

De espacio productivo a destino turístico. La reconfiguración de la franja costera de la ciudad de Paraná (Entre Ríos)

From Productive Space to Tourist Destination. The Reconfiguration of the Rivel Bank of the City of Paraná (Entre Ríos)

Morena Goñi

Centro de Investigaciones Sociales y Políticas (CISPO). Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de Entre Ríos, Paraná, Argentina

Resumen

Este trabajo tiene por objetivo historizar la reconfiguración de la franja costera norte de la ciudad de Paraná (Entre Ríos), entre los años 1930 y 1969. Se trata de un segmento que tempranamente desafectó sus instalaciones productivas con el objetivo de crear un espacio público-recreativo de cara al río Paraná. Esta intervención materializó el parque Urquiza y un jardín vertical compuesto de tres niveles articulados a través de escalinatas, senderos y calles. Además de cumplir con la casuística del higienismo y de proveer un espacio de esparcimiento, el embellecimiento de las barrancas fue el puntapié para posicionar el turismo como uno de los proyectos económicos de la ciudad. El proceso, al que paulatinamente se sumaron espacios balnearios y deportivos, halló su epíteto en un acontecimiento constructivo específico: el Túnel Subfluvial inaugurado en 1969. La obra se erigió como vehículo privilegiado del cambio de escala en la actividad turística. De esta forma, con la arquitecturización de sus barrancas, las playas balnearias y la inauguración del Túnel, Paraná encontró la postal urbana que anhelaba para sintetizar su proyecto. La ribera encarnó el cambio ontológico de la ciudad, que dejó de estar únicamente ligada a la actividad productiva y burocrática, y emergió como un destino recreativo-turístico.

Palabras clave: franja costera, embellecimiento, turistificación, transformación urbana

Abstract

This study aims to historicize and the reconfiguration of the coastal strip of the city of Paraná (Entre Ríos), between 1930 and 1969. This area was one of the first to decommission its productive facilities in order to create a public-recreational space facing the Paraná River. This intervention materialized in the form of Parque Urquiza, a vertical garden composed of three levels, interconnected by stairways, paths, and streets. In addition to fulfilling the demands of hygienism and providing a space for leisure, the beautification of the cliffs served as a starting point for positioning tourism as one of the city's economic projects. This process, which gradually incorporated beach and sports spaces, reached its peak with a specific construction event: the Tunnel Subfluvial, inaugurated in 1969. This infrastructure became a key vehicle for the upscaling of tourism activities. In this way, through the architectural enhancement of its cliffs, the creation of beach areas, and the inauguration of the Tunnel, Paraná achieved the urban image it desired to synthesize its project. The riverbank embodied the ontological transformation of the city, which ceased to be solely associated with productive and bureaucratic activities, and emerged as a recreational-tourist destination.

Keywords: coastal strip, beautification, touristification, urban transformation

Introducción

Paraná es una ciudad de escala media ubicada en el litoral argentino. Debe su origen y crecimiento al río homónimo sobre el que se asienta. En sus primeros años de historia, fueron la actividad portuaria y su función como estación fluvial en la ruta Buenos Aires-Asunción, los que le confirieron un motor de crecimiento. A su vez, Paraná se ha distinguido por su actividad política, al fungir como capital de la provincia de Entre Ríos, y por haber sido sede del gobierno nacional de la Confederación Argentina entre 1854 y 1861. Ambos roles le fueron conferidos por la privilegiada ubicación que tenía en relación a las arterias fluviales. El río, como límite natural y político, como obstáculo y condición de posibilidad, marcó el pulso histórico de la ciudad.

Para comienzos del siglo XX, la franja costera de la ciudad era escenario de variadas instalaciones productivas. Las barrancas ribereñas albergaban embarcaderos, muelles, astilleros, grúas, talleres ferroviarios, molinos, caleras, usinas y otras industrias de escaso valor agregado. Los segmentos que permanecían sin intervención se mostraban agrestes, con ejemplares arbustivos salpicados por la superficie. No había playa o arena. La barranca, compuesta de arcillas y calcáreos, era de alta plasticidad. Las lluvias producían desbarranques permanentemente y el río iba a su encuentro dejando barriales inestables.

Esta condición permaneció así hasta principios de los años treinta, momento en que la municipalidad tomó la decisión de desafectar las instalaciones localizadas sobre el relieve con el objetivo de crear un espacio destinado a la recreación. La intervención liberó dos kilómetros del frente costero norte, concentrando las actividades productivas al oeste del arroyo Antoñico. Así, se dio forma al parque Urquiza, un jardín vertical de 44 hectáreas, con tres niveles –la costanera alta, media y baja–, que fue seguido de modulaciones balnearias y clubes deportivos a orillas del río. Con esta intervención, la ciudad transformó en pocos años el perfil productivo de la franja costera y vehiculizó las intenciones de volverlo un espacio de interés turístico. A partir de entonces, la relación entre la ciudad y el río mutó.

En las siguientes páginas narraremos la reconfiguración del frente costero de la ciudad de Paraná, enfocándonos en dos momentos

concretos, que funcionan como puntapié –los años treinta– y culminación del proceso –1969–. Mostraremos que esta transformación no solo afectó el espacio en su dimensión concreta y sensorial, sino que también comprometió su dimensión simbólica, al ser acompañada de una batería de programas, discursos, eventos e imágenes orientados a crear un espacio de interés turístico y recreativo. Parafraseando a Pastoriza y Piglia (2012), el turismo transforma el espacio, deja huellas materiales en las configuraciones urbanas, pero también tiene la tarea de constituirlos como objetos de deseos.

En la producción académica existe una vacancia respecto a nuestro objeto de estudio. Paraná no forma parte de la historia del turismo nacional (Schluter, 2008; Wallingre, 2007, Pastoriza, 2011) y los autores que han abordado esta temática en el ámbito local (Sors, 1994; Medina, 2005; Pandiani 2007) tienen consenso respecto a que las políticas turísticas y su implementación efectiva no desembarcaron en Paraná hasta la inauguración del Túnel Subfluvial en 1969, momento en que se puso fin al aislamiento insular de la provincia. Sin ignorar que este hito constructivo fue un parteaguas de la historia urbana de Paraná, matizaremos el postulado mostrando que el turismo, independientemente de su éxito como un destino turístico nacional, tuvo su germen en la etapa previa. Precisamente, comenzó a gestarse como anhelo, discurso y materialidad en momentos en que se emprendió la transformación cualitativa de la franja costera. Además de su imponderable rol productivo y conectivo se sostiene que el Túnel Subfluvial funcionó antes como efecto que como causa unívoca de la turistificación de la ciudad. En todo caso, la infraestructura subterránea catalizó e impulsó a la superficie un movimiento que ya transitaba de forma subrepticia.

En esta línea, el trabajo se estructura en dos secciones de diferente extensión: “La ciudad que observa el río” y “El río que observa la ciudad”, en un juego de sentido que refleja la relación entre ambas territorialidades, con bisagra en 1969. La primera sección apunta a mostrar la transformación de la franja costera y el embrión de la idea de turistificación. Esta sección se divide en tres apartados –materialidad, discursos y prácticas– que repasan en detalle este proceso y, en simultáneo, dan cuenta del gesto con el que la ciudad vuelve su mirada hacia el río. La segunda sección, significativamente más breve, narra el

momento de llegada, contenido en una obra-acontecimiento ubicada también en la franja costera. Se trata de la inauguración del Túnel Subfluvial, que concretó las aspiraciones turísticas de Paraná y creó las condiciones materiales de posibilidad para crear una postal urbana, que retrata el frente costero visto desde el río.

Existen investigaciones que colaboraron a contextualizar este trabajo desde el campo de la arquitectura y la historia (Rocha y Melhem, 2015; Páez, 2018; Mateo y Camarda, 2018; Camarda, 2019; Musich, et al., 2019; 2021; Musich y Melhem, 2019; Melhem, 2023). Se trata de estudios que reponen el derrotero de fragmentos específicos localizados en la costa, pero no la abordan como unidad sistémica. No obstante, son antecedentes ineludibles. Otros trabajos, ya canónicos, han sido también fundamentales para la reconstrucción contextual, aunque cabe destacar que, pese a sus títulos, no reflejan la historia urbana de Paraná, sino la historia política del espacio urbano de la ciudad (Sors, 1993; 1994).

El trabajo busca inscribirse en la arena de los estudios urbanos, conformado por un crisol de campos, herramientas y objetos. La confluencia de enfoques y metodologías provenientes de disciplinas como la historia, el urbanismo, la arquitectura, la geografía crítica o la antropología, habilitan entradas novedosas. En este sentido, se triangulaban estrategias de lecto-comprensión histórica con recorridos etnográficos. La reconstrucción histórica se vertebró, principalmente, sobre la compulsión archivística. Fueron vertebrales las fuentes hemerográficas alojadas en el Archivo General de la Provincia de Entre Ríos (periódicos como *El Diario*, *La Acción*, *La Nación* y *El Orden*), que pusieron luz a los acontecimientos del período y los discursos de los principales actores. Como apoyatura, se recabaron documentos oficiales como normativas municipales y provinciales y planes estratégicos y urbanos. A su vez, el escrutinio analítico fue complementado con una inmersión espacial que sitúa al cuerpo y los sentidos como herramienta de conocimiento. En este sentido, aunque hayan transcurrido décadas entre el objeto de estudio y la escritura, resulta insoslayable el recorrido etnográfico para internalizar reflexivamente el espacio material que se pretende narrar.

Finalmente, otro objetivo que recorre el texto es brindar una entrada novedosa a los problemas urbanos de Paraná. Parafraseando a Henry Lefebvre (2013), se aspira a situar el espacio como protagonista de la historia y no como mero contenedor material –estático, tridimensional y opaco– donde lo social y lo temporal acontece. Se espera arribar a un texto que, por un lado, reponga esa histórica vacancia epistemológica y, por el otro, contribuya a la creación de un corpus bibliográfico y analítico específico de las ciudades de escala media. Resulta clave dislocar la mirada centralizada en las grandes ciudades de la región para reconocer experiencias que tienen propias especificidades y que no pueden explicarse como imitaciones o anomalías de modelos cristalizados como ubicuos.

La ciudad que observa el río

Materialidades

A comienzos del siglo XX la trama de Paraná estaba determinada por dos espacios diferenciados, el centro histórico y la ribera, o el núcleo alto y el bajo. A la distancia material de aproximados 2 kilómetros, de abruptas depresiones, se sumaba la distancia simbólica. Mientras el centro era sede político-administrativa, con las arquitecturas más ostentosas y las familias más acaudaladas, la ribera norte era un espacio de radicaciones portuarias, productivas y obreras. Sobre esta franja, de 8 kilómetros, se instalaron a lo largo de los años y de forma policéntrica, tres enclaves portuarios.¹

Para las primeras décadas del siglo XX, aunque la actividad portuaria había mermado considerablemente, el perfil costero era de factura funcional, extractiva y fabril. La explotación calífera era la clave de la economía, por lo que las barrancas contenían hornos, caleras –contabilizadas en una veintena–, montículos de leños y de tierra removida producto de la dinamitación. El paisaje era ríspido, una suerte de muro de marrón, desprovisto de vegetación. Los asentamientos se limitaban a algunos ranchos y vivienda de precaria materialidad. La excepción a este entorno era un pequeño espacio verde denominado Paseo Urquiza, inaugurado por la Municipalidad en 1895 en lo alto de la barranca, en los terrenos pertenecientes a La Batería.²

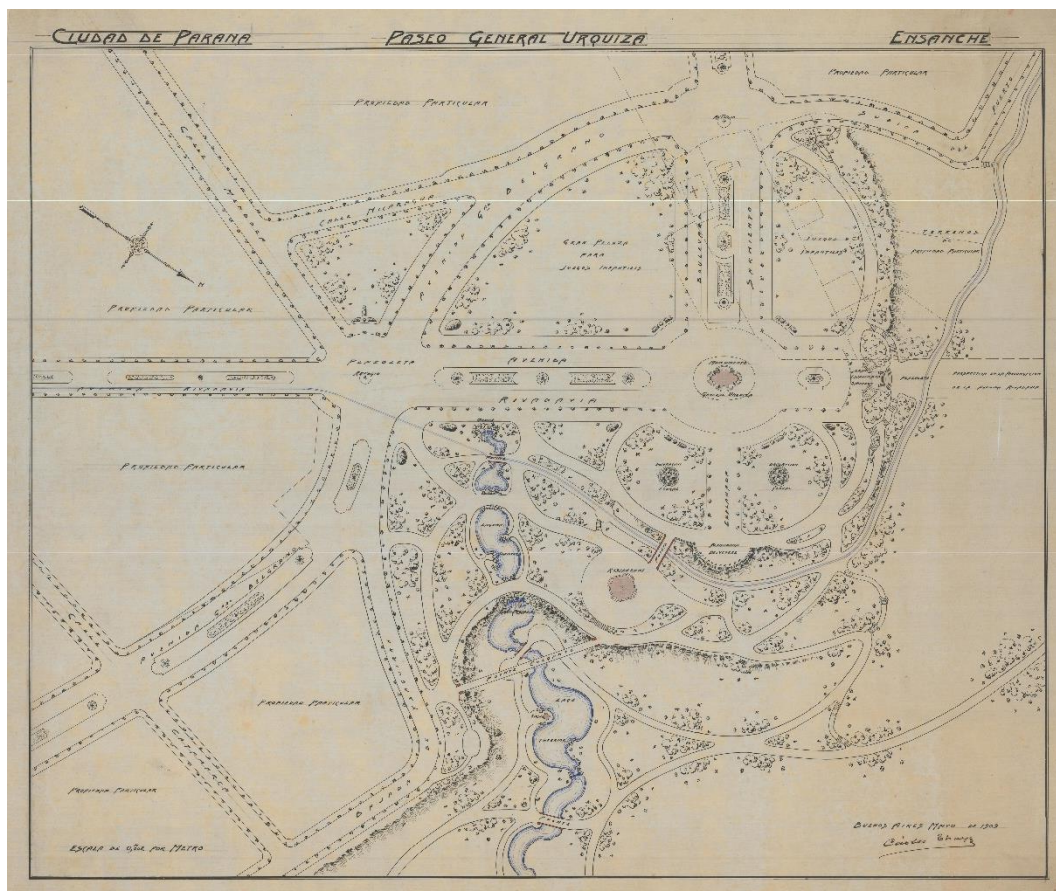


Figura 1. Plano de reordenamiento del Paseo Urquiza, realizado por Carlos Thays en 1909. Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires.

En 1909, el paisajista Calos Thays fue contratado para generar un ordenamiento de este espacio. La propuesta contemplaba la construcción de una plaza de ocho hectáreas, diagramada en una composición biaxial, a modo de encuentro entre la avenida Alameda de la Federación y el borde de la barranca. El eje longitudinal norte-sur desarrollaba un boulevard que continuaba la traza de la avenida y remataba en una terraza con vista al río. Esta traza unía virtualmente la Plaza Alvear con la barranca ribereña. El eje transversal este-oeste articulaba, en un extremo, la bajada hacia el puerto y en el otro, desplegaba un paseo peatonal con ciertas reminiscencias románicas (Figura 1). La obra se ejecutó fiel al proyecto en un amplio porcentaje y quedó finalizada en 1920 con la inauguración de la pieza escultórica en honor al general Urquiza, colocada en la intersección de los dos trazados ortogonales. La propuesta resultó emblemática por la envergadura de los trabajos de ingeniería,

jardinería y paisajismo, realizados en un entorno hostil a esa naturaleza.

Ahora bien, en la década de 1930 la Municipalidad tomó la decisión de ampliar la obra de Thays hacia la barranca norte, en el segmento comprendido entre el Puerto Viejo y el Puerto Nuevo. Se trataba de un frente de 44 hectáreas, con un desnivel de 60 metros, con radicaciones productivas en la zona media y baja. Las obras se iniciaron en 1932 y en esta ocasión estuvieron a cargo de la Casa Luis Constantini, una familia de paisajistas, horticultores y botánicos. Una de las primeras medidas fue trasladar las instalaciones industriales y calíferas hacia los márgenes, concentrándolas al oeste del arroyo Antoñico.

La decisión fue producto de una multiplicidad de causas, pero cabe destacar dos factores claves. Por un lado, fue determinante la merma de la actividad portuaria. El flujo decrecía sin pausa frente a

puertos regionales que contaban con mejor infraestructura y logística, como el de Diamante y Rosario. A esto se sumó la inauguración, en 1908, del ferry-bote que unía Zárate con Ibicuy, que desvió la producción entrerriana hacia una salida alternativa. Así, el optimismo proyectado sobre el Puerto Nuevo, que entró en actividades en 1905, distó enormemente de los resultados obtenidos. Como sostienen muchos autores, se trató de un puerto de comportamiento fantasma (Musich, et al., 2019).

Por otro lado, emergieron demandas sociales que exhortaban a las autoridades estatales aumentar los espacios verdes de la ciudad para servir a fines médicos y estilísticos. Desde la prensa local se recogían las inquietudes de los ciudadanos que señalaban la necesidad de ejecutar un plan urbano ajustado a las exigencias modernas, que proveyera a Paraná el mismo porcentaje de parques que tenían las ciudades europeas (Embellecimiento edilicio..., 29 de marzo de 1925). Para una ciudad que se expandía abrumadoramente en materia urbana, que se auto percibía como emblema de progreso y “exponente del buen gusto”, se creía inadmisibles ignorar el tratamiento de estos espacios (La edificación..., 10 de enero de 1925, p. 1).

En este contexto, al contrario de lo que podría pensarse, fue la crisis de 1930 la que catalizó los pedidos y colaboró en la ampliación del paseo de Thays. El gobierno provincial determinó que la estrategia más eficaz para paliar el desempleo era la ejecución de obras públicas (La construcción..., 23 de abril de 1933). De esta forma, la “Comisión Pro-desocupados”, encargada de reclutar mano de obra a estos fines, tuvo como primera labor acondicionar el Paseo Urquiza (Figura 2). Acompasada a los tiempos que corrían, emprendió la tarea de adecuar para el tránsito vehicular la arteria vial que bordeaba la barraca y descendía hacia el puerto (Obras públicas..., 26 de abril de 1936). El objetivo de la reforma no era, en esta ocasión, que los vehículos accedieran al puerto, sino que circularan para contemplar el “bellísimo panorama que ofrece nuestro río” (La iniciativa..., 17 de marzo de 1932, p. 1).

Esta intervención representó una inflexión. Por primera vez la topografía de la ribera fue exclusivamente pensada y enunciada en clave recreativa y paisajística. Las calles abiertas sobre la barranca dejaron de funcionar como conexiones entre dos puntos distantes –la ciudad y el río, el alto y el bajo– para ser espacios en sí mismos. El trayecto se presentó como una práctica estética, un destino, antes que un mero espacio de tránsito.



Figura 2. Obreros de la Comisión Pro-desocupados trabajando en la construcción del parque, 1933. Archivo personal Silvina Gomez. Paraná Hacia el Mundo.

Esta intervención habilitó la ampliación del Paseo Urquiza sobre una franja de 2 kilómetros longitudinales. En esta segunda fase, la Municipalidad avanzó sobre la barranca a través de la donación, compra o expropiación de terrenos privados, según los casos (Construcción de ranchos, 23 de julio de 1932; En la sesión..., 14 de agosto de 1932). A diferencia de otras parquizaciones de la época, ésta se planteó como una intervención vertical con tres niveles; la costanera alta, media y baja. El conjunto se anunciaba bajo el criterio de favorecer la reunión y el esparcimiento de familias en espacios ajardinados (Embelllecimiento y utilidad, 14 de agosto de 1932).

Buscando crear una continuidad con el lenguaje y la materialidad de la obra de Thays, el parque hibridó la rigidez de los jardines franceses con las distendidas formas del pintoresquismo inglés. El nivel más alto respondió al primero de éstos, con el desarrollo de un rosedal, jardines y arbustos de geometrías rigurosas, pérgolas, una fuente, un mástil y otros dispositivos del jardín aristocrático (Ordenanzas y resoluciones, 21 de septiembre de 1933). El nivel medio se edificó en el corazón de la barranca. Esta sección siguió las formas de la topografía, sus curvas, sus desniveles, matizando el formalismo del nivel superior. La barranca se moduló con aterrazamientos sucesivos, senderos y escalinatas de piedra natural que serpenteaban

entre las diferentes capas. En algunos segmentos se removió superficialmente la ladera para dejar al descubierto la formación de piedra blanca, tratando de crear una suerte de mimesis entre los dispositivos arquitectónicos y el entorno natural (Melhem, 2023). Finalmente, en el nivel inferior se edificó la costanera baja, con un recorrido paralelo a la costa. Las apropiaciones que siguieron sobre ella mitigaron el perfil más contemplativo que tenían los niveles superiores.

La operación se compuso de importantes trabajos de ingeniería. La costanera baja se construyó atendiendo a un propósito defensivo. Para hacer frente a las embestidas del río y contener la remoción de la barranca, se realizaron dragados, se construyeron taludes, se hicieron rellenos, nivelación, pavimentación, entre otras. En los restantes niveles hubo acciones dirigidas a sanear la movilidad y la erosión del suelo. Se realizaron trabajos de estabilización con mallados, terraplenamiento, se construyeron sistemas de desagües, drenajes, canalizaciones y alcantarillados (Musich y Melhem, 2019).

Es importante dimensionar la magnitud de la intervención del Parque Urquiza en relación al tiempo que ocupó su ejecución. Pese a que continuó extendiéndose durante toda la década, el grueso de los trabajos estaban finalizados para 1936 (Figura 3 y 4).

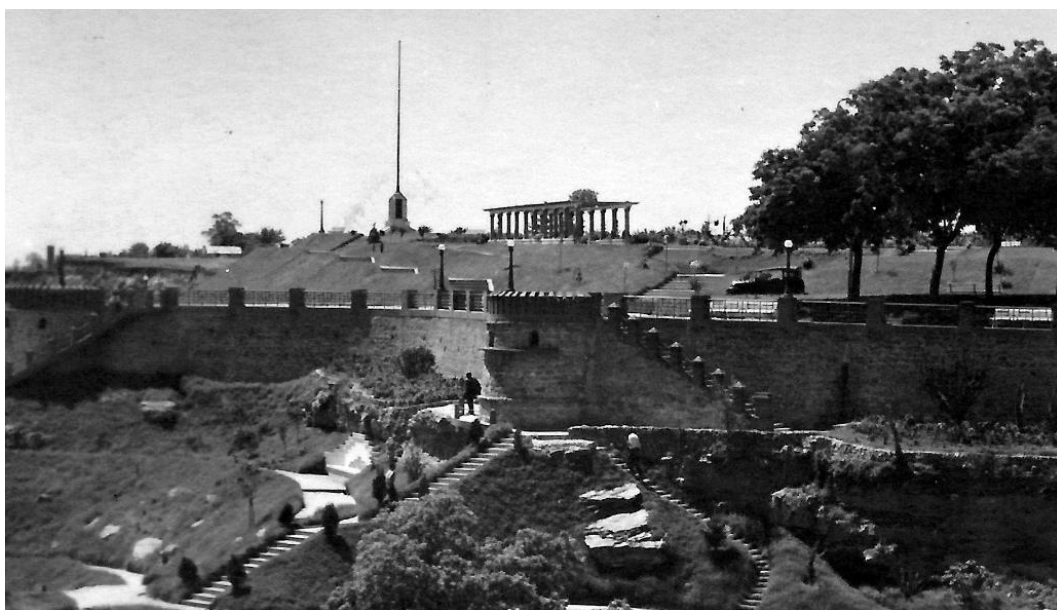


Figura 3. Parque Urquiza recientemente inaugurado. Archivo personal de Fernando Canzoneta. Paraná Hacia el Mundo



Figura 4: Sendas y escalinatas del parque, 1933. Archivo personal de Miguel Federico Rosenbrock. Paraná Hacia el Mundo.

Para acompañar las tendencias balnearias de otras ciudades fluviales (Fernández, 2018; Roldán, 2006), en 1933 la prensa subrayaba la necesidad de contar con un balneario adecuado. El pedido se enarbolaba como un “anhelo general de la población entrerriana” (Balnearios, 20 de marzo de 1933, p. 5). La noticia, no solo reconocía los beneficios higiénicos, físicos y morales de los balnearios, sino también su rol como dispositivos de ingeniería urbana y social, al ser capaces de brindar características “amables de las ciudades”.

Para entonces, la ciudad contaba con dos playas balnearias. La primera era el balneario Enrique Thompson, inaugurado en enero de 1931 al este del Puerto Nuevo. El espacio fue creado con el trabajo de dragas facilitadas por el Estado nacional que, durante meses, refularon arena del lecho del río hasta ensamblar una playa de 350 metros de largo (El Solicitase habilitar..., 5 de noviembre de 1936). El otro balneario se localizaba en la Isla Puente, un territorio de aproximados 3000 metros de longitud que se extiende paralelo a la costa de la ciudad. Para la temporada estival de 1933-1934 era promocionado como “la mejor playa de la provincia”, con comodidades como parrilla, bar, casillas y servicios de lanchas durante toda la tarde (Gran balneario, 7 de enero de 1934, p. 5).

A partir de 1934, cuando la costanera baja marcaba su trazado, se radicaron una sucesión de espacios balnearios y deportivos precisamente a la zona neurálgica del parque. En 1934 el Paraná Rowing Club inició el traslado de sus instalaciones alojadas en el Puerto Nuevo. Especializado en remo y natación, el club adquirió una concesión a 99 años y se emplazó a ambos lados de la costanera, con la sede principal al pie de la barranca y una playa balnearia sobre el margen fluvial.

En enero de 1935, contiguo a este espacio, se iniciaron ensayos para la creación de otro balneario. Al igual que el Balneario Thompson, la Municipalidad solicitó asistencia técnica al Estado Nacional para realizar obras de refulado y relleno, ya que el comportamiento del río impedía la formación de bancos de arena natural. Las operaciones de factibilidad tardaron un tiempo hasta crear la playa artificial y poder inaugurar el denominado Balneario Parque (Figura 5). Se esperaba que éste pusiera a Paraná a la altura de otras ciudades balnearias de la república (La ciudad baja, 9 de enero de 1935; Se oficializan..., 8 de enero de 1935).



Figura 5: Dos vistas del Balneario Parque. Desde la playa y desde las barrancas del Parque Urquiza. Febrero de 1936. Archivo General de la Provincia de Entre Ríos.



Figura 6. Terraza del Parque Urquiza. Junio de 1933. Archivo General de la Provincia de Entre Ríos.

Con esta operación, la barranca mutó de colores ocre a los verdes, y adquirió un perfil ajardinado del que antes carecía. Henchido de infraestructuras recreativas y todo tipo de mobiliarios —rotondas, terrazas, miradores, bancos—, el parque comenzó a funcionar como un balcón que ofrecía “hermosísimas perspectivas al río” (El embellecimiento..., 13 de junio de 1933, p.

4) (Figura 6). Esta transformación no solo fue material, sino semántica: términos relacionados con la belleza se volvieron omnipresentes en los titulares de la década. El parque se exaltaba como una “gigantesca obra de embellecimiento” que pretendía rivalizar con los principales parques del mundo (Gigantesca obra..., 15 de mayo de 1933, p. 6)

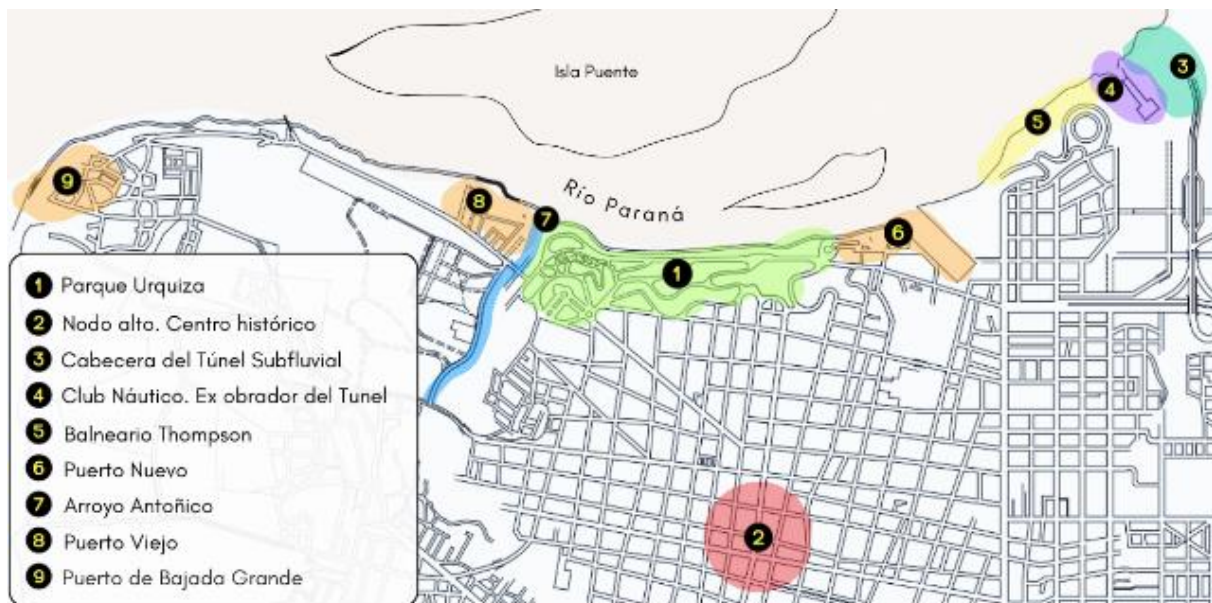


Figura 7. Plano de la trama urbana de Paraná y la ribera norte. Confección propia.

Como menciona Silvestri (2003), a diferencia de otros elementos, como el mar, las montañas o los glaciares, los cuerpos fluviales no eran tradicionalmente valorados como bellezas naturales. Sin embargo, el Parque Urquiza representó un punto de inflexión. Con esta obra el río dejó de ser una fuente de aprovisionamiento, un receptor de desechos industriales o una ruta navegable y comenzó a ser valorado paisajísticamente, como objeto de contemplación, por momentos cercano a lo sublime. En esta constelación, el turismo emergió como una novedad, con un programa estratégico que capitalizó la transformación urbana y las nuevas creaciones paisajísticas (Figura 7).

Discursos y prácticas

La economía de Paraná no dependía exclusivamente de las actividades industriales, logísticas y extractivas localizadas en el segmento costero. En su corta historia, su rol institucional fue determinante, tanto por ser la capital de la provincia de Entre Ríos, como por haber ostentado la capitanía de la Confederación Argentina entre 1854 y 1861. Haber sido sede del poder político fue clave para el crecimiento urbano y la constitución de su identidad. En efecto, si había un motivo de orgullo en la sociedad paranaense a

principios de siglo XX era el crecimiento urbano motorizado por el mitrismo, con el que se erigieron numerosos edificios destinados a albergar la actividad institucional. Estas obras, de acervo anglo-francés y reminiscencias palaciegas, edificadas en la zona alta, sintetizaron la representación oficial de la ciudad.

En el año 1931 Paraná fue sede de la Tercera Conferencia Nacional de Turismo. En esta ocasión, la prensa local dirigió fuertes reclamos a las autoridades estatales, señalando su histórica falta de compromiso para asumir un rol activo en el desarrollo del sector. Se les exhortaba a involucrarse en la coordinación de proyectos, ya que las iniciativas se diluían al depender exclusivamente del sector privado (La iniciativa..., 1 de septiembre de 1931). Esto respondía a que en el sector público existía cierto escepticismo sobre la potencia del turismo como motor económico. Sin embargo, dos años más tarde y con la intervención ribereña en plena ejecución, la denunciada indiferencia cambió y se evidenciaron intenciones oficiales de posicionar a Paraná como nodo turístico.

En primer lugar, se sentaron estrategias para distanciar la ciudad del sentido históricamente imputado. Por su rol político Paraná era peyorativamente señalada como un escenario de burocracias estatales, sin más atractivo que aquel

que confiere la actividad administrativa. Ante esto, el jefe municipal Francisco Bertozzi hizo público su rechazo a aquella “opinión generalizada de que Paraná no será más que una ciudad de empleados” (El porvenir industrial, 9 de mayo de 1933, p. 5). En el mismo gesto desafió a pensar las innovaciones de la ribera y los atributos de la naturaleza como potencias para remover ese sedimentado imaginario. Remarcó, además, que, gracias a la exuberancia de la vegetación, su anchuroso río y, sobre todo, a la topografía en la que se emplaza, “Paraná es una de las ciudades argentinas más favorecidas” (Gigantesca obra..., 15 de mayo de 1933, p. 7).

Resulta importante advertir lo novedoso de estos postulados. Cuarenta años atrás, el intendente Enrique Berduc (1891) señalaba esta misma característica como el factor más problemático de la ciudad. Las abruptas depresiones que minan la trama urbana fueron motivo para clasificarla como una ciudad sin viabilidad. No se trataba de una conjetura aislada. El desdén a la irregularidad del terreno que encarnaba la denuncia de Berduc simbolizaba la imaginación espacial moderna, orientada en ordenar el espacio a través de entramados ortogonales. Hasta entonces, Paraná era un proyecto tensionado entre el anhelo de las autoridades de crear una cuadrícula trazada a “cordel y regla” y la materialidad efectiva del territorio, que no podía ser reducida a un espacio geométrico (Alonso, 2016). La distancia que medió entre el plano y el territorio, o entre la voluntad de domesticar un espacio indomesticable, pareció sintetizarse de modo más amable en el Parque Urquiza. En ella, el terreno escarpado se tornó un activo paisajístico, más respetado que susceptible de subordinar, mutando de obstáculo a privilegio. Como nuevamente refería Bertozzi:

Si orientamos nuestras energías en suavizar y mejorar las condiciones de bellezas naturales de Paraná, si la dotamos de la comodidad y el confort indispensables para hacerla un lugar de descanso (...) no podemos dudar que será una de las ciudades preferidas para el turismo de otoño, en cuya estación es el clima tan agradable. (Gigantesca obra..., 15 de mayo de 1933, p. 7)

Esta declaración situaba por primera vez al turismo como un horizonte posible y deseable para la ciudad, dando paso a las primeras estrategias coordinadas con el gobierno provincial. Se decidió

que la imagen turística no se anclaría a elementos urbanos, arquitectónicos o patrimoniales, sino al paisaje y su “expresiva voz natural”. Frente a los tradicionales destinos turísticos, como los balnearios de Mar del Plata, las sierras cordobesas y los lagos de Bariloche, “tan adjetivados y metaforizados que el viajero que los ignoraba llega a ellos sin poderlos ver”, Entre Ríos era destacada como un entorno natural para descubrir, prístino de descripciones (Turismo hacia Entre Ríos, 2 de septiembre de 1933, p. 4).

En esta línea, el intendente Bertozzi definía a Paraná como una ciudad “distinta a todas las del litoral, por su topografía y por su idiosincrasia; por su paisaje fluvial amable, bien diverso del serrano, del marítimo, de los lagos, pero no por ello menos hermoso” (Se proyecta..., 15 de abril de 1936, p. 5). También insistía en promocionarla como un destino

de fácil acceso y económico para vacaciones y descanso de aquellas personas que por la naturaleza de sus tareas no pueden gozar de ellas en la época de verano (...) creo pues que ha llegado el momento de encarar seriamente este asunto, dedicándose a buscar la mejor forma de provocar el turismo. (Se proyecta..., 15 de abril de 1936, p. 5)

Como refiere Silvestri (1999), los paisajes de Argentina que lograron ser representantes de la nación han sido aquellos que detentan los valores de lo sublime y lo natural. En cierta medida el Parque Urquiza, con el agua en movimiento, las rocas irregulares, los senderos sinuosos, los trazados libres y las praderas en apariencia sin domesticar, seguía los lineamientos del jardín romántico y emulaba una naturaleza idílica. Además, las panorámicas que el parque ofrecía hacia el río Paraná, con su color marrón y su insondable escala, eran cercanos al sentimiento de lo sublime en sentido kantiano.

Estos escenarios eran acompañados de semantizaciones. La prensa local consagraba secciones enteras a describir estas vistas recientemente descubiertas como elementos de poética y encanto, en claro antagonismo con la cacofonía industrial y urbana (Vistas del Parque Urquiza, 11, 24, 27 de diciembre de 1933). Términos como armonioso, puro, poético titularon las virtudes del parque para generar un sentido flotante de espacio indómito. La barranca era referida como “la diosa selvática” (Regresó el

señor..., 23 de febrero de 1949, p. 4) y el parque como un "espectáculo espléndido y agreste" (La danza..., 1 de junio de 1933, p. 4). Los espacios entrerrianos eran llamados a visitarse por "la dulce sugestión de su paisaje", donde ríos y escalonadas cuchillas "complican bellamente la expresión del monte primitivo" (Turismo hacia Entre Ríos, 2 de septiembre de 1933, p. 4).

A pesar de estas expresiones se trataba de una naturaleza anfitriona que, sin ser objeto de la noción privativa de la modernidad, tampoco era estimada por su valor intrínseco. Para el caso de Paraná, las referencias tenían poco asidero en la realidad, ya que los terrenos donde se desarrolló el Parque Urquiza no eran selvas fértiles, sino consecuencia del extractivismo, terrenos similares a un páramo. Al momento de la operación, las barrancas estaban cubiertas de montículos de tierra

y desprovistas de vegetación. Más aún, el ajardinamiento se creó alfombrando la totalidad de la superficie terrosa con tepes de césped y forestando árboles distanciados de los ejemplares autóctonos de la zona, como el espinillo, algarrobo o sauce. Esto revelaba que no interesaba presentar la naturaleza *per se*, sino crear una narración de ella (Swyngedouw, 2011). En todo caso, se trataba de artificios de jardinería que sedimentaron como nuevas naturalizaciones. Y precisamente ese era el objetivo (Figura 8). No bastaba con crear espacios materiales sino constituirlos como objetos de deseo y para ello, como mencionaba el jefe municipal, era necesario "suavizar" la naturaleza, modelizarla y codificarla a un lenguaje asequible para el visitante.



Figura 8. Visuales del parque Urquiza (Gigantesca obra..., 15 de mayo de 1933).

Ahora bien, a la materialidad y los andamiajes semánticos fue necesario sumarle programas coordinados, actividades y eventos. Con este objetivo, en la primavera de 1933, Paraná fue incorporada como destino en el itinerario automovilístico-turístico de la región del litoral, que incluía un circuito por ciudades como Rosario, Santa Fe, Nogoyá, Gualaguaychú, Villaguay y otras. El recorrido comenzaba en el Puerto Nuevo, al que se accedía a través de la Balsa Automóvil⁴, luego seguía con una breve visita al centro histórico y finalmente se concentraba en su principal atracción, el Parque Urquiza (El próximo viaje..., 2 de octubre de 1933). Estos nuevos contingentes que arribaban por un periodo corto, incentivaron la aparición de actividades que luego se sostuvieron en el tiempo. El Parque Urquiza se convirtió en el epicentro de las actividades del fin de semana. En él se popularizaron las jornadas al aire libre organizadas por la Sociedad de Beneficencia Fundadora, con actividades infantiles, fiestas, ferias, orquestas y espacios de consumo (Gran balneario, 7 de enero de 1934; Notas sociales, 10 de enero de 1935). Como menciona la prensa, estas jornadas se constituyeron en "los esparcimientos sociales y populares de más éxito que se hayan realizado en nuestra ciudad" (Notas sociales, 11 de enero de 1935, p. 6)

Este nuevo rumbo se reflejó también en el Puerto Nuevo, que alojó actividades distanciadas de la lógica productiva. Los vapores que partían hacia Santa Fe y otras ciudades del litoral, lejos de desaparecer, aumentaron su frecuencia. Pero comenzaron a publicitarse como viajes expresos "de recreo", prometiendo una experiencia de lujos y comodidades (Navegación..., 13 de octubre de 1933, p. 3). A su vez, emergieron circulaciones alternativas, que no tenían la finalidad de trasladarse de un puerto a otro, sino de proporcionar recorridos fluviales de esparcimiento. Por un lado, el "boteciclo", un esquelético artefacto de metal que surcaba el río con tres personas a bordo, mediante pedaleo y tracción mecánica (El boteciclo, 20 de noviembre de 1933). Por el otro, se publicitaron excursiones al balneario de la isla Puente, con servicio de picnics incluidos, y paseos nocturnos en embarcaciones, donde solían realizarse actos sociales de trascendencia (Gran balneario, 7 de enero de 1934). Con similares objetivos prestaba servicios la Balsa Automóvil, que se suspendía en el río como un escenario flotante para realizar celebraciones de todo tipo en "honor de los turistas". Entre ellas destacaba la fiesta de

disfraces (Notas sociales, 16 de enero de 1935, p. 6). Finalmente, entre los muelles de quebracho del puerto se volvieron asiduos los torneos de natación y los festivales náuticos (La fiesta..., 3 de febrero de 1934; Notas sociales, 11 de enero de 1935; Crecida expectativa..., 18 de enero de 1935). Quedaba claro que, aunque todavía persistían algunas circulaciones relativas a la exportación de productos agrícolas y manufacturados, el perfil de este puerto paulatinamente se volcaba a las nuevas demandas recreativas y turísticas.

Acompañando la rápida transformación se creó la Comisión de Turismo, una entidad mixta compuesta por asociaciones públicas y privadas de la que formaban parte clubes deportivos, empresas de transporte, hosterías, restaurantes y otras organizaciones de la ciudad. Como una de sus primeras medidas para atraer visitantes, en 1934 designó febrero como el mes del turismo (Los resultados..., 13 de enero de 1935). En ese marco, los desfiles de carnaval, históricamente realizados en el centro de la ciudad, fueron incorporados a la programación y trasladados hacia el rosedal del Parque Urquiza, a pesar de la opinión popular adversa (El trayecto del corso, 15 de enero de 1935).

A su vez, se fomentaron eventos culturales de escala regional como la Exposición del Litoral, realizada en marzo de 1935. Ésta contó con la participación de Santa Fe, Corrientes, Misiones, Formosa, Chaco y Entre Ríos. Los pabellones se localizaron en distintas partes de la ciudad, muchos de ellos en la zona del parque. Este evento no sólo procuró exhibir las "maravillas mecánicas", los adelantos agrícolas y el acervo artístico de la época, sino que operó como un dispositivo para ofrendar la ciudad, sostenida en sus novedades arquitectónicas, sus infraestructuras y sus bondades paisajísticas, a un público que la desconocía (En Paraná quedo..., 25 de marzo de 1935, p. 2). La ciudad era arena y objeto de exhibición.

A estas propuestas culturales se sumaron los eventos deportivos. A orillas del río, tanto en el balneario Thompson como en el Rowing Club, se organizaron competencias náuticas y festivales de boxeo (La ciudad baja, 9 de enero de 1935; El baile..., 8 de enero de 1936; Notas sociales, 10 de febrero de 1936). A su vez, en el corazón del Parque se llevaron adelante carreras de automovilismo, motociclismo y ciclismo. Con el auspicio del Automóvil Club Argentino, integrante

de la Comisión de Turismo, en 1935 se organizó una carrera, la primera en formalizar un Circuito-Parque a nivel nacional (Sors, 1994). Este formato se convirtió en un exitoso evento automovilístico-turístico que posteriormente se extendió al interior de la provincia bajo el nombre de Primera Vuelta de Entre Ríos, conocido a nivel nacional como Turismo Carretera. En su misma denominación se reconocía que el enrolamiento deporte-auto-carretera era un medio eficaz para explorar el territorio regional y fomentar el turismo (Pandiani, 2007).

Atraídos por el circuito de carreras, llegó a la ciudad un amplio flujo de turistas. Señalaban las barrancas, el río, el clima y la amabilidad de sus habitantes como elementos destacables de la ciudad (Un paseo por la ciudad..., 10 de agosto de 1935). Sin embargo, señalaban críticas relativas a la carencia de plazas hoteleras adecuadas y la escasa oferta gastronómica y comercial que asaltaba con agudeza a la hora de la siesta. Estas quejas eran también recogidas por el periodismo local, que reclamaba que las carreras habían adquirido una trascendencia tan notable que todos los hoteles y pensiones se vieron colapsados, obligando a los turistas a dormir en sus propios

autos (La atracción turística..., 14 de abril de 1936).

Pero, sobre todo, lo que aquejaba al visitante era la ausencia de un casino. Los turistas lamentaban la falta de juegos de azar y consideraban que esto alejaba a Paraná de las ciudades europeas con las que se forzaba un paralelo, como era el caso de Mónaco (Si en Paraná hubiera ruleta..., 24 de abril de 1936). Así también lo creían los funcionarios municipales, que admitían que un casino concretaría la "transformación espiritual" de la ciudad y prometían en pocos años contar con "el mejor del país" (Un paseo por la ciudad..., 10 de agosto de 1935, p. 96). Atendiendo a esto, en 1936 la Municipalidad llamó a licitación para la construcción de un Hotel Casino, que contara con establecimientos "similares a Mar del Plata, Montevideo, Viña del Mar, Mónaco, San Sebastián y Real de San Carlos" (Se proyecta..., 15 de abril de 1936, p. 5). Estas comparaciones reflejan las aspiraciones que tenía Paraná, aunque distaban mucho de la realidad. A pesar de las promesas y los deseos el recinto de juegos de azar arribó recién en 1972, con la inauguración del Hotel Mayorazgo.

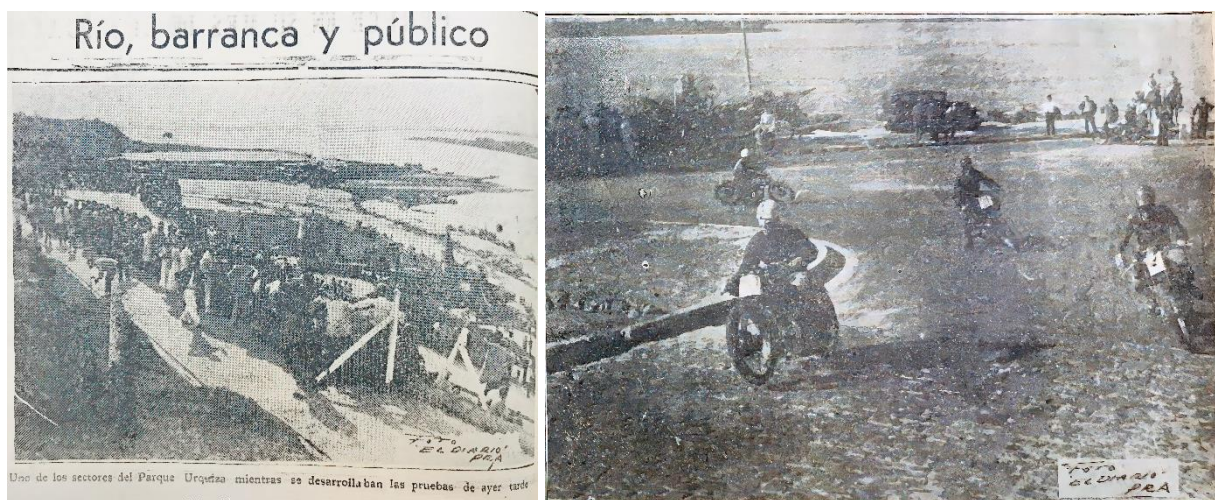


Figura 9: Competencias mecánicas realizadas en el Parque Urquiza en el marco de la Semana del Turismo en abril de 1936. Archivo General de la Provincia de Entre Ríos.

Foto izquierda: Sector de la barranca del Parque Urquiza con espectadores durante la Carrera del Circuito Parque.

Foto derecha: Motociclistas en la cuesta Izaguirre del Parque Urquiza disputando el Gran Premio de Motociclistas Paraná.

El éxito relativo de algunas políticas y la falta de previsión en materia de infraestructura para acoger turistas no matizan la intención de los programas estatales, orientados a integrar transformación urbana, deporte y turismo. Así, al circuito automovilístico se le sumaron las carreras de motocicletas en “El Gran Premio de Motociclistas Paraná” (Ya están listas..., 8 de abril de 1936) (Figura 9). A fines de la década también se incorporaron las competencias de ciclismo, que trazaron circuitos de velocidad y resistencia en las ondulaciones del parque, alguno de los cuales llegaron a durar más de cien horas (Avero, 1945). Diversificando aún más las atracciones sobre la barranca, se llegó a gestionar la instalación de un parque de diversiones, propiedad de una empresa que ya contaba con otros emprendimientos en nodos estratégicos como Mar del Plata (Parque de diversiones..., 5 de febrero de 1937).

Los movimientos de la década del treinta, que modularon naturaleza, recreación y deporte, pueden sintetizarse en las palabras del intendente Bertozzi:

para el que desee clima apacible en otoño, que no conozca la topografía típica y la belleza de las cuchillas de sus alrededores; que quiera ver espectáculos únicamente posibles en su magnitud como los deportivos y particularmente los motorizados que se realizan acá, tendrá fatalmente que orientarse a visitar nuestra ciudad. (Se proyecta..., 15 de abril de 1936).

La ciudad observada desde el río

Como señaló el diario local años más tarde, la reforma llevada adelante en los treinta fue ambiciosa y exitosa en su objetivo de embellecer la ciudad y convocar turistas (El Parque Urquiza..., 6 de enero de 1945). La década fue catalogada como el momento en que se pudo “dar vuelta la ciudad hacia el río”, metáfora que, con variaciones de prosa, acuñaron muchas ciudades fluviales que refuncionalizaron su ribera (La simple..., 7 de enero de 1945, p. 5).

Reconocer en esta época el germen de la transformación no es motivo para ignorar que el punto de inflexión en el intento por posicionar a la ciudad como un nodo turístico-recreativo se produjo casi tres décadas más tarde, con un

dispositivo concreto, materializado en el mismo borde costero. Se trata del Túnel Subfluvial Hernandarias, inaugurado en 1969, infraestructura que franquea el río Paraná de forma subterránea conectando las provincias de Santa Fe y Entre Ríos.

¿Cómo una obra constructiva vehiculizó un cambio de escala en el proyecto turistificador? La respuesta puede encontrarse en la noción de acontecimiento que Diego Roldán (2017) retoma de Sewell para explicar determinados fenómenos urbanos. El hecho acontecimental –la inauguración del Túnel– revela como un síntoma un proceso temporal más largo. La obra condensó, profundizó y catapultó a la superficie el proceso que transitaba de forma furtiva desde los primeros años de la década del treinta.

El Túnel Subfluvial representó un hito en múltiples sentidos. En términos de conectividad, fue la primera comunicación vial entre la región mesopotámica y el resto del país, eliminando el histórico aislamiento de Entre Ríos, Corrientes y Misiones. Este logro supuso una integración nacional tan anhelada como postergada. Pese a los proyectos planteados desde 1910 (Mateo y Camarda, 2018), que alternaron entre la posibilidad de construir puentes o túneles, las condiciones políticas y económicas del país retrasaron su realización. En particular, las hipótesis de conflictos bélicos con Brasil y el rol del río como defensa natural, desalentaron el desarrollo de una conexión terrestre (Camarda y Mateo, 2018).

La condición insular de la Mesopotamia se convirtió de a poco en un problema para el desarrollo económico. A medida que el automóvil ganaba protagonismo, el río dejó de ser un nexo comunicacional para transformarse en un obstáculo, una barrera líquida que atentaba contra el despegue productivo. Ante la inacción del Estado nacional, el proyecto encontró un intersticio jurídico para desarrollarse como obra interprovincial surcando el río de manera subterránea. Los estudios de viabilidad e impacto realizados en 1955, alineados a los objetivos del Segundo Plan Quinquenal de Perón, impulsaron la concreción del túnel, con la expectativa de que la obra promoviera la reactivación económica, especialmente de Entre Ríos, que llevaba décadas estancada (El Túnel Subfluvial..., 10 de marzo de 1955).

De esta forma, el Túnel constituyó un elemento crucial para la integración productiva nacional y también sudamericana. Referida como “el brazo de

cemento" (Hoy se inaugura..., 13 de diciembre de 1969, p. 21), esta infraestructura fue clave en la integración internacional, ya que devino un paso obligado del Corredor Bioceánico Central, que conecta Porto Alegre (Brasil) con Conquimbo (Chile). El viaducto posibilitó un nuevo eje de circulación este-oeste, en contraste con la estructuración fluvial tradicional norte-sur. A su vez, el inicio de la obra impulsó la licitación para la construcción de dos nuevas conexiones sobre el río Paraná, una al sur de Entre Ríos y otra en Corrientes, profundizando las redes regionales (Ocho ofertas..., 2 de diciembre de 1965).

En términos constructivos, el Túnel materializó una obra singular en su tipo. Incluso en la actualidad, es el único viaducto subfluvial en América Latina y destaca a nivel mundial por la complejidad del entorno en el que se implanta: un río de llanura con lecho barroso. En él se pusieron a prueba tecnologías de vanguardia para la época, como lasers, ecosondas, computadoras, una isla flotante y se insumieron 1.300.000 horas-hombre, entre las que se incluyeron operaciones de buzos tácticos (Hoy se inaugura..., 13 de diciembre de 1969). Estas particularidades lo convirtieron en una obra-objeto. Es decir, además de ser un elemento funcional que conectó dos orillas, fue un objeto de deseo que traccionó un amplio flujo de aficionados que arribaron exclusivamente a admirar la novedad técnica. Paraná se convirtió en un destino turístico no sólo por la posibilidad que brindaba el cruce subfluvial, sino también por la oportunidad de conocerlo. En efecto, dentro de los estudios de factibilidad se contempló el potencial de la obra para fomentar el turismo nacional e internacional (Camarda, 2019).

En el marco de los festejos oficiales por la inauguración, la Municipalidad organizó un "recorrido para los visitantes de la ciudad los días 13 y 14" (Hoy se inaugura..., 13 de diciembre de 1969, p. 8). El croquis mostraba el itinerario sugerido para los turistas, con calles funcionando en un solo sentido que, partiendo desde el Túnel, seguían su recorrido por la costanera baja, media y alta y luego de una vuelta por el centro histórico, volvían hacia el Túnel. Así, en la primera semana, los medios relataban un flujo vehicular denso, con autos sólo separados por centímetros que seguían el itinerario ribereño del túnel y el Parque Urquiza, que para entonces era marcado como el "patrimonio turístico" de la ciudad (Muchos turistas..., 23 de diciembre de 1969, p. 6).

Ya sea con el túnel como medio o como fin, el flujo de vehículos que cruzaron el río diariamente aumentó exponencialmente. Mientras en 1967 la balsa cruzaba un promedio de 950 vehículos, para 1970 fue alrededor de 3000 (Camarda 2019; Müller y Costa, 2017) y para 1973 fue de 4700 (Transito por el túnel, 24 de abril de 1973).

También inauguró un umbral transformador por otros motivos. La obra forma parte de un sistema terrestre de conexión más amplio, compuesto por puentes, viaductos y rutas que la conectan con la ciudad de Santa Fe. En esta constelación destaca la ruta nacional N° 168, que surca la isla Santa Cándida y corre paralela a la ciudad de Paraná. Ésta fue la bisagra entre la ciudad que observa y es observada, al suministrar desde la otra orilla una postal panorámica de la ciudad. Como un mirador, proporcionó una perspectiva del frente costero que devino la carta de presentación de la ciudad.

La imagen, icónica en la actualidad, exhibe una fachada con un espacio vegetado de gran espesura, que tiene el río a sus pies y remata en el nivel superior con la silueta de ostentosas edificaciones que dan la cara al paisaje fluvial. Habitada a mirar el río a partir de la intervención ribereña, Paraná era por primera vez vista desde él y en ese gesto se constituía su postal que sintetizaba una estrategia estética, económica y política de décadas. La fotografía no sólo representó a Paraná tal cual es, sino que contribuyó a performar una idea escenográfica de ella, que luego circuló a escala regional como carta de presentación (Figura 10).

Uno de los protagonistas de esta postal es el Hotel Mayorazgo, un hotel internacional de cinco estrellas inaugurado en 1972. Su particular morfología, despuntando el último nivel de la fachada urbana, adquirió un alto nivel referencial. Se trata de una volumetría arqueada, más ancha que alta, emplazada sobre una curva en lo alto de la barranca. Su construcción comenzó inmediatamente después de la inauguración del Túnel, al igual que la de muchos otros hoteles, pero encarnaba un anhelo postergado desde la década del treinta, como señalamos. Por entonces la Municipalidad reservó aquel solar de 7700 metros cuadrados al filo de la barranca del Parque Urquiza para la futura construcción de un "Hotel de Turismo" (Sors, 1994). En el año 1955, enmarcado en un plan nacional de organización espacial y fomento al turismo (Bruno, 2012), el ejecutivo

autorizó el llamado a licitación para la construcción de dicho hotel. El proyecto que resultase ganador, de acuerdo a las condiciones de “confort, higiene y elegancia” requeridas, sería premiado con la donación del terreno y la exención de pagos de impuestos por el plazo de cinco años (Licitase..., 8 de marzo de 1955, p. 1). A pesar del deseo de las autoridades desde los años treinta y de las flexibilidades conferidas desde entonces, la inversión arribó recién en 1969, momento en que la corporación hotelera CHASA S.A. invirtió 10 millones de pesos.

Con casino, sede de convenciones e instalaciones de vanguardia para la época, el Hotel se inauguró el 10 de junio de 1972. El diario *La Prensa* lo auguraba como el primer hotel del país con características de turismo internacional y, en efecto, se convirtió rápidamente en sede de eventos corporativos nacionales e internacionales, lo que engrosó aún más el flujo hacia Paraná (Hoy en Paraná..., 11 de junio de 1972). Por la relevancia que tuvo esta obra para el horizonte turístico, se trató de un efecto más de aquellos catalizados por el Túnel. En los años setenta Paraná pasó de 200 a 1200 plazas hoteleras (Sors, 1993). Incluso llegó a inaugurarse en 1969 un hotel flotante, el “Buque motor Ciudad del Plata”, que ofrecía al turista todo

tipo de comodidades anclado al puerto de la ciudad (Hoy se inaugura..., 13 de diciembre de 1969, p. 5). Para semana santa de 1973 se registró el récord histórico de visitantes procedentes del país y del extranjero hasta el momento, con un flujo de 247.000 personas (Record de turistas..., 25 de abril de 1973).

El quiebre de sentido que trazó el Túnel se reflejó en innumerables comercios e industrias de la ciudad que se encolumnaron simbólicamente detrás de él. Luego de su inauguración, bancos, hoteles, empresas de transporte, concesionarias y agencias de viajes, entre otras, construyeron su narrativa publicitaria con metáforas alusivas a la obra. En algunos casos se revitalizaron nociones referidas a la modernidad y el progreso. En otros, se adoptó una retórica heroica, describiendo una hipotética batalla entre Túnel-triunfante y el río derrotado. La edición especial que el diario local lanzó en homenaje a este evento se combinaba una prosa épica, que hacía énfasis en el localismo y el federalismo que posibilitó la concreción de la obra (Hoy se inaugura..., 13 de diciembre de 1969). Los flujos de inversiones arribaron a la ciudad para capitalizar la contingencia bajo la forma de emprendimientos, ofertas de servicio y obras edilicias canalizadas hacia el turismo.



Figura 10. Panorámica de Paraná. Andy Abir Alan, 2013. Panoramio. CC BY 2.0

Finalmente, la obra posibilitó la creación material de nuevas espacialidades que fueron claves en el proyecto turístico-recreativo. En las décadas del setenta y ochenta se habilitaron dos espacios sobre la superficie del Túnel, el balneario público Los Arenales (1974) y el Club Náutico (1985). El balneario tenía una superficie de 4 hectáreas, sombrillas de junco y “agua limpia”, ya que se situaba río arriba de los desechos cloacales. La condición concreta de posibilidad de este espacio fueron las operaciones de refulado de la draga María Ana, que succionó la arena del lecho del río para colocar los cilindros de hormigón que componen el Túnel. Los sedimentos se acumularon en la orilla, ganando hectáreas de terreno al río. A su vez, en el año 1980 se concesionaron los terrenos aledaños, pertenecientes al obrador del Túnel. La entidad beneficiaria fue la Liga Naval Argentina, que emplazó allí el Club Náutico Paraná, un espacio social y recreativo con

guarderías para embarcaciones y escuela de deportes acuáticos. Ambos nodos gozaron de amplia popularidad y concurrencia y se incorporaron al derrotero ribereño de la ciudad, que ya ofertaba una multiplicidad de espacios balnearios, deportivos y recreativos (Figura 11).

155

A pesar de que en la actualidad el frente costero dista ser el escenario que describimos,⁵ podemos confirmar que fue precisamente en los años ochenta, despuntado por la obra del Túnel, cuando la ciudad concretó un proyecto iniciado con el desmantelamiento productivo del frente costero. El ápice de estas tendencias se sintetiza en los *slogans* urbanos que fueron paulatinamente acuñados por la Secretaría de Turismo para promover la ciudad turística: “Viva el río en Paraná” y “Paraná, ciudad paisaje”.



Figura 11. Faja balnearia de Paraná, 1970. Archivo personal F. Vázquez.

Conclusión

El principal objetivo de este trabajo fue narrar la reconfiguración del frente costero de la ciudad de Paraná en los años treinta, mostrando su pasaje de nodo productivo a espacio recreativo y turístico. Con ello se buscó matizar la versión canonizada que sostiene que, como materialidad o proyecto, el turismo no arribó a la ciudad hasta el año 1969. Si bien reconocemos que este año fue emblemático, consideramos que no existen fenómenos que emerjan de forma descontextualizada. En este caso se trató de un movimiento que, aunque con éxito cuestionable en algunos aspectos, venía gestándose desde 1930 y tenía manifiestas intenciones de posicionar a Paraná como nodo turístico.

A partir de la decisión de desafectar la costa central de sus actividades productivas, el arroyo Antoñico fungió como límite: al oeste quedaron concentradas las radicaciones industriales y al este las recreativas. En este último segmento se llevaron adelante intervenciones arquitectónicas, ingenieriles y cosméticas que, en pocos años, materializaron el Parque Urquiza, un jardín con infraestructuras de esparcimiento que luego fue complementado por una faja balnearia-deportiva a orillas del río. Esta operación transformó tanto la escenografía concreta de la ribera como la forma en que la ciudad se narró a sí misma. Como se señaló, este momento cristalizó como aquel en el que la ciudad dejó de darle la espalda al río.

Esta temprana resemantización radicó, entre múltiples factores, en la debilidad del puerto de Paraná frente a otros nodos de la región. A partir de entonces, las autoridades estatales encontraron en el turismo un posible motor económico y se involucraron activamente en su fomento. Para ello no bastaba con la intervención material, debían crearse andamiajes semánticos. En esta línea, una batería de operaciones discursivas recayó sobre los elementos de este segmento. La topografía mutó de obstáculo a privilegio y la naturaleza se ordenó de acuerdo con los atributos del jardín romántico, creando un espacio de impostada prístinidad. En esa simulación de naturaleza indómita se encontró una imagen mercantilizable para el turismo.

Al derrotero material y narrativo se sumó la organización de circuitos recreativos, culturales y, sobre todo, deportivos que, con eje en el parque, crearon un abanico de ofertas para los visitantes.

Al crear un balcón escenográfico y una puerta náutica en su orilla, el río cambió de significante, dejando de ser un mero espacio de provisión, desecho o circulación de mercancías.

El año de inflexión fue 1969. La inauguración del Túnel se convirtió en el epíteto del proceso, cambiando su escala y alcance. En un mismo movimiento el Túnel soportó la potencia de dos temporalidades, la inmediatez del acontecimiento, ensayada en la repentina ebullición de emprendimientos, servicios, espacios balnearios y arquitecturas concretas apuntadas a la oferta turística y la de mediano plazo, que arrastraba los proyectos y anhelos de la década del treinta. Su singularidad funcionó como motor material y también simbólico de la ciudad. Al mismo tiempo que proveyó una entrada terrestre a Paraná, se convirtió en el objeto mismo de atracción. Como sostenemos, no fue la causa de la turistificación, sino un dispositivo que impulsó a la superficie un proceso que transitaba de forma furtiva hacía tres décadas.

A su vez, la ruta que conecta la obra subfluvial con la ciudad de Santa Fe habilitó una plataforma voyeurista para observar la fachada Paraná. A la apropiación del río como paisaje se le sumó la ciudad vista como tal, gesto necesario para sintetizar el proyecto turistificador. La ciudad mutó, entonces, de espectador a espectáculo.

De esta forma el frente ribereño, con las barrancas ajardinadas, el mobiliario, la costanera, los balnearios, los clubes, la oferta recreativa y su postal escenográfica no sólo redefinió la relación de la ciudad con su entorno material y su idea de naturaleza, sino que propició un cambio ontológico en la ciudad entera, que dejó de estar vinculada exclusivamente a su rol administrativo o productivo, e inauguró la posibilidad de convertirse en un espacio recreativo y turístico.

Notas

157

¹ El primer enclave fue el Puerto de la Capitanía o Puerto Viejo, localizado en la desembocadura del arroyo Antoñico. Funcionó entre 1822 y 1901 y tuvo un destacado rol político. El siguiente fue el Puerto de Bajada Grande, inaugurado en 1896, un puerto privado, con ferrocarril, perfil agroexportador y salida a ultramar. Finalmente, ante la obsolescencia del Puerto Viejo, en 1905 el Estado Nacional inauguró el Puerto Nuevo, en el estuario del arroyo La Santiagueña. Al estar desprovisto de instalaciones ferroviarias acabó siendo un puerto de cabotaje y de pasajeros.

² La Batería fue un antiguo fortín con piezas de artillería, emplazado en lo alto de la barranca con el objetivo de defender el Puerto Viejo.

³ Con posterioridad completaron esta faja el Club de Pescadores en 1945 y el Club Atlético Estudiantes en 1957, ambos desarrollando equipamientos deportivos y balnearios.

⁴ La Balsa Automóvil se encargaba de realizar viajes de una orilla a otra del río Paraná. En sus primeros años brindó dos servicios diarios con capacidad para trasladar 100 vehículos y 400 personas (Camarda, 2019).

⁵ A partir de los años ochenta este perfil se fragmentó y la territorialidad costera fue asediada por nuevos actores, apropiaciones y materialidades, principalmente debido al cambio en la matriz socioeconómica y el avance de intereses privados. Para un análisis en profundidad véase Goñi (2024).

Referencias

- Alonso, L. (2016). La construcción de la *Paraná Moderna*: imaginar el territorio, planificar el poblamiento. *Constelaciones, Revista de Comunicación y Cultura*, (6), 26-33. https://recapilac.irice-conicet.gov.ar/system/files/constelaciones_6_articulo_imaginar_el_territorio_proyectar_la_poblacion.pdf
- Andy Abir, A. (2013). Panorámica de Parana, Entre Ríos [Fotografía]. Panoramio. <http://www.panoramio.com/photo/97828154>
- Avero, C. (1945). *Álbum de los recuerdos de Paraná*. Grandes Tiendas La Pampa.
- Balnearios (20 de marzo de 1933). *El Diario*, p. 5.
- Berduc, D.N. (1891). *Memorias del presidente de la ciudad de Paraná*. D. N. Berduc. Imprenta Martín Biedma.
- Bruno, P. (2012). Los hoteles de turismo (1930-1955): piezas claves del territorio turístico de la Argentina. *Registros. Revista de investigación histórica*, (9), 54-80. <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/84>
- Camarda Medina, M., y Mateo, J. (2018). Las políticas públicas, el túnel subfluvial entre Paraná y Santa Fé y la integración física de la Megapotamia. *Revista Transporte y Territorio*, (18), 222-245. <https://doi.org/10.34096/rtt.i18.4935>
- Camarda, M. (2019). Una aproximación económica a los proyectos de conexión de Paraná con Santa Fe antes del túnel subfluvial. *Revista de estudios marítimos y sociales*, (14), 178-195. <https://estudiosmaritimossociales.org/revistas/remss14/Camarda.pdf>
- Construcción de ranchos (23 de julio de 1932). *El Diario*, p. 3.
- Crecida expectativa han provocado los festivales náuticos y boxísticos a desarrollarse mañana por la noche en esta capital (18 de enero de 1935). *El Diario*, p. 11.
- El baile del Paraná Rowing Club (8 de enero de 1936). *El Diario*, p. 3.
- El boteciclo (20 de noviembre de 1933). *El Diario*, s.p.
- El embellecimiento del Parque Urquiza (13 junio de 1933). *El Diario*, p. 4.
- El Parque Urquiza. Paseo tradicional apaga su belleza entre las malezas (6 de enero de 1945). *El Diario*, s.p.
- El porvenir industrial de Paraná (9 de mayo de 1933). *El Diario*, p. 5
- El próximo viaje de turismo en automóvil a través del litoral (2 de octubre de 1933). *El Diario*, s.p.
- El trayecto del curso (15 de enero de 1935). *El Diario*, p. 4.
- El Túnel Subfluvial que nos mantendrá en comunicación permanente con Santa Fe demandará 350 millones de pesos (10 de marzo de 1955). *La Acción*, p. 3.
- Embellecimiento edilicio. Ideas relativas a la extensión del Parque Urquiza y a la creación de jardines de invierno (29 de marzo de 1925). *El Diario*, p. 1.
- Embellecimiento y utilidad (14 de agosto de 1932). *El Diario*, p. 1.
- En la sesión de ayer, el Consejo Deliberante trató diversos asuntos (14 de agosto de 1932). *El Diario*, p. 3.
- En Paraná quedó inaugurada ayer la exposición del litoral (25 de marzo de 1935). *El Orden*, p. 2.
- Fernández, M. I. (2018). Construcciones para el turismo. Balnearios fluviales y lacustres. Buenos Aires, 1936-1940. *Investigación + Acción*, (21), 127-142. <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/ia/article/view/271>
- Gigantesca obra de embellecimiento llevada a cabo por el presidente municipal señor Bertozzi (15 de mayo de 1933). *El Diario*, pp-6-8.
- Goñi, M. (2024). Frentes urbanos y cuerpos acuáticos. Un avistaje al borde costero de la ciudad de Paraná (Entre Ríos). *Ejes de Economía y Sociedad*, (14), 1-35.

- <https://pcient.uner.edu.ar/index.php/ejes/article/view/2042>
- Gran balneario de la isla. La mejor playa de la provincia (7 de enero de 1934). *El Diario*, p. 5.
- Hoy en Paraná, la inauguración parcial del primer hotel del país con características de turismo internacional (11 de junio de 1972). *La Prensa*, p. 10.
- Hoy se inaugura el Túnel subfluvial. Edición especial (13 de diciembre de 1969). *El Diario*, pp.1-40.
- La atracción turística organizada (14 de abril de 1936). *El Diario*, s.p.
- La ciudad baja (9 de enero de 1935). *El Diario*, p. 4.
- La construcción de obras públicas es el procedimiento más eficaz para combatir la desocupación (23 abril de 1933). *El Diario*, s.p.
- La Danza de la Flecha pondrá una palpitación indígena al Parque Urquiza (1 junio de 1933). *El Diario*, p. 4.
- La edificación en Paraná. Edificaciones y reparaciones efectuadas durante el año. (10 de enero de 1925). *El Diario*, p.1.
- La fiesta de la natación entrerriana (3 de febrero de 1934). *El Diario*, p. 9.
- La iniciativa privada y el turismo (1 de septiembre de 1931). *El Diario*, p. 3.
- La simple ampliación de una ordenanza tendría influencia fundamental en el futuro urbano de la ciudad (7 de enero de 1945). *El Diario*, p. 5.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing Libros.
- Licitase la adjudicación de la concesión del Hotel Turismo (8 de marzo de 1955). *La Acción*, p.1.
- Los resultados de la fiesta náutica anoche en el Rowing Club (13 de enero de 1935). *El Diario*, s.p.
- Mateo, J. y Camarda, M. (2018). Un puente hasta el túnel entre Santa Fe y Paraná. Los intentos de conexión carretera de la mesopotamia argentina hasta su instalación definitiva en la agenda de las políticas públicas (1911-1960). En A. Nieto y G. Yurkievich (Comps), *Espacios portuarios. Tensiones y reflexiones*. GesMar.
<https://gesmar.estudiosmaritimossociales.org/editorial/coleccion-puertos/espacios-portuarios/un-puente-hasta-el-tunel/>
- Medina, J. (2007). La evolución de la imagen turística de Entre Ríos. *Tiempo de Gestión*, 3,(4), 27-3.
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4005993.pdf>
- Melhem, M. (2023). *Las ciudades del río*. 170 Escalones.
- Muchos turistas visitaron Paraná el sábado y el domingo (23 de diciembre de 1969). *El Diario*, p. 6.
- Müller, L. y Costa, C (2017). Vencer al río. Técnica, política e integración territorial en el caso del Túnel Subfluvial Hernandarias. *XVI Jornadas Interescuelas. Departamentos de Historia*. Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Musich, W., Vega, N. y Larker, J. (2019). Configuración y estado actual de un paisaje cultural portuario en la ciudad de Paraná. *Res Gesta*, (55), 30-44.
<https://repositorio.uca.edu.ar/bitstream/123456789/9796/1/configuracion-estado-actual-paisaje.pdf>
- Musich, W., Vega, N. y Larker, J. (2021). El Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná (Argentina) durante el siglo XX. Aproximaciones a un objeto de estudio. *Revista Drassana*. (29), 96-113.
<https://revistadrassana.cat/index.php/Drassana/article/view/676/790>
- Musich, W., y Melhem, M. (2019). El espacio urbano estructurado a partir de la construcción y operatividad del Puerto Nuevo de la ciudad de Paraná durante el siglo XX. Una periodización. *XVII Jornadas*

- Interescuelas. Departamentos de Historia. Universidad Nacional de Catamarca.*
- Navegación fluvial Carlos Sarsotti e Hijos (13 de octubre de 1933). *El Diario*, p. 3.
- Notas sociales (10 de enero de 1935). *El Diario*, p. 6.
- Notas sociales (10 de febrero de 1936). *El Diario*, p. 6.
- Notas sociales (11 de enero de 1935). *El Diario*, p. 6.
- Notas Sociales (16 de enero de 1935). *El Diario*, p. 6.
- Obras de embellecimiento en el Parque Urquiza (17 de marzo de 1932). *El Diario*, p. 1.
- Obras públicas municipales. La tarea de la Comisión Prodescoupados (26 de abril de 1932) *El Diario*, pp. 3-4.
- Ocho ofertas para construir dos puentes (2 de diciembre de 1965). *La Nación*, s.p.
- Ordenanzas y resoluciones promulgadas (21 septiembre de 1933). *El Diario*, s.p.
- Páez, E. (2018). *Huellas del Puerto Viejo. La persistencia de un barrio*. Delta Editora.
- Pandiani, M. (2007). El transporte fluvial y su aporte al turismo. *Tiempos de Gestión*, (4), 13-27. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4005969>
- Parque de diversiones en el Parque Urquiza (5 de febrero de 1937). *El Diario*, p. 5.
- Pastoriza, E. (2011). *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Edhesa.
- Pastoriza, P. y Piglia M. (2012). El turismo como campo de reflexión (indagación) histórica: políticas públicas, prácticas y representaciones. *Registros. Revista de investigación histórica*, (9), 2-7. <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/79>
- Record de turistas en Paraná (25 de abril de 1973). *La Acción*, p. 2.
- Regresó el señor Bertozzi despues de tener pleno éxito en las gestiones que le encomendara la Junta de Gobierno (23 de febrero de 1949). *El Diario*, p. 4.
- Rocha, V.C. y Melhem, M.C. (2015). Trayectorias Ribereñas. Territorios posibles. Iniciativas sobre los Ríos Paraguay, Paraná y de la Plata. *Tiempos de Gestión*, (20), 169-205. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7129999>
- Roldán, D. (2006). En el balneario. En *La sociedad en movimiento. Expresiones culturales, sociales y deportivas (Siglo xx)*. Prohistoria.
- Roldán, D. (2017). Eventos, conmemoraciones y producción del espacio ribereño en Rosario (1978-2004). *XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Mar del Plata.
- Schlüter, R. (2008). *Turismo. Una visión integradora*. CIET.
- Se oficializan las gestiones que se venían realizando para la construcción del balneario municipal (8 de enero de 1935). *El Diario*, p. 5.
- Se proyecta la construcción de un Hotel Casino. Los fundamentos aducidos en favor de la interesante iniciativa. Mensaje del intendente (15 de abril de 1936). *El Diario*, p. 5.
- Si en Paraná hubiera ruleta... (24 de abril de 1936). *Caras y Caretas*, p. 5.
- Silvestri, G. (2003). *El color del río: historia cultural del paisaje del Riachuelo*. Prometeo Ediciones.
- Solicitase habilitar el Thompson para la temporada balnearia (5 de noviembre de 1956). *El Diario*, p. 4.
- Sors, O. (1993). *Paraná después del Túnel Subfluvial. 1960-1990*. Imprenta Los Gráficos.
- Sors, O. (1994). *Paraná. Dos siglos y cuarto de su evolución urbana*. Imprenta Los Gráficos.

- Swyngedouw, E. (2011). ¡La naturaleza no existe! La sostenibilidad como síntoma de una planificación despolitizada. *Urban*, (1), 41-66.
<https://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/410>
- Tránsito por el túnel (24 de abril de 1973). *La Acción*, p. 1.
- Turismo hacia Entre Ríos (septiembre de 1933). *El Diario*, p. 4.
- Un paseo por la ciudad de Paraná y una charla con su intendente (10 de agosto de 1935). *Caras y Caretas*, p. 95.
- Vistas del Parque Urquiza (11 de diciembre de 1933). *El Diario*, p. 1.
- Vistas del Parque Urquiza (24 de diciembre de 1933). *El Diario*, s.p.
- Vistas del Parque Urquiza (27 de diciembre de 1933). *El Diario*, s.p.
- Wallingre, N. (2007). *Historia del turismo argentino*. Ediciones Turísticas.
- Ya están listas las máquinas (8 de abril de 1936). *El Diario*, p. 11.

Morena Goñi

Licenciada en Historia, Universidad Nacional de Rosario. Doctoranda en Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Entre Ríos. Becaria doctoral Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Centro de Investigaciones Sociales y Políticas (CISPO). Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de Entre Ríos. Alameda de la Federación 106, Buenos Aires 389, E3100 Paraná, Entre Ríos, Argentina.

morenagoni@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-1713-5046>