 1941.

Los urbanistas hicieron observaciones sobre la ampliación del Parque San Martín, la conveniencia de detener la extensión irracional de la edificación, la necesidad de revisar el Reglamento General de Construcciones, el establecimiento de normas sobre la vivienda popular, la repavimentación de la ciudad, la necesidad de instalar centros cívicos en los barrios y la creación de un centro universitario.

Además de la publicación del Pre-plan, los informes de la Comisión de Urbanismo, el concurso y sus avatares también fueron difundidos en diarios y periódicos locales y nacionales como Los Andes, El Día, La Nación y La Prensa.

Entre esas crónicas están publicadas las recomendaciones de los urbanistas del Pre-plan referidas al Parque San Martín (Los Andes, 1941) y los comentarios de un antiguo y frustrado planificador de Mendoza, Benito Carrasco.²⁵ En una nota publicada en enero de 1940 en El Día, Carrasco afirmaba que “Mendoza podría ser ahora la primera ciudad de la República Argentina organizada según un plan regulador” (El Día, 1940) y, de hecho, eso se intentó.

²⁵ Convocado por el gobierno municipal de Mendoza, Benito Carrasco presentó hacia 1915 el *Proyecto de ampliación y rectificación del trazado de Mendoza*, propuesta que nunca se concretó (Raffa, 2004).

2.3. El Plan Regulador: propuestas sobre la ciudad y su espacio público

El campo político buscó a través del concurso soluciones para regular la edificación y la distribución de infraestructuras y servicios, la extensión desordenada de la planta urbana, la insalubridad y el desorden funcional. Todas ellas patologías de la ciudad, entendida como un organismo vivo que necesitaba ser regulado imperiosamente. El Plan encarnaba en un contexto político intervencionista una herramienta necesaria de reforma y ordenación urbana que permitiría una planificación racional alejada del simple empirismo y la intuición y que, a su vez, se constituía como representación de la previsión, el orden y el progreso pretendido por los administradores demócratas en sus gestiones.

El Plan Regulador en palabras de sus proyectistas no era un código ni un plano, sino un “pensamiento coordinado” para regir las múltiples y complejas contingencias de la vida humana en comunidad (Bereterbide et al., 1941: 10). Para lograr ese Plan Regulador definitivo era necesario ajustar el Pre-plan para obtener un estudio particularizado de sus elementos una vez que el Expediente urbano (formado por datos generales relacionados con el lugar de aplicación del Plan, en este caso Mendoza) estuviera compilado.

El proceso de regulación de la ciudad pasaría así por tres etapas de estudio. La primera era el Pre-plan, una fase “intuitiva y creativa” en la que se establecerían las “formas” del proyecto a través de la proporción de volúmenes y espacios. La segunda serviría para cotejar la primera por medio de la compilación del Expediente urbano compuesto por datos de carácter estático y dinámico que implicaban una clasificación de hechos urbanos y servicios, fenómenos y consecuencias con un criterio estadístico. Esa verificación implicaría ajustes al Pre-plan para establecer el Plan Regulador definitivo que sería la tercera y última etapa. Este Plan final sería el que llevaría a establecer “[la] organización y adaptación de la vida moderna –con visión de futuro– del territorio, de los servicios, de los transportes, de la economía y de todos los demás elementos necesarios para la vida física del conglomerado” (Bereterbide et al., 1941: 33).

El propósito del proyecto fue efectuar muy pocas operaciones de reforma en el casco de la ciudad para conseguir, por medio de una nueva estructuración urbanística, mayores ventajas y menos trastornos económicos. Los proyectistas idearon “más espacio” para que la masa poblacional pudiera ejercer las funciones de trabajo, consumo, producción y esparcimiento con mayor facilidad dentro de un concepto urbanístico y arquitectónico de “belleza” espacial de perspectivas continuadas y, además, teniendo como primera preocupación “un gran amor por el árbol y el paisaje, una consideración esencial por los derechos humanos y un equilibrio claro con la economía” (Bereterbide et al., 1941: 8).

Las principales propuestas para la “concertación urbana” se organizaron a partir de tres operaciones básicas: la zonificación, es decir, la subdivisión del territorio en actividades y funciones. La ordenación, que implicaba la organización económico-social del conglomerado enlazando física y funcionalmente los distintos núcleos periféricos en circuitos turísticos, de producción y habi-

tación. La simplificación, que producía “el clareamiento necesario del instrumento urbano para la libre función del vivir humano” (Bereterbide et al., 1941: 34), compatibilizando lo cuantitativo y lo cualitativo que, en este caso, servía para entretejer el circuito de centros.

Entre las propuestas realizadas podemos mencionar: la extensión de los barrios residenciales hacia el piedemonte, la gestación de conjuntos vecinales que pudieran autoabastecerse, la localización de una zona industrial al nordeste de la ciudad, la creación de un centro de artesanado en la zona de Pedro Molina y de un centro deportivo en los terrenos del ferrocarril, la localización del centro universitario de la Universidad Nacional de Cuyo al sur de la Quinta Agronómica, la jerarquización de varias circulaciones vehiculares y la creación de los centros del vino, religioso, hotelero, industrial, deportivo y de gobierno, entre otros.

En lo que se refiere al espacio público, los proyectistas trabajaron en dos instancias íntimamente vinculadas con la ciudad moderna, una ligada a los espacios de circulación y otra a los recreativos. Para los primeros propusieron la diferenciación de las calles en avenidas de circulación rápida, arterias de atravesamiento, arterias límite de barrios y de unidades vecinales, arterias de circunvalación, calles vecinales, calles de acceso a la vivienda y la creación de arterias-parques. Una de ellas bordearía el canal Zanjón retomando una premisa propuesta por Benito Carrasco en 1915.

Los espacios públicos abiertos de carácter recreativo tuvieron una gran importancia en la propuesta puesto que los proyectistas advirtieron en el diagnóstico de la forma de “vivir del mendocino” que el esparcimiento de los habitantes era uno y poco variado: el Parque San Martín y su equipamiento. En esta apreciación equivocada, posiblemente fruto del poco tiempo que los urbanistas tuvieron para conocer “realmente” esa vida mendocina, se desconocieron los espacios de escala intermedia como las plazas barriales e, incluso, las veredas. Sin embargo, entendemos que lo que los proyectistas plantearon fue la posibilidad de recreación y esparcimiento “colectivo”, es decir, de la ciudadanía en su conjunto aun cuando en términos reales ese grado de utilización del espacio público no se concretara.

A partir de esa diagnosis el proyecto propuso la construcción de plazas simbólicas, de parques deportivos y de espectáculos, y de circuitos de esparcimiento concatenados con la red caminera diseminados por la capital provincial.

También se definió al Cerro de la Gloria como “centro simbólico” de la ciudad dado su carácter y emplazamiento, se impulsó la creación del Stadium al Aire libre en el parque (probablemente como apoyo al proyecto de Ramos Correas de la construcción del teatro griego) y del Parque Norte en los terrenos de carga y maniobra del Ferrocarril Pacífico.

¿Por qué la profusión de espacios públicos en el proyecto? Principalmente porque los urbanistas tuvieron en cuenta que se estaba produciendo una modificación en la forma de vida de los ciudadanos fruto de la reducción de la jornada laboral a ocho horas, lo que variaría los hábitos urbanos.



Figura No. 3. Pre-plan: propuesta de circulaciones y espacios verdes. Fuente: Beretbide et al., 1941.

Como consecuencia de ello la ciudad debía ofrecer una multiplicidad de espacios abiertos y públicos que permitieran el “ocio popular”, siguiendo el principio de democratización de la ciudad.

Si bien el proyecto no incluyó el tratamiento pormenorizado del espacio público existente,²⁶ previó una serie de acciones sobre las plazas de la porción oeste de Mendoza entre las que se destacó la creación de recovas alrededor de la plaza Independencia.²⁷ Esta propuesta debió ser diseñada pensando en un posible “diálogo” con la estética delineada por los edificios de gobierno, puesto que la plaza intervendría en la composición urbana como uno de los extremos del eje monumental que uniría el Centro de Gobierno con el centro de la Ciudad Nueva.

Los proyectistas llegaron incluso a “rescatar” del olvido el monumento a Pedro del Castillo aunque ya no estaría ubicado en

26 La escala del proyecto es urbana y no hay diseño de espacios específicos. Las únicas perspectivas incluidas en el Plan son las de los centros de Gobierno provincial y municipal que nos permiten “leer” la estética moderna propuesta para la ciudad.

27 En 1861 la ciudad de Mendoza sufrió un terremoto que la dejó en ruinas. Mendoza tuvo (y tiene) dos zonas urbanas diferenciadas desde el traslado del emplazamiento original de la ciudad post-terremoto. Por un lado, la Ciudad Nueva con centro en la plaza Independencia y, por el otro, la plaza Pedro del Castillo, centro del antiguo núcleo colonial conocido como Ciudad Vieja (Raffa, 2012).

la plaza que llevaba su nombre, sino que tendría como entorno el moderno Centro de Gobierno Municipal, ya que sería ubicado al costado del edificio del Concejo Deliberante proyectado en ese conjunto. Otro monumento incluido en el Plan sería uno en homenaje a la Bandera ubicado en el Centro de Gobierno Provincial.

3. Lineamientos técnico-políticos en torno de la ciudad regulada

El Plan Regulador estuvo inmerso en un momento en que la dinámica social estaba fuertemente movilizadora por la sociedad de masas. El desafío para los urbanistas y el interés manifiesto del campo político estuvieron puestos en solucionar la concentración poblacional en Mendoza, producto de una urbanización desordenada de esa sociedad que se había desplazado del campo a la ciudad (en el caso de Mendoza, la “ciudad” también abarcaba los departamentos aledaños a la capital, particularmente Las Heras, Godoy Cruz y Guaymallén). Esa fue la razón que llevó a pensar la urbe a gran escala fundando la iniciativa en una política municipal moderna.

Una ciudad no debe [ser] un conglomerado caótico de casas, talleres, almacenes, fábricas, sino un organismo perfectamente ajustado para que el desenvolvimiento de las actividades sociales y comerciales encuentren favorable ambiente. Este organismo debe presentar a la vez, un alto grado de higiene y confort, exigencia que la vida moderna impone para hacer agradable y sana la existencia de los habitantes. La era presente requiere que las ciudades sean además, factores de economía y cultura (Beretbide et al., 1941: 3).

En ese contexto, lo individual y lo singular tendieron a desaparecer para dejar lugar a lo colectivo: en el proyecto se promovió la representación de un espacio urbano utilizado masivamente por un gran número de ciudadanos que serían partícipes de la vida pública con igualdad de derechos dentro de esa construcción mental.

Las vías rápidas de circulación aceleradoras de la vida urbana, los amplios atrios para actos cívicos, los barrios obreros y la multiplicación de espacios públicos fueron parte de las respuestas que los proyectistas dieron a la “aglomeración” para difundir el imaginario de una ciudad “moderna” de cara al futuro.

Sobre estas bases y aplicando los más amplios conceptos de la urbanística, se plantea la estructuración de la ciudad futura, con visión clara de las posibilidades presentes e inmediatas en forma tal, que quedan definidos, localizados y caracterizados sus núcleos orgánicos, así como también su nueva teoría de comunicaciones, sistema de parques, zonas de residencia, zonas de trabajo, recreo y esparcimiento (Beretbide et al., 1941: 8).

Esta forma de entender la ciudad la convertía simultáneamente en un producto del mercado que podía ser elaborado en función de un modelo de ciudadano y en un producto de la políti-

ca aun cuando ese modelo no fuera real. Probablemente esa haya sido una de las grandes desventajas de un Plan que pretendió introducir un modelo estético y funcional proyectado para que un habitante ideal “cumpla su vida familiar en la integridad de su sentido físico, espiritual y moral” (Bereterbide et al., 1941: 26).

Por supuesto, esa “adquisición” arrastraba una carga ideológica asociada a la corriente socialista que no guardaba relación con el liberalismo conservador que dirigía los destinos de la provincia. Esto también nos lleva a pensar que, pese a la iniciativa vehiculizada, el interés político por promover el concurso fue más un acto “gestual” asociado a una corriente progresista de desarrollo de la ciudad, que a la firme convicción de querer producir una verdadera regulación de la urbe siguiendo los parámetros del urbanismo moderno.

Los agentes del campo técnico y político utilizaron a la ciudad y su “proyecto a futuro” como espacio propagador de representaciones y generador de imaginarios.

Por un lado, a partir de la difusión de los planes reguladores como el de Mendoza comenzó a existir una mayor identificación de la intervención urbana con una escala mayor del proyecto arquitectónico, lo que desplazaba del juego a los ingenieros, “inventores” del urbanismo. También a raíz de esto, los órganos de gobierno que eran quienes contrataban a los profesionales para llevar a cabo estos proyectos, comenzaron a reconocer la competencia de los técnicos locales por sobre los expertos extranjeros.

Por el otro, con este emprendimiento urbano se aumentaba el capital político de los agentes del campo político que pretendían que toda intervención en la ciudad colaborara en legitimar su permanencia en el poder.

El Plan de Gobierno asegurará el instrumento de ejecución progresivo de esta composición que, una vez realizada, expresará, simplemente, una armonía material y espiritual de los pobladores, y dará respuesta del altruismo, del señorío y de la dignidad de la generación que lo emprendió (Municipalidad de la Capital, 1962: s.p.).

Para lograr y mantener esa representación en el tiempo se hizo necesario que el campo político en su versión liberal-conservadora siguiera operando sobre procesos sociales, económicos y cívicos desde la ejecución de Obra Pública y el control de la edificación privada.²⁸ El 2 de diciembre de 1942 se sancionó la ordenanza No. 3736 que aprobó en todas sus partes el Plan Regulador y de Extensión de la Ciudad, al tiempo que facultaba al Departamento Ejecutivo Municipal para que gestionara mediante el gobierno provincial la aprobación del referido Plan por parte de las Cámaras Legislativas. La tramitación de lo dispuesto en la ordenanza fue lenta y terminó siendo frustrada por la revolución política del 4 de junio de 1943.

28 El gobierno de Adolfo Vicchi continuó trabajando en obras públicas, entre sus acciones podemos nombrar dos relacionadas con el espacio público: la recuperación de la plaza Independencia como paseo y las obras de recuperación y ampliación del parque General San Martín.

El hecho de que el Plan fuera encargado por un municipio que no contaba con recursos para adelantar obras de la magnitud que el proyecto proponía también incidió en su inaplicabilidad. Además, la ausencia de una tradición jurídica con respecto a las restricciones de dominio o la expropiación de las tierras, actividades que eran necesarias para llevar a cabo este Plan, también atentaron contra su ejecución total (Ponte, 2008).

Pese a todo esto, la ciudad aprovechó años después algunas recomendaciones urbanísticas de esa gran utopía reguladora como la ubicación del Centro Cívico en la antigua Quinta Agronómica (1948), la creación del Parque O’Higgins así como el Parque Central en los terrenos del ferrocarril (el Parque Norte al que se refería el Pre-plan) inaugurado en 2006, la creación de una ciudad universitaria (aunque en una ubicación diferente) que comenzó a construirse a fines de la década de 1960, la avenida de acceso Este y, más recientemente, la concreción del memorial de la Bandera de los Andes sobre el eje monumental que une la Avenida Mitre y la Casa de Gobierno (2011).

Las condicionantes disciplinares y políticas del Plan, Pre-plan en nuestro caso, y su proceso de ideación lo posicionan como un esquema sistematizado de valor documental que refleja el estado de ideas sobre la ciudad de aquel momento histórico, en torno a las cuales, se desplegaron agentes, prácticas e instituciones.



Figura No. 4. Concreciones del Pre-plan: Ciudad universitaria, Centro cívico y memorial, Acceso Este, parque O’Higgins y parque Central. Fuente: archivo personal de la autora.

Referencias Bibliográficas

- AAVV. (1937). *I Congreso Argentino de Urbanismo*. Buenos Aires: Imprenta Mercali.
- ÁLVAREZ, F. y GUTIÉRREZ, R. (1995). "La participación de Austral-Le Corbusier en el concurso de Mendoza". *Dana*, 37/38: 114-118.
- BALLENT, A. (2004a). "Fermín Bereterbide". En: LIERNUR, F. y ALIATA, F. (dirs.), *Diccionario de Arquitectura*. Tomo a|b. Buenos Aires: Clarín, pp. 148-152.
- BALLENT, A. (2004b). "Jorge Sabaté". En: LIERNUR, F. y ALIATA, F. (dirs.), *Diccionario de Arquitectura*. Tomo s|z. Buenos Aires: Clarín, pp. 9-10.
- BALLENT, A. y GORELIK, A. (2001). "País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis". En: CATTARUZZA, A. (dir.), *Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)*. Buenos Aires: Sudamericana, pp. 143-200.
- BERETERBIDE, F. et. Al. (1941). *Plan Regulador de la Ciudad de Mendoza*. República de Argentina. Montevideo: Hiperion.
- CIRVINI, S. (2004). *Nosotros los Arquitectos. Campo disciplinar y profesion en la Argentina moderna*. Mendoza: FNA- Zeta.
- CIRVINI, S. y PONTE, R. (1986). "Daniel Ramos Correas: el oficio de 60 años de buena arquitectura". *Summa*, 226: 73-79.
- CIRVINI, S. y RAFFA, C. (2013). "Asociaciones profesionales. Prácticas y agentes en la conformación de la Sociedad de Arquitectos de Mendoza, 1906- 1960". En: *III Jornadas Interdisciplinarias de Investigaciones Regionales*. Mendoza: INCIHUSA.
- CIRVINI, S. y RAFFA, C. (2011). "Biografía: Daniel Ramos Correas". En: GUTIÉRREZ, R. (ed.), *Manifestaciones francesas en Argentina. Del Academicismo a la Modernidad. (1889-1960)*. Buenos Aires: CEDODAL, pp. 149-150.
- DELLA PAOLERA, C. y FARENGO, A. (1942). "Reorganización del sistema ferroviario de Mendoza". *La Ingeniería*, 11: 878-888.
- EL DÍA. (1940). Sin título, (enero 13): s.p.
- GUTIÉRREZ, A. (1997). *Pierre Bourdieu. Las prácticas sociales*. Córdoba: Cátedra.
- KOROL, J. C. (2001). "La economía". En: CATTARUZZA, A. (dir.), *Crisis económica, avance del estado e incertidumbre política (1930-1943)*. Buenos Aires: Sudamericana, pp. 19- 47
- LIERNUR, F. (2004). "Austral". En: LIERNUR, F. y ALIATA, F. (dirs.), *Diccionario de Arquitectura*. Tomo a|b. Buenos Aires: Clarín, pp. 89-98.
- LIERNUR, F. y PSCHUPIURCA, P. (2008). *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier en la Argentina (1924-1965)*. Buenos Aires: UNQ.
- LOS ANDES. (1941). Sin título, (enero 10): s.p.
- MÉNDEZ, P. (ed.). (2012). *Experiencias de urbanismo y planificación en Argentina, 1900- 1955*. Buenos Aires: CEDODAL.
- MUNICIPALIDAD DE LA CAPITAL. (1962). *Digesto-Recopilación de leyes, ordenanzas y decretos. Años 1869-1960*. Mendoza: Imprenta oficial.
- MUNICIPALIDAD DE LA CAPITAL. (1940). *Concurso plan Regulador, Reformador y de Extensión de la ciudad de Mendoza*. Mendoza: Best Hnos.
- NOVICK, A. (2004). "Della Paolera, Carlos". En: LIERNUR, F. y ALIATA, F. (dirs.), *Diccionario de Arquitectura*. Tomo c|d. Buenos Aires: Clarín, pp. 192.
- NOVICK, A. y PICCIONI, R. (2004). "Urbanismo". En: LIERNUR, F. y ALIATA, F. (dirs.), *Diccionario de Arquitectura*. Tomo s|z. Buenos Aires: Clarín, pp. 134-136.
- PONTE, R. (2008). *Mendoza, aquella ciudad de barro. Historia de una ciudad andina desde el siglo XVI hasta nuestros días*. Mendoza: CONICET.
- RAFFA, C. (2012). "Ideología y ciudad: los imaginarios nacionalistas sobre el espacio público mendocino (1929-1931)". *Andinas*, 1 (2): 06-19.
- RAFFA, C. (2009a). "La vanguardia racionalista en Mendoza: la obra de los arquitectos Manuel y Arturo Civit". *Revista de Historia de América*, 139: 181-205.
- RAFFA, C. (2009b). *La ciudad comunicada. Análisis de la incidencia de las representaciones políticas y técnicas en la conformación y permanencia de los imaginarios sobre el espacio público moderno: el caso de las plazas fundacionales (Mendoza 1910-1943)*. Mendoza: Mimeo.
- RAFFA, C. (2006). "Un pueblo para 3000 habitantes. Las primeras Casas Colectivas para empleados y obreros modestos de Mendoza (1935 -1938)". *Revista de Historia de América*, 134: 115-139.
- RAFFA, C. (2004). "El urbanismo de Benito Carrasco: entre Parques y Jardines y la propuesta para la ciudad de Mendoza". En: *Registros 2*. Mar del Plata: UNMdP, pp. 149-166,
- RIGOTTI, A. M. (2009). "De la ciudad al territorio, del municipio a la nación: las promesas del urbanismo como alternativa tecnocrática de gestión (1928/1958)". En: PLOTKIN, M. y ZIMMERMANN, E. (comp.), *Los saberes del Estado*. Buenos Aires: Edhasa, pp.159-184.
- RIGOTTI, A. M. (2005). *Las invenciones del Urbanismo en Argentina (1900- 1960). Inestabilidad de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización*. Rosario: Mimeo.