

## Pasos, relojes y motores. Ritmos urbanos y experiencias de la temporalidad en la Córdoba de 1950 (Argentina)

Steps, Clocks and Engines. Urban Rhythms and Experiences of Temporality in Córdoba in 1950 (Argentina)

**Graciela María Tedesco**

Instituto de Antropología de Córdoba (IDACOR), CONICET. Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, Argentina

### Abstract

This paper reflects on the temporal experiences and rhythms experienced by the inhabitants of Córdoba in the mid-twentieth century, a time of population massification, the installation of automotive and metal-mechanical industries, and the expansion of its urbanized area. From a cross between the anthropological and historical perspective, we seek to investigate the rhythms and times that moved that city, both driven by the State and other sectors of power, as well as constructed by residents and visitors from their activities and tours. The material analyzed combined information found in newspapers from the 1950s; ordinances, decrees and municipal bulletins from the same period; and fieldwork material in three neighborhoods of Córdoba about their neighborhood memories.

### Resumen

Este trabajo reflexiona sobre las experiencias temporales y ritmos experimentados por los habitantes de Córdoba a mediados del siglo XX, momento en que se produjo una masificación de su población, la instalación de industrias automotrices y metalmecánicas, y la ampliación de su superficie urbanizada. A partir de un cruce entre la perspectiva antropológica y la histórica, se busca indagar en los ritmos y tiempos que movían esa ciudad, tanto impulsados desde el Estado y otros sectores de poder, como construidos por residentes y visitantes a partir de sus actividades y recorridos. El material analizado combinó información hallada en diarios de la década de 1950; ordenanzas, decretos y boletines municipales de la misma época; y material de trabajo de campo en tres barrios de Córdoba en torno a sus memorias barriales.

Key Words: city, rhythms, industrialization, urbanization.

Palabras clave: ciudad, ritmos, industrialización, urbanización.

## Introducción

Hacia mediados del siglo XX, la ciudad de Córdoba (Argentina) atravesó una serie de transformaciones con la instalación de empresas y fábricas del rubro automotriz y metal mecánico; el crecimiento de su población que de 386.828 habitantes en 1947 llegó a 589.153 en 1960; y la extensión de su superficie urbanizada que pasó de 4.095 hectáreas en 1940 a 14.133 en 1970 (Foglia, 1990, p. 43). La ciudad experimentaba ya desde la década del 40 un aumento de su flujo migratorio (Sánchez y Schulthess, 1969), que se vio favorecido luego con la implementación de las políticas industrialistas del Segundo Plan Quinquenal, durante la presidencia de Juan Domingo Perón (1952-1957).<sup>1</sup> Dicho Plan Quinquenal buscó atraer inversiones extranjeras y dio un renovado movimiento económico a la ciudad, aunque concentrado en el sector metalmeccánico (Brennan, 1996). En este marco, el gobierno peronista creó en 1952 sobre la ya existente Fábrica Militar de Aviones, el complejo IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) para producir diferentes vehículos de transporte; la firma italiana FIAT dio inicio en 1954 a la fabricación de tractores y material ferroviario; y la compañía norteamericana IKA (Industrias Kaiser Argentina) instaló en 1955 su planta industrial de automóviles en el barrio Santa Isabel (Córdoba). Asimismo, se multiplicaron en toda la ciudad las fábricas y talleres para la fabricación de piezas e insumos.

Algunas reflexiones contemporáneas a ese momento dan cuenta de esas transformaciones. Juan Carlos Agulla (1966, p. 30-31) señala que entre 1948 y 1960 se produce en la ciudad de Córdoba “una gran inversión de capitales en la industria y una demanda de mano de obra que ponen en marcha un proceso de cambio penetrando en la estructura económico-ocupacional de la comunidad y en la estructura demográfico-ecológica de la misma”. Ello generó tensiones en la estructura social debido,

por una parte, a la presencia conjunta de sectores residuales de una vieja

estratificación y de sectores emergentes de una nueva estratificación y, por la otra, a la presencia de una gran movilidad, tanto horizontal como vertical como consecuencia del proceso de industrialización. (Agulla, 1966, p. 49-50)

Apuntando a los cambios en el espacio urbano, Colomé (1967) indica que en el centro prosperó un importante polo comercial para responder a las demandas crecientes de consumo, configurando “la imagen moderna de Córdoba, es decir, aquella en la cual el cambio se nota en mayor medida y da a Córdoba la sensación de una gran ciudad” (Colomé, 1967, p. 79). Allí se concentraron construcciones renovadoras y en altura,<sup>2</sup> y se llevó a cabo la valorización patrimonial de algunos edificios históricos bajo la coordinación del arquitecto italiano Ernesto La Padula. El patrimonio fue pensado como un elemento fundamental del proceso de modernización urbana, cuyo entorno no sólo incluía sus alrededores inmediatos sino lo que era considerado área histórica (Malecki, 2015, p. 85).<sup>3</sup>

Por otra parte, en los contornos de la ciudad nuevos loteos fueron trazados y los barrios crecieron. Entre 1947 y 1960 en Córdoba se construyeron 42.682 viviendas, correspondiendo el mayor número a los “barrios en formación”, que absorbieron el 40,6% del incremento neto total de ese período (Colomé, 1967). De este modo, a mediados del siglo XX Córdoba atravesó, si bien no su primer proceso industrializador, sí el primero en transformar su paisaje urbano.<sup>4</sup> Un paisaje que trastocó “su imagen de iglesias y casas bajas, por un conjunto cada vez más denso de edificios en altura, industrias y obreros”, que dieron nuevos sentidos sobre la tensión tradición y modernidad, y una imagen de Córdoba moderna y dinámica (Malecki, 2015, p. 82). En este sentido Brennan (1996, p. 60) indica que entre 1950 y 1970 Córdoba dejó de ser una “somnolienta ciudad provincial” y se convirtió en una “metrópolis industrial”, siendo las industrias mecánicas “locomotoras del crecimiento industrial de esos años”; lo que introdujo nuevas prácticas y ritmos, en

una ciudad que ya contaba con una larga trayectoria de urbanización. Pero ¿cómo experimentaron los/as habitantes de la ciudad esos ritmos, y de qué modo también ellos/as los modelaron?

En sus estudios sobre sociedades modernas, George Simmel (2001) sugiere que el despliegue de la economía monetaria incorpora en los individuos un espíritu calculador y cuantificador que busca dar precisión a sus relaciones; y que la diversidad de actividades que aparecen en la aglomeración tornan imprescindible el uso de un esquema temporal fijo y suprasubjetivo. Por su parte, para Edward Thompson (1979, p. 241) la consolidación de la sociedad industrial involucró la reestructuración de los hábitos de trabajo y una representación interna del tiempo medido y cuantificado. A partir de estos señalamientos, surgen algunas claves para comprender los sentidos temporales introducidos con el crecimiento industrial en Córdoba, pero ello no debe llevarnos a perder de vista otras experiencias. Tal como propone De Certeau (2010, p. 107), resulta necesario indagar en los usos prácticos de la ciudad y en particular en las prácticas "resistentes y astutas" con las que los sujetos manipulan y reinventan las representaciones hegemónicas de lo urbano.

A partir de estas cuestiones, este trabajo indaga en los ritmos y tiempos urbanos que atravesaron la vida cotidiana de la ciudad de Córdoba en un momento bisagra de su desarrollo urbano e industrial: la década de 1950. Para ello se pregunta por algunos tiempos marcados desde el poder estatal y privado, y por los ritmos vivenciados en el andar cotidiano de los/as habitantes de esta ciudad. En este sentido, el trabajo apunta a descubrir los vínculos y diferencias entre las representaciones del transitar urbano que surgían en las prescripciones de las normas de tránsito y en las descripciones de los periódicos locales; así como también en las prácticas cotidianas de los/as residentes y visitantes que circulaban por las calles de la ciudad.

Esto se enmarca en una mirada social de la temporalidad que reconoce que el uso del

tiempo deviene de exigencias y capacidades particulares, y es moldeada por modismos locales de representación (Herzfeld, 2012, p. 29). Tal como indicó Roberto Da Matta (1997), cada sociedad posee una gramática de espacios y temporalidades para poder existir como un todo articulado y ello depende fundamentalmente de actividades que se ordenan por oposiciones diferenciadas y dinámicas.

La estrategia metodológica seguida en este trabajo combina diferentes materiales. Por un lado, se examinaron meses intercalados desde 1952 a 1959 de las ediciones de los diarios matutinos de mayor tirada en la provincia: *La Voz del Interior* (periódico de ideología liberal y ligado al partido de la Unión Cívica Radical) y *Los Principios* (diario de tendencia conservadora, católica y cercano a grupos tradicionales y empresariales de Córdoba); prestando atención al contenido de las noticias y editoriales, a su forma de presentación y ubicación en las páginas, títulos e imágenes utilizadas. Asimismo, se efectuó una búsqueda de ordenanzas y decretos municipales vinculados al tránsito y la vida urbana en esa década, existentes en el archivo histórico municipal. Por último, se incorporó información proveniente de exploraciones etnográficas previas, en las que intenté comprender las memorias sobre el pasado reciente en algunos barrios. A partir de ese material, retomo narrativamente algunos recorridos e historias que nos acercan a experiencias concretas. Y vale aquí una aclaración. Las narrativas que aquí se construyen, como sugiere White (1992), dan a los hechos una coherencia formal y semántica, y suponen una trama que resulta de nuestra interpretación. Al respecto Ricoeur (1987) señala que la diferencia entre relato de ficción y relato histórico, basada en la pretensión de verdad de este último, no impide establecer la identidad de ambos que es su condición narrativa, que se apoya en el carácter temporal de la experiencia humana. Por ello, en la articulación que se da a nivel epistemológico entre historia y ficción, recurrimos a "efectos noveladores" (White 1992, p. 50) que centran su atención en los

agentes humanos y vivencias, y no en procesos impersonales.

Los recorridos que narraremos aquí nos acercan al centro y a los barrios Güemes, Rogelio Martínez y Santa Isabel. **Barrio Güemes** se encuentra hacia el sur pegado al casco céntrico, teniendo su origen a fines del siglo XIX como lugar de intercambio y parada de carretas. Su geografía de barrancas, atravesado por el arroyo la Cañada y con escasas intervenciones de orden público hasta avanzado el siglo XX, le dieron el carácter de “borde” y arrabal. Habitado en sus inicios por afrodescendientes, inmigrantes extranjeros y familias de zonas pobres del interior provincial (Boixadós, Maizón y Eguía, 2017), y en general por sectores trabajadores; en los últimos años se ha visto afectado por capitales inmobiliarios y turísticos que generan un movimiento expulsivo de su población tradicional. En este barrio inicié en 2019 junto a colegas una investigación sobre las transformaciones en el habitar a lo largo de su trayectoria. **Barrio Rogelio Martínez** se loteó en 1924 sobre tierras pertenecientes a miembros de la elite cordobesa. Contó originalmente con 8 manzanas rodeadas por el predio de la antigua escuela de Agricultura, el antiguo predio de la Sociedad Rural, el Parque Sarmiento y el Regimiento Cuarto de Artillería. Muchos de sus primeros residentes eran de origen inglés, suizo, alemán, y trabajaban en las compañías de tranvía, electricidad; tuvieron comercios, fueron bancarios, militares y médicos. El loteo se amplió a mediados del siglo XX hacia los terrenos de la ex sociedad Rural y de parte del Hospital Español, no obstante continuó siendo considerado un pequeño y próspero barrio de profesionales y comerciantes. Aquí durante el 2008 exploré junto a algunos vecinos las memorias vinculadas a un ex batallón militar ubicado frente al mismo. **Barrio Santa Isabel** se ubica en el sudoeste de la ciudad, a 10 kilómetros aproximadamente del centro. Sus tierras pertenecieron a una familia tradicional de Córdoba que en 1951 obtuvo autorización para lotear ese barrio en tres secciones. La primera sección, a la derecha de la ruta hacia Alta Gracia, con lotes amplios que

promovían un “estilo chalet” y fue habitado por profesionales, empleados de banco, docentes y mandos medios de la fábrica; la segunda sección ubicada a la izquierda de la ruta, con lotes medianos que en buena medida fueron adquiridos por empleados de la fábrica a partir de 1955; y la tercera sección, pegada a la primera, con los terrenos más pequeños del conjunto, habitada en sus primeros tiempos por trabajadores de la fábrica y del rubro de la construcción. En este barrio realicé entre 2009 y 2010 mi investigación de doctorado sobre memorias barriales en torno al crecimiento industrial y la última dictadura.

Estos lugares serán parte de los recorridos imaginarios que acompañaremos en este texto durante la mañana, el mediodía y la siesta de un día en la Córdoba de fines de 1950. En barrio Güemes nos dejaremos guiar por Jorge, Juan, Josefina; en barrio Rogelio Martínez conoceremos a Pablo, Pedro y Patricia; y en Santa Isabel seguiremos a Melina, Marcela y Mario. Comencemos entonces a movernos porque ya están por salir...

### Temprano de mañana...

Fines de los años 50, el sol asoma en las calles del microcentro. Los comercios de las cuadras próximas a la plaza San Martín comienzan a abrir sus puertas. A pocas cuadras de ahí los proveedores y compradores recorren el mercado Norte; y en los bancos y oficinas públicas la gente espera para ser atendida.

En su rancho en barrio Güemes, **Jorge** preparó su carro tirado a caballo y salió apenas empezaba a clarear para repartir leche y huevos a sus clientes del centro, ya que luego el tráfico tornaría difícil circular. **Juan** con su canasta llena de pan casero tomó el tranvía que pasa a las 8.30 por la calle Belgrano de Güemes y prefirió viajar en la escalera para no pagar boleto. Se bajó y caminó por la calle Deán Funes, y se quedó en la plaza San Martín para vender el pan a la gente que pasaba. **Josefina**, que subió y se sentó en ese mismo tranvía, lleva en sus manos un paquete con trabajos de costura para entregar en una

tienda y luego irá a comprar algunas cosas en el mercado norte, donde hay mejores precios.

Desde barrio Rogelio Martínez **Pablo** salió en su auto puntual a las 7.30 para dejar a sus hijos en una escuela céntrica y buscó luego lugar para estacionar cerca de su negocio. Sus empleados lo esperaban afuera. **Pedro** también partió temprano del mismo barrio en su auto rumbo al banco donde trabaja. Su esposa **Patricia** lo acompañó para dejar a sus hijos en la escuela y luego caminó hasta una de las grandes tiendas del centro para realizar el pedido mensual de mercadería.

En barrio Santa Isabel **Melina** subió al colectivo que va al centro y al que esperaba desde hacía una hora, y se sentó junto a la ventana para poder mirar el paisaje. Su esposo consiguió trabajo en IKA y decidieron mudarse a Santa Isabel ya que los terrenos eran bastante accesibles. Pero por ahora sólo hay unas pocas casas, tienen problemas de escasez de agua, la luz se corta a cada rato y las calles son casi intransitables. Por su parte, **Marcela** también decidió ir esa mañana al centro para averiguar el precio de las cosas que necesitaría para abrir una peluquería con su hermana en parte de la casa. Ella vive junto a la familia de su hermana, quienes compraron un amplio lote en Santa Isabel y construyeron al enterarse que allí se instalaría la fábrica IKA, convencidos de que esta empresa traería “progreso” al barrio. **Mario** también viaja en ese mismo colectivo. Hoy trabaja en el turno de la tarde en un taller metalúrgico de la zona sur y quiere ir a preguntar por una moto en una concesionaria. Tiene algunos ahorros y el resto lo terminará de pagar en cuotas; pero cuando tenga la moto, se dice a sí mismo, podrá ir y venir sin demoras.

### Andares por el centro: Entre tránsitos

Ya en el centro, los/as vecinos/as que acabamos de conocer recorren las calles, miran, escuchan, huelen, participan de un movimiento que creció por esos años: el de los transeúntes y vehículos motorizados. La vida comercial y administrativa de la Córdoba de mediados

del siglo XX se concentra principalmente en su zona céntrica, donde llegan a resolver trámites, proveerse y distraerse. Los comercios abren a la mañana, cierran por la siesta y atienden nuevamente por la tarde; mientras que las oficinas públicas y bancos lo hacen solamente en horario matutino. Así, dentro de estos horarios establecidos desde el Estado, transcurren muchas de las actividades de los peatones en este espacio de la ciudad. A este respecto el diario señala:

Advertimos el acierto de mantener las oficinas públicas, los tribunales y los bancos en el turno matutino (...) Está plenamente comprobado que los empleados se desenvuelven mucho mejor por la mañana, están más descansados y con la mente más despejada (...) También se han establecido los nuevos horarios para el comercio y la industria. Siempre hemos sido contrarios a esta medida inadmisibles en cualquier parte, pero más aún en una ciudad turística (...) Más grave aún es el error de limitar el día para las industrias. (Los nuevos horarios, 1952, p. 2)

El medio periodístico cuestiona aquí los límites horarios para el comercio y la industria, mientras aprueba la aplicación de dichos límites en el sector público; inclinándose por dar libertad a las actividades del primer sector y controlar las del último.

En el centro de la ciudad el incremento de comercios y de lugares de recreación implicó una mayor circulación de personas, autos, colectivos, motos, que junto a las jardineras y carros tirados por caballos, desbordaron las antiguas vías de comunicación.

Se ha llegado así a la actualidad, en que la congestión del tránsito es impresionante: las calles hechas por un puñado de hombres, para sus propias necesidades primitivas no pueden servir a los quinientos mil habitantes de la ciudad moderna. No olvidemos lo que se ha hecho: se han ensanchado algunas calles y se han trazado calles que para cuando se terminen serán un desahogo (...) Pero ni éstas ni aquellas resuelven la cuestión del embotellamiento que se

produce en el centro. (El estacionamiento, 1952, p. 2)

La aprobación de la nueva Ordenanza de Tránsito N° 3992 en 1950, buscó brindar pautas de organización y también reconocer algunas situaciones de hecho que se venían dando como parte del crecimiento de la ciudad. Así, en su art. 123 señalaba:

Decláranse calles de tránsito ligero, entre las 9 y 12.30 y 16.30 y 20.30 horas, las comprendidas dentro del siguiente radio: Entre Ríos-Caseros; Belgrano-Tucumán; Santa Rosa-Lima y Alvear-Ituzaingó. Dentro de ese radio y horario no podrá transitar ningún carro, jardinería u otro vehículo equipado con llantas metálicas, ni tampoco camiones que excedan de una capacidad de 1.500 kilos.<sup>5</sup> (Ordenanza N° 3992, 1950)

Asimismo, en su artículo 128 dicha ordenanza dispuso horarios preferenciales para el tránsito de peatones en algunas calles céntricas; y prohibió el trabajo de vendedores ambulantes “dos cuadras alrededor de las esquinas formadas por las calles San Martín y 9 de julio” (art. 139) y de cualquier “propagandista o charlatán<sup>6</sup> dentro del radio comprendido por las calles Humberto Primo, Sarmiento, Alvear, Ituzaingó, Entre Ríos, Caseros, avda. Vélez Sársfield, General Paz” (art. 141), a fin de facilitar la circulación en estas calles y evitar detenciones “innecesarias”. (Ordenanza N° 3992, 1950)

El diario con frecuencia refiere las dificultades para el tránsito de peatones que generan los vendedores ambulantes o los kioscos móviles (El centro de la ciudad convertido en feria, 1952, p. 6), así como también, los objetos en desuso que permanecen en el espacio público céntrico. “Al presente tenemos innumerables postes y columnas de madera o de caño metálico emplazados sencillamente en cualquier parte de las veredas” (Instalaciones defectuosas, 1953, p. 4).

El municipio buscó resguardar el tránsito peatonal en medio del avance del andar motorizado y en relación a éste último,

favorecer la circulación céntrica de los vehículos ligeros y correr hacia afuera los más lentos. En este sentido, por el año 1952 comienzan a retirarse las vías del tranvía del microcentro y se establecen zonas de detención en sus límites “con el propósito de descongestionar de vehículos este sector que será de tránsito ligero” (Levantando las vías tranviarias..., 1952, p. 4)<sup>7</sup>. La aceleración en las calles y los accidentes viales fue un tema frecuente en las noticias periodísticas, abarcando una amplia gama de incidentes: choques entre vehículos, incidentes en los pasos a nivel del ferrocarril, peatones atropellados, etc. Ir más rápido tenía su costo, según lo indicaba el diario casi con resignación: “Es un precio que pagamos al progreso. Cuando no había vértigos de velocidad, eran raros los accidentes de tránsito. Todo fue aparecer el automóvil, la motocicleta y el avión para que el accidente alcanzara el carácter de un hecho ordinario”. (Los accidentes, 1957, p. 2). En este sentido, se advierte la presencia de una paradoja intrínseca a esta modernidad, con situaciones y peligros que no se desean y se desapruueban, pero que sin embargo tampoco pueden ser revertidos o solucionados.

En este contexto, los motociclistas se vuelven foco de atención por su presencia masiva en las calles. Las motos son un vehículo económico en el que miles de trabajadores van y vienen entre los barrios y sus puestos de trabajo en las fábricas y talleres que se multiplican en distintos puntos de la ciudad.

Los motociclistas tienen dentro de todo una virtud: la de acaparar buena parte de las columnas de la prensa. En efecto: por una parte el ruido infernal que producen sus artefactos, sembrando la zozobra entre los tranquilos transeúntes y el insomnio entre los que quieren y no pueden por culpa de los escapes libres, dormir; por otra la cantidad de accidentes, cada vez mayor, debido, en casi todas las oportunidades al exceso de velocidad o a la falta de capacidad conductiva. (Nueva utilidad, 1959, p. 2).

En la década del 50 las motocicletas se convirtieron en el principal medio de transporte de los obreros, quienes podían cumplir con los horarios de llegada y salida en la fábrica sin depender de los colectivos y sus frecuentes demoras. El sonido de los motores acompañó el transitar desde los complejos fabriles en los contornos de la ciudad hacia los distintos barrios en los que vivían los trabajadores. Ruidos de caravanas de motos que no sólo los vecinos escuchaban al pasar, sino que también servían de punto de referencia para organizar sus tiempos, actividades y salidas.

### A media mañana...

**Jorge** de barrio Güemes terminó de hacer el reparto a sus clientes del centro y conduce ahora su carro hacia otros barrios de los contornos. **Juan** lleva vendida casi toda su canasta de pan, así que se sienta un rato a descansar en un banco de la plaza. **Josefina** ya entregó su trabajo en la tienda y ahora enfila para la zona del mercado norte, mirando en el camino las vidrieras y pensando qué tiene que comprar...

**Pablo** de Rogelio Martínez, acabó de revisar los libros contables de su negocio y le avisa al encargado que irá hasta la confitería La Oriental para encontrarse con un cliente.

**Pedro** atiende en el banco y su esposa **Patricia** se encuentra en una surtida tienda de la calle 9 de julio. Necesita comprar ropa para la familia y algunas mercaderías. La tienda es muy variada y al día siguiente el camión de reparto se las llevará a su domicilio. Luego Patricia piensa pasar por una iglesia céntrica y retornar en tranvía a su casa.

**Mario** de Santa Isabel averiguó en dos concesionarias y ya se decidió a comprar la moto. Luego de mostrar su recibo de sueldo y hacer una entrega de dinero, arregló para pagar el resto con un plan de cuotas. Cerca del Mercado Norte, **Marcela** sale de un negocio mayorista para peluqueros donde fue a averiguar precios. Como no necesita volver de inmediato, se queda en el centro y recorre los puestos de los vendedores ambulantes

que cada vez son más variados. **Melina** sin saberlo se cruza con Patricia en la misma tienda de la calle 9 de julio. Quiere comprar una cocina nueva ya su esposo abrió allí una cuenta presentando su carnet de empleado de IKA. Al salir, busca la calle del correo para ir a despachar una carta para sus padres que viven en el interior de Santa Fe. Extraña su pueblo y familia, pero también sabe que es mucho lo que "ha progresado" en estos años que vive en Córdoba.

### Tanto reloj para no saber qué hora es...

Desde que llegó en 1953 desde su Santa Fe natal, **Melina** lleva una carta al correo central casi todas las semanas. Fue en aquel año cuando leyó un comentario sobre el correo, que se dio cuenta de los muchos relojes que había en ese lugar. El comentario estaba firmado por "**un turista**" y fue publicado en el diario La Voz del Interior el 10 de enero de 1953 con el título: Relojes Cordobeses.

Por primera vez en mi vida, después de ansiarlo mucho tiempo, había llegado a la populosa Córdoba, de cuyas tradiciones había escuchado relatos familiares que, desde la niñez fueron creando en mi imaginación, una imagen grandiosa y simpática de la ciudad vetusta (...). Ayer por la mañana poco antes de las 10 decidí despachar cartas y saludos. (...) El correo central se encontraba atestado y pronto me convencí que debía emplear mayor tiempo que el previsto para despachar mi copiosa correspondencia. Como es lógico en determinado momento necesité saber en qué hora vivía, pues debía tomar el ómnibus para trasladarme a Alta Gracia (...) Busqué de consiguiente en el correo un reloj oficinesco que me diera exacta medida de mi tiempo. Y aquí viene lo bueno, por no decir lo inaudito. En el reloj de la oficina de franqueo eran las 13; me corrí a la oficina de telégrafos y en su reloj eran las 9 y cuatro minutos; miré entonces el reloj que se halla colgado en el hall, en él eran las 16 y nueve minutos; ya desesperado di

vueltas y me topé con el reloj de la oficina de giros, en éste eran las 7 menos doce minutos. (Relojes Cordobeses, 1953, p. 4)

El visitante relata aquí una situación que lo desconcierta ya que a pesar de existir distintos relojes en las oficinas del correo, todos tenían una hora diferente y nadie parecía estar interesado en ajustarlos. La narración continúa:

Me sentí mareado en medio de tantos relojes paralíticos y locos; por un momento experimenté la rara sensación de confusa mezcla temporal y salí a la calle, recordando haber visto la noche anterior, en una torre vecina un elegante reloj público. Allí a mi llegada, me encontré con que me saludaban las campanadas de las once y media. Respiré. Un transeúnte que de seguro había advertido mi atención dirigida al reloj de la torre me dijo: No le lleve el apunte, señor, hace días que anda adelantado diez minutos, son apenas las 11 y veinte. (Relojes Cordobeses, 1953, p. 4)

Como vemos, la confusión temporal que experimenta este visitante de la ciudad en la oficina de correos lo lleva a buscar un reloj público (el de la legislatura provincial, ubicada en la esquina del antiguo correo), pero allí también habrá una referencia horaria inexacta, como le indica un transeúnte. Con cierta indignación, nuestro narrador plantea hacia el final, que el descuido de los relojes sería un signo de atraso para esta ciudad, que ya debería dejar de tolerarse:

Francamente, tanto reloj para no saber qué hora es, importa una injuria al tiempo y una muestra muy provinciana de que hay que “dejarse estar” y aunque Córdoba pueda tener su pachorra provinciana, no debe soportarla ya, cuando se ha convertido en ciudad grande y vibrante. (Relojes Cordobeses, 1953, p. 4)

En este sentido, el autor de este relato quien visita Córdoba a comienzos de los 50, describe lo que para él es un modo laxo y despreocupado de vivenciar los horarios. Si desde su punto de vista la atención puesta en la medida del

tiempo es signo del avance, en la Córdoba que él describe encuentra ritmos perezosos y relojes descuidados. De este modo, se tratarían de ritmos muy distintos a los caracterizados por Simmel (2001) para las urbes modernas, y a los referidos por Elías (1989), para quien cuanto más largas y diferenciadas son las cadenas de las interdependencias funcionales que vinculan a los hombres entre sí, tanto más estricto es el mando de los relojes.

La escena del correo nos permite reflexionar sobre las diferentes temporalidades de un proceso que no fue homogéneo, y que si bien se mostró visible y tangible en la instalación de fábricas y edificaciones céntricas, tuvo una penetración diferenciada y ralentizada en la vida cotidiana de los/as cordobeses/as. En el relato de nuestro turista (al parecer acostumbrado a una vida citadina) si bien los “relojes cordobeses” se muestran presentes, su ritmo medido no constriñe a quienes pasan por allí. Los peatones transitan su tiempo entre actividades, recorridos y cosas por hacer, y no entre minutos y segundos del reloj. Por ello quizás, para oficinistas y despachantes la impuntualidad de las agujas no representaba algo relevante, y si lo era el poder enviar sus cartas, no olvidar las cosas que tenían que comprar, y pensar cómo se las arreglarían para volver a sus casas antes de que cerraran los comercios al comenzar la siesta.

### Regresar al barrio...

Medio día. El descanso de la siesta formó parte de la organización horaria comercial cordobesa en esa época, por lo que pronto los negocios cerrarán por algunas horas. Muchos de los peatones deben retornar a sus barrios.

**Jorge** ya está volviendo a barrio Güemes en su carro. **Juan** prefiere regresar caminando para terminar de vender en el camino los panes que le quedan. En uno de los puentes de la Cañada encuentra a una barra de jóvenes conocidos y se queda un rato a conversar y descansar. **Josefina** esperó en la calle General Paz el tranvía y cuando al fin apareció corrió a tomarlo cargada con sus bolsas. Luego bajó

apurada cerca de la escuela de sus hijos y juntos regresaron a su casa.

Para llegar a barrio Rogelio Martínez, **Patricia** también tomó el tranvía que termina su recorrido en la entrada del parque Sarmiento y desde allí caminó varias cuadras hasta su casa. Iba tranquila porque su empleada prepararía la comida y su esposo e hijos regresarían después del mediodía. Por su parte, **Pedro** luego de cerrar su negocio buscó su auto para manejar hasta su casa. En las primeras cuadras atravesó una congestión importante de tráfico, pero cuando llegó a barrio Nueva Córdoba el paso se hizo más ágil por la ancha calle central que pasa junto a amplias casas y algunos palacetes. Luego de la plaza España la arboleda cubrió el paisaje y un aire fresco entró por su ventanilla.

**Melina** decidió regresar a Santa Isabel en un auto de alquiler porque está cargada de paquetes y sabe que tomarse un colectivo supone una larga espera, debido a que casi nunca cumplen su horario. **Marcela**, que no tiene hijos y no debe regresar rápido, elige tomar el colectivo, pero lo hará luego de la hora pico, para conseguir algún asiento. **Mario** por su parte va a almorzar algo camino al taller donde trabaja y maneja feliz su nueva moto, alejándose del centro.

### Pasajeros y horarios

Quienes vivían en los nuevos loteos y barrios surgidos en los contornos de la ciudad por esos años conocían la dificultad de viajar en transporte público. Problema en el que se entremezclaba la escasez o el deterioro de colectivos y tranvías, los recorridos extensos en calles en mal estado y un público usuario cada día más masivo<sup>8</sup>. La Comisión de Administración del Transporte Automotor (CATA) de la municipalidad fue la encargada de administrar el servicio de transporte público de la ciudad, y de proveer fondos para la compra de repuestos, unidades y estaciones de mantenimiento mecánico. En palabras del intendente Manuel Federico (partido justicialista) era tarea del Estado,

dotar de todos los medios modernos posibles y sin medir esfuerzos al mantenimiento de estos vehículos tan costosos, que son del pueblo: del pueblo que trabaja y que por ello necesita medios de transporte, que estén a la altura de la importancia de esta ciudad y que le dé la comodidad indispensable que él merece por ser "lo mejor que tenemos". (Federico, 1954, p. 3830)

Así, "el pueblo que trabaja" fue para la gestión justicialista de inicios de los 50 el principal destinatario del transporte y el merecedor de los esfuerzos. Por su parte, los diarios *La Voz* y *Los Principios* desde un lugar opositor al peronismo, mostraron con frecuencia la debilidad de las medidas estatales implementadas y las dificultades cotidianas de los pasajeros que se asemejaban a:

Verdaderos racimos humanos, en el que rivalizan por igual, para asirse aún a sus salientes, no solamente los hombres y los niños, sino también las mujeres, que se encaraman ya al tranvía o al ómnibus con una agilidad atlética que ya quisieran muchos jóvenes que blasonan de consumados deportistas. (El transporte urbano, 1952, p. 2).

Señalando además que:

Los motoristas siempre están impacientes. Y no se conforman con estarlo, sino que procuran contagiar su impaciencia a los pasajeros. Una de las formas de hacerlo es agitar la manivela del motor, para que los pasajeros se apresuren a descender. No reparan que se trate de niños, mujeres o ancianos. (Buena voluntad, 1952, p. 2).

Luego del golpe de estado militar que derrocó a Juan Domingo Perón en septiembre de 1955, los diarios reflejaron en sus páginas cuentas en rojo y las pérdidas generadas por la empresa estatal CATA. A partir de consultas realizadas a "especialistas" (abogados, contadores, políticos), las notas de los diarios surgieron la necesidad de acomodar sus finanzas, reducir el gasto y de ser necesario,

pasar la administración del transporte a manos privadas.

Hace pocos días comentábamos el informe sobre la difícil situación de la CATA (...) Las experiencias "nacionalistas" de estos últimos años hicieron creer a la masa que la expropiación de empresas y formación de otras por el Estado era un acto de conveniencia y de patriotismo, sin reparar en que era mucho lo que se prometía y no había pruebas de que fuera posible cumplirlo. (...) la importancia que ha adquirido el ómnibus en la vida ciudadana es inmensa. El ómnibus es un factor de progreso que no se puede abandonar. Las autoridades tienen un contrato virtual con el público. Los nuevos barrios que han surgido por todos los rumbos de la ciudad y que están habitados en su mayoría por gente de trabajo no se hubiesen poblado sin la seguridad de contar con un transporte adecuado, para acudir a sus ocupaciones (...) Si la municipalidad no puede atender el servicio habrá que buscar quien lo haga. (El transporte, 1957, p. 2).

La visión de que una administración privada gestionaría de manera eficiente el servicio, atraviesa el discurso de este medio de comunicación, el cual señala también la existencia de un "contrato virtual" entre las autoridades públicas y los vecinos de los nuevos barrios que empleaban el transporte para llegar a sus actividades laborales y de consumo. Por ese entonces la extensión de la trama urbana suscitó la ocupación de zonas distantes al área central, donde las empresas loteadoras o urbanizadoras privadas esquivaron en muchas oportunidades su obligación de brindar infraestructura urbana básica. Ante la creciente demanda de sus habitantes, el Estado debió asumir de lleno y con sus recursos, la respuesta a esta problemática urbana.<sup>9</sup> Y junto a ello, se le exigió tener que brindar un transporte público puntual, eficiente y sin pérdidas.

Los/as habitantes de Córdoba experimentaban en su vida cotidiana las tensiones entre las necesidades de racionalizar y medir el tiempo que suponían los horarios laborales; las

demoras y esperas generadas por un sistema de transporte insuficiente; y las dificultades resultantes de una expansión urbana guiada por la búsqueda de ganancias rápidas entre loteadores y urbanizadores. En este contexto, el Estado intentará regular y solucionar algunas de esas situaciones ligadas a una modernidad que paradójicamente y por su misma constitución, no podían ser solucionadas.

Hacia el final de la década, comenzó a discutirse en la esfera municipal el uso de un "horario corrido" comercial para extender la permanencia de los empleados en un turno laboral y disminuir los viajes entre su hogar y el trabajo.

En la mañana de hoy por iniciativa del intendente municipal ha de efectuarse en la comuna una reunión de autoridades representantes del comercio y la industria como de entidades obreras, a fin de estudiar la posibilidad de poner en vigencia el horario continuo para toda actividad mercantil. Este propósito obedece, como se sabe, al hecho de la extraordinaria alza aplicada a las tarifas del transporte (...) el horario continuo ofrece al empleado y obrero un alivio del cincuenta por ciento de la inversión forzosa que tiene que hacer a diario por concepto de transporte (...) en una ciudad como la nuestra, de gran población y de acentuadas características de turismo, la libertad de comercio sin las restricciones impuestas en los horarios es de absoluta necesidad. (El horario de comercio, 1959, p. 6).

Tener un horario extendido y sin límites era un viejo anhelo del sector comercial y empresarial, que recién alcanzará recepción estatal a mediados de la década del 70. En este sentido, el Estado constituyó un importante regulador de los horarios y ocupaciones; mientras que empresarios y comerciantes se ubicaron como demandantes de límites más flexibles para el desarrollo de sus actividades.

### Siesta suburbana...

Quisiera por último asomarme en este recorrido a un momento: la siesta, y a un espacio: el barrio. Y allí acompañar a los/as vecinos/as trabajando, descansando, jugando, o haciendo todo a la vez.

En barrio Güemes durante la siesta los comercios de la calle Belgrano cierran sus puertas y sólo permanecen abiertos los bares y boliches a la espera de los empleados de las fábricas que salen de sus trabajos. Los dueños de los comercios de almacén donde se vende "todo suelto", panaderías, forrajerías, tiendas de ropa, etc, descansan ya que deben abrir por la tarde. La tranquilidad de la siesta permite escuchar más fuerte el paso y las frenadas del tranvía que baja hacia el centro, así como los gritos de los niños que juegan en sus calles a las bolitas, tiran piedras al arroyo o se largan por las bajadas en carritos y bicicletas. De a ratos llega la melodía de un guitarrero que ensaya en su casa porque esta noche toca en un boliche de la zona. Cruzando la Cañada hacia el oeste, **Jorge** le da de comer a las gallinas, caballos y vacas afuera de su rancho. Mientras tanto, **Josefina** prepara su mate y se sienta en su máquina a coser la entrega de ropa del siguiente día. Y **Juan** que ya llegó a su casa, come algo y ayuda a su madre a cocinar tortillas para salir nuevamente a vender por la tarde. Mientras amasa, escucha por la ventana el "zumbido" de las motos de los empleados de IAME que terminaron su turno, y cuenta los días para que llegue el sábado e ir a probarse en la fábrica que está buscando personal.

En barrio Rogelio Martínez la abundante arboleda que rodea al barrio y el trinar de los pájaros dan la sensación a quienes allí habitan, de estar dentro de un parque, aunque no tan lejos del centro. **Pablo** salió del banco y regresó a la casa en su auto. Comió algo y se recostó, mientras **Patricia** lleva a sus hijos al club Córdoba Athletic a practicar deporte. **Pedro** almorzó temprano y duerme un rato de siesta, ya que luego debe regresar luego al centro para abrir el local. Lo acompañará su hijo mayor, que de a poco va aprendiendo el oficio de comerciante.

En barrio Santa Isabel **Melina** llega a su casa, guarda lo que compró y se pone a cocinar. Su esposo saldrá a las 16.15 de la fábrica y luego de tomar unos mates, juntos continuarán levantando algunas hileras de ladrillo para el cuarto que quieren sumar a la casa. Tienen los materiales apilados afuera y quieren terminar pronto, antes de agrandar la familia. Por su parte, **Mario** ya llegó al taller donde trabaja, se calza el mameluco y comienza a soldar piezas. **Marcela** bajó del colectivo y mira los varios caballos y vacas de un vecino que están en un sitio baldío. Respira con alivio porque pudo llegar justo antes que los empleados de IKA comenzaran a salir y llenaran las calles. Por encontrarse la primera sección del barrio entre la Fábrica y la ruta, pasan por allí los ómnibus, motos, bicicletas y automóviles colmados al iniciar y finalizar la jornada; lo que genera que los vecinos deban esperar para cruzar la calle o subir a un colectivo. Cuando los obreros se van y se llevan el ruido con ellos, la calma vuelve al barrio. En los baldíos se ven a niños jugando, y afuera de las casas hay algunos vecinos arreglando sus patios, dándole de comer a sus animales o simplemente conversando. Varios de ellos han conformado una comisión vecinal para exigir a la empresa urbanizadora que les vendió los terrenos el arreglo de las calles, la provisión de agua e iluminación y el corte periódico de los tuyos. No obstante, la empresa hace tiempo se desligó de sus obligaciones, y las notas de pedidos se extienden ahora al municipio y a la Fábrica IKA, esperanzados en encontrar su colaboración.

### Tiempo de concluir

Y la ciudad creció. La aldea se transformó en urbe rumorosa y sus rascacielos alcanzaron la "cabecera de puente" sobre la avanzada del futuro. Córdoba dejó definitivamente, su quietud nostálgica de un romántico pasado y en recio impulsor entró a disputar, en dimensión de metrópoli, laberintos humanos y encrucijadas de tránsito a la gran capital del sud. (Córdoba: Un salto al futuro, 1959, p. 1).



Tapa del suplemento del diario *Los Principios*. Nótese las fotografías que muestran una ciudad "modernizada". Córdoba: Un salto al futuro, 1959, p. 1.

El fragmento que encontramos en un suplemento dominical de finales de los 50 junto a fotografías sobre edificios elevados, calles con transeúntes, autos, colectivos, edificios y hasta un avión; sugieren los cambios que atravesó supuestamente la capital cordobesa al dejar atrás su quietud para asumir los ritmos agitados de una urbe. Abandonar su pasado de aldea y avanzar hacia un futuro de metrópoli comparable a "la gran capital del sur" (Buenos Aires), fue en los discursos de esa época una meta a alcanzar. Sin embargo como vimos

aquí, las maneras de vivenciar esa nueva masividad y un paisaje urbano que extendía sus bordes y modernizaba su centro; implicó la combinación de diversas actividades, ritmos y experiencias.

Así, conocer la Córdoba de mediados del siglo XX, supuso caminar, conducir y esperar; comprar, trabajar y descansar junto a algunos de sus vecinos/as. Recorrimos el centro y algunos barrios en una ciudad en la que llegaban nuevas industrias pero también permanecían actividades de largo aliento.

Nos levantamos temprano, anduvimos por ahí a veces apurados y otras no tanto, y luego regresamos a las casas al comenzar la siesta. En este sentido, en lugar de suponer que el nuevo paisaje y dinámica de la ciudad modificaba las prácticas y sentidos de sus residentes, nos propusimos entender cómo sus maneras de caminar, conducir y viajar también moldeaban los ritmos de esa ciudad. En este sentido, entendimos junto a De Certeau (2010, p. 129) que todo espacio es efecto de operaciones que lo orientan, lo circunstancian, lo temporalizan; y que como sugiere Evans Pritchard (1977), las relaciones entre actividades -distribuidas, combinadas, desarrolladas en distintos espacios-, configuran la sensación de mudanza temporal.

Tal como nos mostraron aquellos vecinos/as que actuaron de guías en este camino, las maneras de transitar, estar, regresar por espacios céntricos y barriales, se vincularon a sus lugares de pertenencia social y modos locales de significación (Herzfeld, 2012). Así, para entender los modos de transitar por el centro, debimos conocer los modos en que eran habitados los barrios. Desde uno de los espacios barriales visitados (Güemes), ese ir y venir supuso el desarrollo de trabajos informales y changas en tiempos definidos muchas veces por las tareas realizadas y productos entregados; pero también por los momentos de distracción, juego y descanso. Desde otro de los barrios (Rogelio Martínez), parte de los recorridos formaron parte de ocupaciones formales con horarios a cumplir y de consumos y distracciones no muy distantes de los espacios privados. Finalmente, el residir próximo a una fábrica (Santa Isabel) nos mostró ritmos marcados por la dinámica fabril y experiencias atravesadas por distintas esperas: de colectivos, de infraestructura urbana, de servicios básicos; casi siempre desfasadas respecto a la rápida movilidad económica alcanzada por los trabajadores mecánicos.

El Estado ejerció un papel fundamental en la organización de los tiempos de la ciudad. Además de sus intervenciones en el espacio público urbano, el mismo tuvo una política activa en modelar horarios y duraciones. De

este modo, definió, como lo venía haciendo los límites horarios de la administración pública, el comercio y la industria; indicó horarios para la circulación de peatones en el microcentro, de proveedores y repartidores en las calles; dispuso horarios y lugares de circulación para el transporte público; ubicó y mantuvo relojes públicos (aún cuando sus agujas no tuvieran siempre medidas exactas); y acompañó con su "horario cortado" una práctica respetada entre los habitantes de esta provincia: la siesta. Sin embargo, algunos de esos límites horarios fueron cuestionados, principalmente por los sectores mercantiles e industriales que crecían y que si bien vieron con buenos ojos los cotos horarios aplicados a la administración pública, pugnaron por lograr mayor flexibilidad horaria para sus actividades. Así, la demanda de aprobación de un "horario extendido" comercial (no cortado por la siesta) comenzó a activarse en ese momento, y se concretó a mediados de los 70.

De este modo, el tiempo de transición que implicó la década del 50 para Córdoba tuvo impactos diferenciados en la vida de los habitantes y supuso distintas temporalidades. Si en términos estructurales la llegada de industrias, los nuevos barrios, y las obras renovadoras podían ser indicadores de un rápido proceso de modernización; al indagar en personas y vivencias concretas descubrimos otros ritmos más apegados a las continuidades que a los cambios. En este ir y venir por tiempos, espacios y actividades que se trastocan, y con sectores estatales y privados que disputan; los/as vecinos/as también tienen mucho para decir y cartas por jugar. Como vimos, la falta de atención a los relojes, la búsqueda de distracción en los vendedores ambulantes, el descanso de la siesta como un momento de pausa entre las actividades de la mañana y de la tarde, la sensación de "pachorra provinciana" que no dejaba de sorprender al turista; suponen algunos indicios de esas intensidades y vivencias "astutas" con las que quizás se intentó resistir a los tiempos medidos y apurados que buscaban instalarse.

## Notas

<sup>1</sup> Juan Domingo Perón impulsó dos planes económicos quinquenales entre 1946-1952 y 1952-1957, aunque éste último se vio truncado debido al golpe de estado de 1955. El segundo plan quinquenal buscó fomentar las inversiones de capitales extranjeros en la industria y promover los sectores energéticos y la industria pesada a fin de consolidar el crecimiento económico y social en el país. Al respecto, David Rock (1989, p. 388) señala que dicho plan no alcanzó a dar solución a la crisis del sector rural en esos años, y aquellas ciudades en las que se ubicaron las industrias crecieron rápidamente debido a la abundante población rural que emigró a las mismas en búsqueda de trabajo.

<sup>2</sup> En los años 50 se levanta el conjunto de Correos y Auditorio de Radio Nacional. Se construye el nuevo Palacio Municipal y la remodelación del paseo Sobremonte (en los 70, se incorporará la Plaza de la Intendencia, abriendo este conjunto a La Cañada). Otros edificios de oficinas y viviendas aparecerán en diferentes puntos: el Carmela y el Amuchástegui; el edificio Progreso y el Ames, ambos con galerías en planta baja, sumándose a la tendencia, aún embrionaria, de penetrar las manzanas con pasajes comerciales (Díaz Terreno, 2011).

<sup>3</sup> En noviembre de 1953 el intendente Martín Federico mandó a la cámara de diputados un proyecto de ordenanza en el que declaraba de interés público y sujeto a expropiación a los inmuebles comprendidos entre las calles Independencia, 27 de abril, Obispo Trejo y Cuzco (Malecki, 2015, pp. 85-86).

<sup>4</sup> Waldo Ansaldi (2000) sugiere que Córdoba entre fines del siglo XIX y comienzos del XX había atravesado un importante proceso industrial con el auge de la actividad primaria (calzado, cal, alimentos), aunque con un carácter efímero.

<sup>5</sup> Se busca así desalentar que los camiones se superpongan con el tráfico vehicular más concentrado, así como de vehículos tracción a sangre y los animales de carga: "Se prohíbe el tránsito de lecheros con vacas y burras dentro del sector comprendido por calles Artigas Urquiza, Humberto Primo Sarmiento, Salta Obispo Salguero, Corrientes y Duarte Quirós" (Ordenanza de Tránsito N 3992, 1950, art 142).

<sup>6</sup> Personas que en cercanía a comercios publicitaban en voz alta sus productos e invitaban a entrar a los compradores.

<sup>7</sup> El tranvía eléctrico desaparecerá finalmente en 1962, junto a la Comisión Administradora del

Transporte Automotor (CATA), durante el gobierno del interventor Rogelio Nores Martínez.

<sup>8</sup> Con un promedio diario de 150 unidades en circulación la CATA transportó el año pasado (1954) 78.115.815 pasajeros, recorriendo 14.873.128 kilómetros entre servicios ordinarios y especiales. Conviene hacer notar que en 1952 sólo se transportaron 35.141.788 pasajeros. En los días y horas de mayor circulación durante el año 1954 se transportaron 14.500 pasajeros por hora: 13.000 en 1953 y 6.000 en 1952. (...) (La CATA inaugura.... 1955, p. 5).

<sup>9</sup> Como señala Gabriela Cecchetto (2019), los dueños de las tierras aledañas a las industrias, favorecidos por la valorización del suelo, comenzaron un acelerado proceso de loteamiento. Estos loteos en su gran mayoría carecían de servicios básicos, pero de todas maneras resultaron atractivos por el bajo costo de sus terrenos.

## Agradecimientos

Quiero agradecer especialmente a los/as dos evaluadores/as de este artículo, cuyos comentarios y sugerencias me posibilitaron profundizar en algunas cuestiones esbozadas en su formulación original, así como descubrir otras dimensiones del tema trabajado. Todos los errores y omisiones que puedan ser encontrados son de mi absoluta responsabilidad.

## Referencias

- Agulla, J. C. (1966). Industrialización y Comunidad. En D. Miller, E. Chamorro Greco, J. C. Agulla (Comps.), *De la industria al poder* (pp. 9-30) Buenos Aires: Ediciones Libero.
- Ansaldi, W. (2000). *Una industrialización fallida: Córdoba, 1880-1914*. Córdoba: Ferreyra Editor.
- Boixadós, M. C.; Maizón A. S. y Eguía M. A. (2017). *Paseo de las artes*. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.
- Brennan, J. (1996). *El Cordobazo. Las guerras obreras en Córdoba, 1955-1976*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Buena voluntad (17 de abril, 1952). *Los Principios*, p. 2.
- Cecchetto, G. (2019). Autos, obreros y loteos. La industria automotriz en la ciudad de Córdoba (1955 – 1970). En C. Jiménez Zunino y M. L. Capogrossi, *Las tramas de la industria metal-mecánica en Córdoba. Transformaciones económicas, sociales y educativas en los siglos XX y XXI*. Córdoba: Ed. de la Universidad Nacional de Córdoba (En prensa).
- Colomé, R. (1967). Construcciones y vivienda de la ciudad de Córdoba, 1947-1965. *Revista de Economía y Estadística*, 11(3-4), 67-98.
- Córdoba: un salto al futuro (15 de febrero de 1959). *Los Principios*, [Suplemento dominical], p. 1.
- El centro de la ciudad convertido en feria (29 de enero de 1952). *La Voz del Interior*, p. 6.
- El estacionamiento (2 de junio de 1952). *Los Principios*, p. 2.
- El horario de comercio (7 de enero de 1959). *La Voz del Interior*, p. 6.
- El transporte (4 de enero de 1957). *Los Principios*, p. 2.
- Da Matta, R. (1997). *A casa e a rua. Espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Rocco Ltda.
- De Certeau, M. (2010). *La invención de lo cotidiano*. México: Universidad Iberoamericana.
- Díaz Terreno, F. (junio, 2011). El lugar de todos. Consideraciones sobre el área central de la ciudad de Córdoba. *Rev. Digital Café de las ciudades*, 10(104) [https://cafedelasciudades.com.ar/planes\\_104.htm](https://cafedelasciudades.com.ar/planes_104.htm)
- El transporte urbano (13 de abril de 1952). *Los Principios*, p. 2.
- Elías, N. (1989). *Sobre el tiempo*. Madrid: Fondo de Cultura Económica.
- Evans Pritchard, E. (1977). *Los Nuer*. Barcelona: Ed. Anagrama.
- Federico, M. (1954, mayo 29/30). Lo mejor que tenemos es el pueblo. Discurso publicado en *Boletín Municipal*, N° 3322, p. 3830. Córdoba: Imprenta Municipal.
- Foglia, M. E. (1990). Los procesos de modernización en la estructura urbana de Córdoba y su significado actual. En M. E. Foglia y N. Goytia (Comps.), *Los procesos de modernización en Córdoba* (pp. 13-32). Córdoba: FAUD, UNC.
- Herzfeld, M. (2012). Ritmo, tempo y tiempo histórico: La experiencia de la temporalidad bajo el neoliberalismo. *Revista Antípoda* (14), 17- 40.
- Instalaciones defectuosas (2 de enero de 1953). *La Voz del Interior*, p. 4.
- La CATA inaugura mañana su moderno (30 de julio de 1955). *Diario Córdoba*, p. 5.
- Levantán las vías tranviarias del casco céntrico de la ciudad (4 de enero de 1952). *La Voz del Interior*, p. 4.
- Los accidentes (25 de enero de 1957). *Los Principios*, p. 2.
- Los nuevos horarios (16 de abril de 1952). *Los Principios*, p. 2.
- Malecki, J. S. (2015). De la Córdoba de las campanas a la Córdoba de las avenidas. Transformaciones urbanas y nuevos imaginarios urbanos en Córdoba, 1947-1975. *Revista Caiana* (6), 81-100.
- Nueva utilidad (5 de febrero de 1959), *Los Principios*, p. 2.
- Ordenanza de Tránsito N° 3992 de 1950. *Suplemento del Boletín Municipal de la ciudad de Córdoba* (1950), N° 2686 (pp. 1-22). Córdoba: Imprenta Municipal.
- Relojes Cordobeses (10 de enero de 1953). *La Voz del Interior*, p. 4.
- Ricoeur, P. (1987). *Tiempo y Narración*. Madrid: Editorial Cristiandad.

- Rock, D. (1989). *Argentina 1516-1987. Desde la colonización española hasta Alfonsín*. Buenos Aires: Alianza Editorial.
- Sánchez, C. y Schulthess, W. (1969). *Población e inmigración en la ciudad de Córdoba, 1947-1966*. Córdoba: Facultad de Ciencias Económicas, UNC.
- Thompson, E. (1979). Tiempo, disciplina de trabajo y capitalismo industrial. En E.P. Thompson, *Tradición, revuelta y conciencia de clase* (pp. 239-293). Barcelona: Editorial Crítica.
- White, H. (1992). *El contenido de la forma. Narrativa, discurso y representación histórica*. Barcelona: Editorial Paidós.

### **Graciela María Tedesco**

Doctora en Ciencias Sociales UNGS IDES (Bs As). Magíster en Antropología FFyH UNC. Licenciada en Comunicación Social UNC. Investigadora Asistente Conicet. Docente en la carrera de Antropología (Facultad de Filosofía y Humanidades) y en la Facultad de Comunicación Social de la UNC. Instituto de Antropología Córdoba (IDACOR) Universidad Nacional de Córdoba, CONICET. Hipólito Yrigoyen 174. Barrio Nueva Córdoba. Provincia de Córdoba (CP 5000). Córdoba, Argentina.

[gracielatedesco@ffyh.unc.edu.ar](mailto:gracielatedesco@ffyh.unc.edu.ar)