

universidad de buenos aires  
facultad de arquitectura, diseño y urbanismo

anales del instituto de arte americano  
e investigaciones estéticas "mario j. buschiazzo"

año 2011

ANALES

DEL INSTITUTO  
DE ARTE AMERICANO  
E INVESTIGACIONES  
ESTÉTICAS

BUENOS AIRES  
EN PROYECTOS

# ANNALES

DEL INSTITUTO

DE ARTE AMERICANO  
E INVESTIGACIONES  
ESTÉTICAS

# ANNALES

DEL INSTITUTO  
DE ARTE AMERICANO  
E INVESTIGACIONES  
ESTÉTICAS

universidad de buenos aires  
facultad de arquitectura, diseño y urbanismo

anales del instituto de arte americano  
e investigaciones estéticas "mario j. buschiazzo"



## **UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES**

### **Rector**

Dr. Rubén Halló

### **Vicerrector**

Prof. Alberto Barbieri

## **FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y URBANISMO**

### **Decano**

Arq. Eduardo Cajide

### **Vicedecano**

Arq. Daniel Miranda

### **Secretario de Investigaciones**

Arq. Guillermo Rodríguez

### **Prosecretario de Investigaciones**

Arq. Liliana D'Angeli

## **INSTITUTO DE ARTE AMERICANO E INVESTIGACIONES ESTÉTICAS "MARIO J. BUSCHIAZZO"**

### **Director**

Dr. Arq. Mario Sebastián Sabugo

### **Director Adjunto**

Dra. Arq. Alicia Novick

### **Secretaria Técnica Administrativa**

Lic. Ana María Sonzogni de Lang

## **ANALES DEL IAA**

### **Editores de este número**

Dra. Arq. Graciela Favelukes y Dra. Arq. Alicia Novick

Lic. Guillermina Zanzottera (asistente)

### **Diseño Gráfico**

Valeria Hasse

### **Comité Científico**

Stella Bresciani (UNICAMP, Brasil); Perla Bruno (UNMDP); Graciela Favelukes (CONICET, IAA-FADU-UBA); Roberto Fernández (UNMDP, FADU-UBA); Horacio Caride (IAA-FADU-UBA); Fernando Diez (UB); Alicia Novick (IAA-FADU-UBA Y UNGS); Jorge Ramos (IAA-FADU-UBA); Cecilia Rodríguez dos Santos (UNM, Brasil); Joaquín Sabaté Bel (ETSB-UPC, España); Mario Sabugo (IAA-FADU-UBA), Rodolfo Santa María (UAM, México); Roberto Segre (UFRJ, Brasil), Claudia Shmidt (UTDT).

universidad de buenos aires  
facultad de arquitectura, diseño y urbanismo

anales del instituto de arte americano  
e investigaciones estéticas "mario j. buschiazzo"

año 2011

BUENOS AIRES  
EN PROYECTOS

Las opiniones vertidas en artículos son responsabilidad de los autores, los que también son responsables de contar con los derechos y/o autorizaciones correspondientes respecto de todo el material entregado para su publicación y difusión, ya sea texto, fotografías, dibujos, gráficos, croquis y o diseños, que conforman sus artículos.

Los autores ceden sus derechos a la revista Anales del IAA, en tanto la revista no asumirá responsabilidad alguna en aspectos vinculados a reclamaciones de derechos planteados por otras publicaciones. El material publicado en los Anales podrá ser reproducido total o parcialmente a condición de citar la fuente original.

ISSN: 1853-5518

Impreso en Argentina en 2012

Hecho el depósito que marca la Ley 11.723. Todos los derechos quedan reservados.

## CARTA DEL DIRECTOR

Es con inocultable satisfacción que el Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo" (IAA) puede dar a conocer a sus lectores este número 41 de sus tradicionales *Anales*.

El número 39-40, inmediatamente anterior, correspondió a los años 2005 y 2006 y había aparecido en diciembre de 2007. Desde entonces, la interrupción de los *Anales* no fue de ningún modo un fenómeno inédito considerando todas las vicisitudes de su trayectoria, pero esta vez se vinculó claramente con las circunstancias en que el IAA atravesó un período de acefalia, luego del fallecimiento de su anterior Director, el Dr. Arq. Alberto S. J. De Paula, sucedido en el mes de mayo de 2008.

Felizmente, la decisión del decano de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Arq. Eduardo Cajide, de proveer en diciembre de 2010 una Dirección interina al Instituto, permitió recuperar la institucionalidad del IAA y reorganizar sus actividades.

Tenemos la convicción de que, con el mismo espíritu, la aparición de estos nuevos *Anales* forma parte de la reactivación institucional llevada a cabo durante 2011. Nos referimos a medidas y logros tales como el nombramiento de la Directora Adjunta y la Secretaria Técnica Administrativa, el nombramiento de Directores de las Secciones de Estudios Históricos y de Investigaciones Estéticas, la elección de representantes de los investigadores, becarios y personal técnico y administrativo al Comité Académico, la constitución y funcionamiento del mismo, la adecuación del Reglamento del IAA a la normativa vigente para los institutos de la Universidad de Buenos Aires, la consolidación y refinamiento del sitio web del IAA incrementando significativamente su cantidad de suscriptores y visitantes cotidianos, la renovación de los Seminarios de Crítica, la creación de los Eventos mensuales del IAA, y la redacción colectiva de la Memoria del IAA correspondiente al bienio 2010-2011.

Los *Anales* fueron concebidos desde su primer número como una publicación especializada, abierta a todos los investigadores, fueran o no del IAA, y orientada a difundir ampliamente los productos de una vitalidad intelectual argentina y americana que merecía, y sigue mereciendo, disponer de los mejores y más cuidados medios de expresión.

La misión de los *Anales* sigue estando vinculada al fortalecimiento y ampliación del campo disciplinario de las historias y las estéticas de la arquitectura, la ciudad y el diseño. No se trata de aportar respuestas operativas e inmediatas a los proyectistas y diseñadores; se trata más bien de mantener y profundizar una instancia de reflexión histórica acerca de las acciones, los discursos y los objetos relacionados con el proyecto. Es en este marco conceptual que entendemos también el futuro y las perspectivas de nuestros estimados *Anales*, cuyas próximas ediciones –de hecho– ya se encuentran en preparación.

En fin, no queremos omitir que todas estas proposiciones para los *Anales* y para otras nuevas y más ricas actividades académicas del Instituto podrían ser entendidas como una simple expresión de deseos, si no fuera porque detrás de las mismas contamos con su mayor fortaleza, que reside en el talento y la laboriosidad de sus investigadores, sus becarios y su personal técnico y administrativo; en ellos está la mejor garantía de que se siga concretando todo lo que podemos imaginarnos.

**Mario Sabugo**

## BUENOS AIRES EN PROYECTOS

Con este número temático se da inicio a un nuevo ciclo de la publicación *Anales* del IAA. Los futuros ejemplares de la revista se referirán a ciudades latinoamericanas (2012), a historias del diseño (2013), y seguirán de ahí en adelante otras problemáticas específicas, con el objetivo de identificar que es lo que sabemos y que es lo que nos falta saber en temas de historia de la arquitectura, la ciudad, el urbanismo y el diseño en América Latina.

El número que presentamos reúne quince trabajos de investigación, que en su mayoría resultan de tesis de doctorado en curso o terminadas, y que desde problemas y objetos particulares, ofrecen un panorama acerca del rol que les cupo a los proyectos en la construcción de Buenos Aires. Por un lado, los proyectos son objetos de estudio que se presentan como un interesante observatorio a los efectos de comprender las modalidades de pensar y construir la ciudad a lo largo del tiempo. En particular, para los arquitectos que hacemos historia, investigar acerca de los proyectos desde una dimensión temporal es inquietante por demás pues nos ubica en el corazón de los desafíos de nuestro oficio. La historia, ya lo sabemos, no nos ofrece certezas proyectuales, pero nos permite construir una distancia crítica y, sobre todo, reflexionar sobre el espesor histórico del territorio sobre el que operamos. Por otra parte, los proyectos, sus alternativas, sus transformaciones y su desigual fortuna son un fabuloso instrumento para dar cuenta de las transformaciones de Buenos Aires, esa ciudad que fue resultado de un proyecto fundacional de cuño moderno que fue reformulado una y otra vez a lo largo de su historia.

Conceptualmente, podemos afirmar que estos textos hacen, de diversas maneras, historia urbana. Ahora bien ¿la historia urbana existe como un campo específico? Es cierto que, hasta hace muy poco tiempo sus incertidumbres eran muy debatidas. Algunos autores defendían la existencia de un registro específico, argumentando que se trataba de un saber integral sobre una ciudad, posible de ser constituido como una problemática. Otros autores se negaban de plano a reconocer su autonomía relativa, argumentando que el estudio de la ciudad requiere de las ópticas de diversos saberes disciplinarios. Varios autores fueron baliizando el camino, ofreciendo pistas para considerar la existencia de ese campo. Fue Agulhon en *L'Histoire de la France Urbaine* quien desactivó de plano esa controversia al plantear que el campo de las historias de la ciudad refiere a miradas diversas pero sobre una realidad única pues "uno de los méritos de la historia urbana podría ser el de aportar a los estudios (sociales, políticos, culturales) la complejidad de la visión que es inherente a la perspectiva geográfica. Porque, después de todo, lo urbano es una categoría geográfica." La perspectiva geográfica, así planteada, remite indudablemente a la dimensión del territorio construido, ese denominador común que permite articular las múltiples ópticas que se juegan en la construcción de las historias urbanas. En la medida que los textos de este número apuntan a examinar los modos de pensar, de imaginar y de entender la ciudad en relación con las transformaciones de su espacio construido, consideramos que se trata de artículos de historia urbana.

Metodológicamente, los trabajos proponen renovadas fuentes y materiales, considerando las representaciones en tanto dimensiones de las prácticas y habilitando la construcción de varios objetos de estudio. Esta operación sigue de alguna manera las premisas de los estudios culturales que permitieron saldar las tradicionales oposiciones entre ideas y formas de hacer. En primer lugar, en la línea propuesta por los autores anglosajones y sus tradiciones

de interpretación literaria, algunos artículos recuperan las propuestas seminales de Raymond Williams, Carl Schorszke o Marshall Berman. Desde esos antecedentes, se analizan los discursos desde las representaciones en relación a las modalidades de pensar y operar sobre el espacio construido. Por otro lado, sobre la experiencia acumulada de la historia del arte y de la arquitectura, se lleva a cabo un trabajo minucioso sobre las representaciones gráficas, tanto en las imágenes técnicas –como la cartografía, los dibujos de los proyectos, los esquemas– como en las pinturas, los grabados, el humor gráfico y, más ampliamente, las ilustraciones de la prensa escrita. Desde esos referentes y materiales, los trabajos que presentamos, sobre la base de la lectura interpretativa de textos y de imágenes, organizan variadas tramas donde se articulan las ideas y las prácticas, los actores y las culturas, los objetos y los procesos. Esas idas y vueltas, más zigzagueantes que sistemáticas, logran iluminar el tejido de la construcción de la ciudad.

A los efectos de organizar una suerte de historia de Buenos Aires desde los proyectos que presentan los artículos, organizamos una secuencia desde criterios cronológico-proble-mático que, como ventanas, permiten mostrar escenarios históricos en correlato con formas urbanas.

### **La ciudad capital desde los proyectos políticos y científicos**

El primer conjunto de textos da cuenta de los grandes proyectos que estuvieron por detrás del crecimiento y la metropolización de la ciudad. Un ciclo que se abre en las vísperas de la Capitalización (1880), cuando la ciudad pasaba apenas de 180000 habitantes y se clausura en el Centenario (1910), cuando la población alcanza ya el millón y medio. En esos años, junto con el Estado Nacional, se formaron una ciudad y una sociedad urbana que eran objeto de estudio y acción de una amplia gama de nuevos actores técnicos, políticos y científicos. No se trataba simplemente de dos Argentinas, como planteó una historia tradicional que oponía la ciudad de los anarquistas y las revueltas sociales y la de quienes se ocupaban de acumular riquezas y publicitar el progreso del país moderno ante el mundo. Más bien, ambos grupos, con estrategias en pugna, compartían la ilusión del futuro pues ricos y pobres imaginaban un porvenir donde se resolverían los desajustes sociales y espaciales.

Enfocado en las vísperas de ese ciclo, el artículo de **Graciela Favelukes** presenta la larga historia de la regularidad en Buenos Aires. Según se argumenta, la cuadrícula que organizó la ciudad y la sociedad urbana no es tributaria solamente de la impronta fundacional y de las Leyes de Indias. A través del examen de la cartografía de la modernización temprana de la ciudad, el texto estudia los proyectos administrativos y políticos que, en consonancia con las herramientas técnicas y cognitivas disponibles, estuvieron por detrás de las formas urbanas.

Los proyectos políticos en pugna en torno de la ciudad capital son examinados por **Claudia Schmidt**. Según se presenta, esa capital permanente, sede de las autoridades y las instituciones nacionales, no fue sólo el corolario de la puesta en marcha del país moderno sino el resultado de intensas luchas de intereses y de proyectos políticos contrapuestos que dejaron sus huellas en una ciudad que se transformaba.

El cuerpo urbano, presentado por **Horacio Caride**, se plantea como una suerte de metáfora de una multiplicidad de proyectos científicos que se proponían transformar la ciudad desde el objetivo de transformar la sociedad. Los discursos de los hombres de estado, de los

higienistas, de los reformadores, trataban de movilizar los recursos para paliar con racionalidad, desde proyectos de intervención y control, los males sociales y sus orígenes urbanos.

El escenario que despliega **Margarita Gutman** es el de las anticipaciones, que se dirimen en una multiplicidad de registros, cuando, tanto en Argentina como en el resto del mundo y tal como lo muestra la circulación internacional de las imágenes, el futuro desde sus múltiples y controvertidos proyectos, se presenta como una ilusión compartida. El repertorio de gráficas da cuenta de la desmesurada confianza en el porvenir que se dirime en las vísperas de la primera guerra mundial.

### **Edificios e imágenes de la ciudad moderna**

El segundo conjunto de trabajos examina los edificios que construyen el paisaje de la ciudad moderna, cuando las sedes monumentales de los poderes del estado y de las empresas públicas y privadas compiten en las localizaciones emblemáticas de la ciudad. En ese proceso, que difiere tanto de los cambios decimonónicos que se operaron en las ciudades europeas de origen medieval como de los rascacielos de la ciudad americana, se fue construyendo una particular fisonomía porteña, donde se tradujeron en clave local, los lineamientos de la composición académica y los alardes tecnológicos de los nuevos materiales.

Los grandes edificios públicos fueron examinados desde las representaciones fotográficas por **Marta Mirás**. Su texto utiliza las fotografías para mostrar los cambios urbanos mostrando que los registros gráficos fueron un insumo central en la construcción de la ciudad moderna. Esas imágenes dan cuenta de que la nostalgia por el Buenos Aires que desaparece no fue dominante en la Buenos Aires de la expansión moderna, donde prevaleció el entusiasmo por la demolición y por la fabricación de lo nuevo.

Desde otras aristas, **Rita Molinos** pone el foco en el controvertido proceso que fue desde el proyecto a la construcción del Palacio del Congreso. Su relato nos aleja de las vistas de los monumentos y de las figuras heroicas de los arquitectos consagrados por la literatura y nos interna en los oscuros procedimientos administrativos, en los vaivenes de las finanzas y en la corrupción que se juega en la producción de la obra pública.

Los edificios públicos monumentales tuvieron un rol significativo, al igual que los rascacielos que comenzaron a elevarse en la ciudad. **Virginia Bonicatto** examina los comienzos de los rascacielos porteños, indicando con mucha precisión su especificidad respecto de los referentes americanos y europeos que da como resultado el muy particular *skyline* porteño.

### **La expansión metropolitana**

Un tercer conjunto de trabajos refiere al rol que les cabe a los grandes proyectos en los años treinta. En 1936 la ciudad detenía su crecimiento con un millón y medio de habitantes, mientras los pueblos suburbanos iban tomando el relevo. En esos años se debate acerca de la ampliación de los límites de una aglomeración que era objeto de programas y estrategias de planificación. En ese contexto, en el clima de la post crisis, el amplio plan de obras públicas se presentaba como un reaseguro del mercado de trabajo y un recurso para equipar el centro de una ciudad que se transforma en el centro del Gran Buenos Aires.

El estudio de **Ana Gómez Pintus** efectúa una excursión a los suburbios, estudiando los loteos de los barrios parque que fueron configurando el territorio del Gran Buenos Aires. Su estudio da cuenta de una dinámica urbanística, con más mercado que estado, que se diferencia de las lógicas que operaron en la expansión desde el centro a los barrios. Los materiales del Archivo de Geodesia de La Plata permiten iluminar las estrategias inmobiliarias y las tradiciones topográficas en juego.

En contracara, el centro se fue transformando y equipando. La fáustica apertura de la Avenida 9 de julio es estudiada por **Alicia Novick**. La historia proyectual de la avenida, la toma de decisiones que rodea su apertura así como las modalidades de comunicar el proyecto al gran público nos remiten a los dilemas de la década. Se trata de un punto de inflexión pues clausura el ciclo de avenidas decimonónicas, abriendo a su vez el ciclo metropolitano que se condensa en la arteria regional.

Por su parte, **Valeria Gruschetsky** analiza otro de los grandes proyectos de la década del treinta, el de la Avenida general Paz que materializó la frontera de la capital. Imaginado como un cinturón verde, en su complejidad de obra paisajística, de vialidad y de expresión pintoresca, el proyecto interpela los saberes técnicos, traduciendo en versión local muchos de los debates internacionales sobre carreteras, *park ways* y comunicaciones interurbanas.

Esa inquietante modernidad, cuando la ciudad crecía más allá de sus límites jurídico administrativos, era objeto de representaciones cruzadas. La expresiones artísticas y literarias son examinadas por **Catalina Fara** en el panorama inquietante e inestable de esos años, cuando las demoliciones y la obra nueva excitaban la imaginación de los porteños. La nostalgia del barrio y del suburbio tomaba forma en oposición al centro.

## La vivienda y el hábitat desde las publicaciones

Hacia la mitad del novecientos, los edificios en altura y la consagración de los principios de la "arquitectura nueva" venían de la mano de la confianza en la planificación y en los técnicos. Sin embargo, paulatinamente, el clima político de los setenta, los interrogantes acerca del progreso y los debates en torno del desarrollo instalan las dudas y las incertidumbres acerca de los alcances del desarrollo y del progreso. En un contexto de transformaciones, la vivienda tenía aún un rol destacado en los programas políticos y técnicos, relevancia que luego fue perdiendo frente a las propuestas de los proyectos urbanos y de los espacios públicos como se verá en el próximo apartado. Los estudios sobre el hábitat desde una perspectiva cultural, nos recuerdan también que después de varios años de eclipse, el hábitat y la vivienda están recibiendo una atención renovada desde lo académico y desde las políticas públicas.

La Mafalda de Quino es el prisma desde donde examinar las transformaciones de la vida cotidiana en el contexto del clima sesentista. El texto de **Rosa Aboy** analiza las representaciones acerca del departamento porteño, en el marco del pasaje de la casa al edificio en altura de las clases medias urbanas que la propia historieta contribuyó a construir desde lo identitario.

Por su parte, el objeto de estudio de **Sandra Sánchez** es el de las casas publicadas en las revistas de arquitectura y en los folletos de promoción inmobiliaria. Desde esas fuentes, el objetivo de su texto no reside en analizar las configuraciones de la arquitectura en sí. Se trata más bien de ponerlas en relación con los cambiantes modos de habitar que reflejan y a los que, además, les otorgan sentido.

## Proyectos urbanos y espacios públicos.

En un contexto de crisis de paradigmas y con el retorno de la democracia, las nuevas palabras clave de patrimonio, participación, ambiente, proyecto urbano y espacio público fueron adquiriendo derecho de ciudadanía. La noción de “proyecto urbano” tomó presencia hegemónica durante los años ochenta, como corolario de una serie de debates y experiencias en un momento de disolución de las bases del urbanismo tradicional. En sus alcances proponía la recuperación de los valores simbólicos y materiales de la ciudad tradicional, como contrapartida de la abstracción del *zoning* y frente a los espacios indeterminados de la modernidad. Se presentaba como una herramienta capaz de dar forma al espacio construido desde el fragmento y operó por algo más de dos décadas como un instrumento urbanístico que buscó recuperar y rehabilitar el centro de las ciudades. Más recientemente, la noción empezó a ser cuestionada al considerarse el proyecto urbano como pieza de un ciclo neoliberal que contribuyó a profundizar procesos de fragmentación y segregación.

El texto de **Guillermo Jajamovich** nos presenta las alternativas técnicas y políticas que se jugaron por detrás del Concurso de las Veinte Ideas, organizado conjuntamente por el Municipio de Buenos Aires y el Ayuntamiento de Madrid en 1986. El trabajo pone de manifiesto el renovado peso de los arquitectos proyectistas en tema urbanos, a la vez que da cuenta de las controvertidas articulaciones entre saberes técnicos y poderes políticos que se pueden observar en el contexto crítico de esos años de recuperación democrática.

Cerrando la serie de artículos, el texto de **Daniel Kozak** presenta un estudio de larga duración sobre la historia de las propuestas para el edificio del Mercado de Abasto, que opera como un prisma para indagar en torno del ciclo de la ciudad capital, de la modernización de los treinta, del canto del cisne del reformismo –visible en las propuestas de los arquitectos y del Hogar Obrero desde fines de los años setenta– y que se cierra con las operaciones globalizadas del fin del siglo XX.

Finalmente, el conjunto de los artículos nos habla sobre Buenos Aires pero también sobre el estado de los estudios. Por un lado, iluminan aristas, pliegues, propuestas que se imaginan y se construyen. Por el otro, en su dimensión de historias urbanas, estos relatos confrontan y relacionan una serie de objetos y problemas propios de la política, la ciencia, la edificación con las configuraciones del territorio. Los trabajos reunidos muestran que la transformación de la ciudad no aparece como el resultado de fuerzas impersonales, abstractas y autónomas, sino por el contrario como un campo de tensiones en el que se dirimen voluntades, saberes y tradiciones diversas. Solo cabe esperar que, más que cerrar cuestiones, este número de *Anales* contribuya a instalar nuevos debates y nuevas preguntas.

**Alicia Novick**  
**Graciela Favelukes**  
editoras

# FIGURAS Y PARADIGMAS. LAS FORMAS DE BUENOS AIRES (1740-1870)

Graciela Favelukes \*

Hacia la mitad del siglo XIX se cuestionaba desde una nueva sensibilidad romántica la cuadrícula de la ciudad americana, a la que se asimilaba al oprobio del pasado hispánico y al atraso. Esta valorización negativa sin embargo, no era universal, de hecho, por esos años los ensanches de las ciudades, en especial europeas, se diseñaban con tejidos geométricos ponderados de manera positiva. En clave similar actuaban los técnicos locales, aplicando métodos de organización y control del espacio basados en la geometría elemental de la retícula y en la cuantificación estadística. Este variado abanico pone de manifiesto la complejidad histórica de una disposición espacial y simbólica cuya "naturalidad" es discutible. En este trabajo proponemos enfocar este problema desplazando la pregunta acerca del origen de la regularidad hacia su persistencia y su ductilidad, poniendo el acento sobre las dimensiones prácticas y técnicas en las que se desplegó el devenir regular de Buenos Aires. De este acercamiento surge una larga historia que pone de manifiesto las cambiantes condiciones, significados y prácticas en las que se conjugó el orden de la ciudad, desde la cuadrícula perfecta del ciclo fundacional hasta la adopción de la retícula instrumental moderna que permitió abordar y conducir los procesos de crecimiento metropolitano.

**PALABRAS CLAVE:** Buenos Aires. Historia urbana. Cuadrícula. Cartografía.

**KEYWORDS:** Buenos Aires. Urban history. Urban grid. Cartography.

Hacia la mitad del siglo XIX una nueva sensibilidad romántica cuestionaba la cuadrícula de la ciudad americana, a la que asimilaba al oprobio del pasado hispánico y al atraso. Esta valorización negativa, sin embargo, no era universal; de hecho por esos años los ensanches de las ciudades, en especial europeas, se diseñaban con tejidos geométricos ponderados de manera positiva. En clave similar se planteaban las prácticas de los cuerpos técnicos locales, fundadas en este caso en métodos de organización y control del espacio basados en la geometría elemental de la retícula y en la cuantificación estadística. Este variado abanico pone de manifiesto la complejidad histórica de una disposición espacial y simbólica cuya "naturalidad" es discutible.

El propósito de este trabajo es poner de manifiesto la larga historia que atravesó la noción de regularidad en Buenos Aires durante el periodo de modernización temprana. Una historia que, al contrario de la estabilidad y naturalidad que le asignaron visiones posteriores, se revela plena de mutaciones. Recorrer esos momentos nos desplaza desde la cuestión –muchas veces planteada– de los orígenes de la regularidad de la ciudad hispanoamericana (De Paula 2004, 1999, Nicolini 1997, De Terán 1989), para acercarnos a la dimensión de

los modos de pensar y de actuar que están por detrás de su persistencia y reformulación en el tiempo. Pues si el interés por el origen del tejido ortogonal se desarrolló en el ámbito de la historia de las ideas, las cambiantes formas de distribuir la tierra y ordenar la ciudad nos remiten a los interrogantes de una historia urbana que recupera los insumos de los estudios culturales y de las historias de la ciencia y del arte; en conjunto, nos permiten abordar las prácticas técnicas y políticas desde otros ángulos.

Esta reorientación problemática se combina con una renovada preocupación por las formas históricas de resolver la expansión de la ciudad, cuando el modelo de extensión indefinida hace crisis de la mano de la escasez de recursos y del reconocimiento de la fragilidad ambiental. Desde estas perspectivas, las figuras que conforman la ciudad del siglo XXI interpelan a la historia, planteando preguntas que trascienden los enfoques ya clásicos sobre el urbanismo hispanoamericano. Pues si bien se ha indagado largamente sobre las fuentes de los trazados regulares de las ciudades, y se ha confrontado también el modelo con sus correlatos materiales, detectando las variaciones y las adaptaciones, restan examinar las modalidades concretas, locales y prácticas en que la regularidad se construyó, se perdió, se reconstruyó y se reformuló, una y otra vez, en las ciudades que crecían. El problema que plantea el “patrón regular” de la cuadrícula americana no reside solamente en la “idea” o la “norma”. El otro interrogante que suscita la regularidad es su persistencia en el tiempo y su capacidad de organizar el crecimiento de las ciudades. Con este acercamiento se trata de indagar acerca de las cambiantes condiciones, significados y prácticas en las que se conjugó el orden de la ciudad, desde la cuadrícula perfecta del ciclo fundacional hasta la adopción de la retícula instrumental moderna que permitió abordar y conducir los procesos de metropolización. En síntesis, en este trabajo proponemos enfocar este problema desplazando la pregunta desde el cómo o el porqué del origen de la regularidad hacia el cómo de su persistencia.

En el caso de Buenos Aires, algunas aristas de la problemática regular han sido tratadas por una reciente historiografía que se centró en diferentes escenarios. Entre otros estudios cabe mencionar que las bases de la extensión cuasi infinita de la grilla metropolitana del siglo XX fueron revisadas desde las reformas virreinales por Novick y Giunta (1991), en tanto la operación rivadaviana de formación de nuevas instituciones normativas y técnicas fue analizada por Aliata (2006), y el impacto del plano municipal de 1904 fue objeto de estudio de Gorelik (1998).

Sobre estas huellas interpretativas, nos proponemos integrar esas “refundaciones” dentro de una historia de larga duración que de cuenta del arduo esfuerzo de los gobiernos, de los administradores, de los amanuenses, de los técnicos, de los legisladores. No se trata, por cierto, de conducir una vez más la historia a un grado cero, sino de intentar reconocer esta larga tradición en sus rupturas y reformulaciones tanto en el plano de las ideas como en el de las prácticas. Pues la cuadrícula no ha sido solamente un “vehículo” de significados o la matriz de un orden simbólico; fue, además, un dispositivo práctico y técnico. Producir, reproducir y recuperar la regularidad fue un proceso complejo en el que se combinaron ideas y prácticas, normas y saberes, técnicas e instrumentos. Lejos de seguir un camino lineal y progresivo, la regularidad registra la tensión que se fue dando entre las normas, las técnicas, las prácticas, y las controversias entre los intentos por asegurar un orden geométrico y su impugnación.

A estos efectos presentamos, en una síntesis apretada, la larga historia de la regularidad en Buenos Aires, examinando la relación que se estableció entre lo regular y las ideas acerca del cuerpo social y político, y el lugar que jugaron los instrumentos técnicos y de gestión de

la ciudad –que condensamos a la manera de paradigmas<sup>1</sup>– buscando reconocer los cambios que se produjeron interrelacionadamente en las nociones regulares que buscaban promover un orden urbano –que era a la vez social–, las operaciones técnicas y gráficas que debían permitir asentar ese orden, y el rol que les tocó jugar a los modos administrativos y técnicos de gestionar la expansión material. Se trata en suma de vincular tres ejes histórico-problemáticos referidos al devenir regular, a la relación entre política y sociedad y a las prácticas técnicas y operaciones gráficas.

Esta óptica contribuye a indagar en los mecanismos de gestión urbana que permitieron materializar la regularidad con mayor o menor éxito. Examinar esta historia apunta también a iluminar dimensiones problemáticas que trascienden la forma y se proyectan sobre el gobierno de la ciudad y los instrumentos disponibles de gestión y control, entre los que se destaca la cartografía (Favelukes 2008).

Desplegaremos estos ejes a lo largo de un período que caracterizamos como de modernización temprana, entre 1740 y 1870, en el que es posible distinguir cuatro etapas en las que se moduló la relación entre estas dimensiones de análisis. Nuestra presentación se ordena según esos períodos, que hemos denominado de regularidad indiana, borbónica, republicana e instrumental, en los que se asiste al despliegue del ideal regular, de sus crisis y mutaciones y, al mismo tiempo, al desarrollo de operaciones técnicas y gráficas en el contexto de una esfera estatal tendencialmente autónoma, en la que la técnica, a su vez, se revistió de una neutralidad operativa. Dicho de otro modo, se trata de establecer las relaciones que se juegan entre las figuras de la trama urbana y ciertos rasgos modélicos –los paradigmas– que caracterizan las representaciones sociales y las prácticas de los profesionales.

### **Regularidad indiana y paradigma notarial**

En el primer siglo de existencia de Buenos Aires apenas podemos hablar de crecimiento urbano. La población aumentó a ritmo vegetativo, y la traza se fue ocupando lentamente, sin llegar a colmar la superficie repartida para solares de habitación por Juan de Garay. Ese ritmo se acentuó recién en las primeras décadas del siglo XVIII, en relación a dos procesos: la prosperidad que trajo el Asiento de Cueros inglés entre 1713 y 1739, y el arribo de pobladores de la campaña, empujados a la ciudad por los avances indígenas (Santamaría 1983). Mayor población y más intensa actividad económica implicaron un viraje en las formas del crecimiento material de la ciudad, y una puesta en cuestión de los parámetros urbanísticos que habían presidido su lento desarrollo.

Los principios básicos que determinaban cómo debía ser la ciudad, cómo debía crecer, qué sectores comprendía, pueden reunirse conceptualmente en lo que denominamos regularidad indiana que, como disposición espacial, refiere a un tejido ortogonal muy ligado a la geometría clásica y que tiene profundas implicancias. ¿Cuáles son los atributos de esta regularidad indiana? En lo referente a lo social, el tejido cuadrangular se asocia de manera estrecha con una idea de orden social de base natural, estamental y corporativa. Es una forma que, de alguna manera, materializa y reifica una sociedad jerárquica y desigual en la que, por una parte, los individuos y grupos se distribuyen de acuerdo a su condición “natural”, y por la otra, la autoridad, también jerárquica, es de tipo corporativo y pactista, siendo el reino un cuerpo más sometido a la autoridad del monarca (Guerra 1998, 1992, 1990).

En este marco la forma de la ciudad se concibe como condición necesaria y a la vez consecuencia de ese orden social de raíz natural y basado en principios trascendentes. La regularidad indiana se constituye según algunos elementos básicos definidos en la legislación e identificados comúnmente con la cuadrícula hispanoamericana: un tejido cuadrangular, y un conjunto de sectores que, unidos, conforman una ciudad cerrada y estática. Así, la “traza” es el sector de parcelas residenciales y terrenos para huertas y corrales, el “ejido” contiene las tierras del común y para “entrada y salida de la ciudad”, y la “campana” se reparte en chacras y estancias destinadas a la producción (Fig. 1). En este marco, la conservación del orden legal y formal geométrico tiene un doble valor: significativo y operativo. Significativo, pues realiza valores simbólicos de raíz trascendente, asimilados al orden y la perfección del mundo social y natural. Operativo, en la medida en que la conservación de la cuadrícula y de la ciudad cerrada resultan la garantía de ese orden perfecto (Harouel 1993, 1990).

Ahora bien ¿cómo se aseguraban y conservaban estos principios? Además de la cuestión de evitar o remediar las transgresiones puntuales –como las invasiones entre terrenos particulares o públicos– el modelo indiano que estamos describiendo entró realmente en crisis en Buenos Aires cuando, hacia 1720, la ciudad comenzó su expansión sobre las tierras del ejido (Gamondès 1996, 1999), debido al crecimiento demográfico<sup>2</sup> y al impulso a la economía local que implicó el Asiento inglés en esas décadas. Esta expansión, que cuestionaba de raíz la estructura legal y espacial de la ciudad, implicó un prolongado proceso judicial, que no vamos a detallar, y terminó desencadenando la implantación del primer impuesto fundiario en Buenos Aires en 1760<sup>3</sup>. Las alternativas que marcaron este proceso permiten reconocer las características de la regularidad indiana, especialmente en las normas, medidas y opiniones que apuntaban a recuperar el orden alterado.

El crecimiento de la población planteó una demanda de tierras que no encontró solución en la subdivisión de los terrenos de la traza y que llevó al Cabildo local a ceder tierras a los solicitantes, operación que benefició no solo a los vecinos “pobres” y los recién llegados, sino también a las élites locales que, como mostró Gamondès, recibieron una cantidad apreciable de terrenos a través de la figura legal del “depósito” según la cual el beneficiario gozaba del usufructo de la tierra, pero no podía enajenarla.

El desorden y la irregularidad dominaron un proceso cuyo control se enmarcó en lo que denominamos paradigma notarial; caracterización que nos permite subrayar la ausencia de operaciones gráficas que hayan contribuido al control del reparto de tierras y de su configuración. Por el contrario, en consonancia con la convicción acerca de la solidez y naturalidad del orden indiano que emana de la legislación, las operaciones técnicas de distribución de terrenos en el ejido no se basaron ni en una determinación gráfica *a priori* ni en una verificación gráfica *a posteriori*. Justamente, el paradigma notarial designa una forma de operar en la que, como bien marcó Ángel Rama, el ejercicio de la autoridad se apoya en especial en la acción letrada. Tanto en las etapas de consolidación de la traza como en el reparto del ejido, las acciones técnicas –esencialmente medir los terrenos repartidos– y el modo de gestionar la expansión se basaban y resumían en la producción de documentos escritos, desde que la figura central no era la del agrimensor –fuera este piloto, alarife o inteligente– sino la del escribano. El resultado de las operaciones técnicas, por lo tanto y a nivel local, no era un plano, sino una escritura. Los planos que nos han llegado del período, en realidad, no fueron instrumentales al proceso de reparto y control local, sino que fueron insumos producidos por técnicos del servicio del rey, elaborados para el uso de la autoridad metropolitana que



Figura 1. Demostracion de la Ciudad de Buen Ayres, situada en la costa Occidental del / Rio de la Plata, segun distribución de / Terrenos que hicieron sus primeros Poblador [e]s. Manuel de Ozores, 1792. Fuente: Archivo General de la Nación, Carpeta de planos N°2, pieza 14, n° 316. Este plano, muy posterior a la fundación, es una reconstrucción -con errores- de una mensura practicada en 1608, que permite observar los tres sectores establecidos en la fundación (traza, ejido, chacras)



Figura 2. [Plano de Buenos Aires] Anónimo, ca. 1750. Servicio Histórico Militar, Madrid. Fuente: Difrieri, 1980.

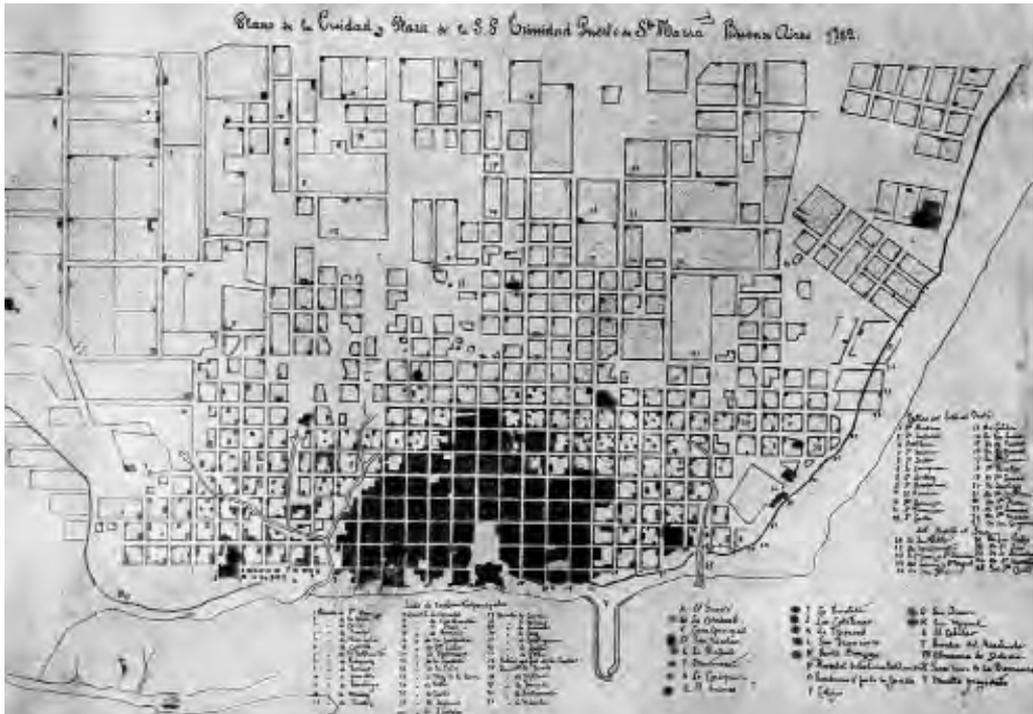


Figura 3. Plano de la Ciudad y Plaza de la SS Trinidad Puerto de Sta. Maria Buenos Ayres 1782. Anónimo. Fuente: Taullard, 1940.

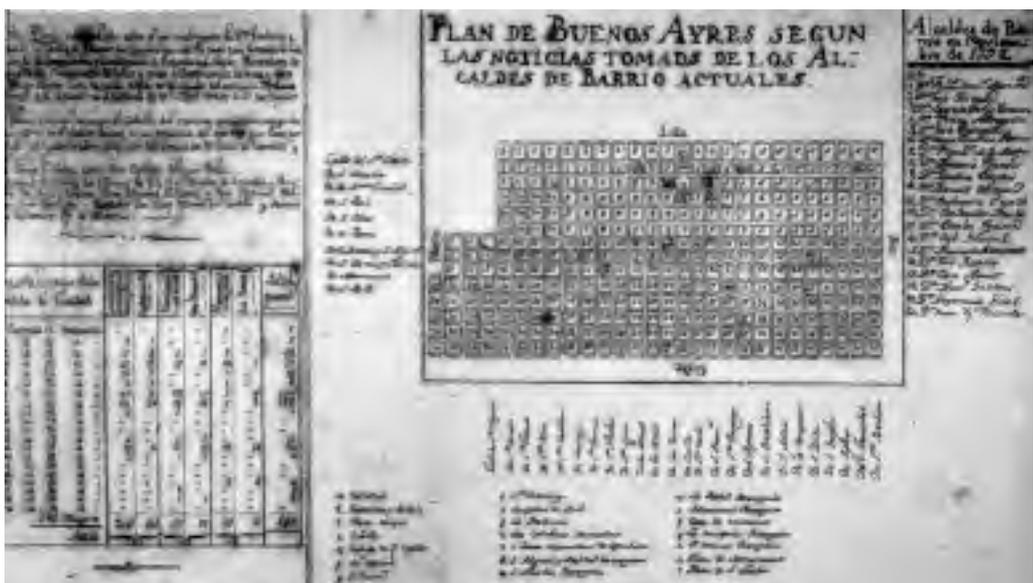


Figura 4. Plan de Buenos Ayres según las noticias tomadas de los alcaldes de barrio actuales. Anónimo, 1798. Museo Mitre. Fuente: Taullard, 1940.

intervino en el proceso judicial que desencadenó el reparto (Fig. 2). Autoridad que terminó, por una parte, reprendiendo al Cabildo por el reparto realizado, pero por otra, aceptando los hechos consumados y reconociendo finalmente el valor económico de la expansión, al otorgar al Cabildo la percepción de un tributo a los ocupantes del ejido.

Este proceso marcó entonces varias cuestiones: la primer ruptura de la idea de ciudad cerrada y de sociedad indiana o hidalga en los términos de José Luis Romero (1976); la irrupción de una irregularidad espacial que la autoridad local terminó por aceptar para acelerar el cobro del impuesto –que de hecho nunca logró concretarse. Por último, el impuesto desencadenó a nivel local el pasaje del paradigma notarial al paradigma gráfico, puesto que relevar las tierras para establecer los montos a tributar requirió la mensura y la realización de planos topográfico-catastrales de la ciudad y su periferia (Fig. 3).

### **Regularidad borbónica y paradigma gráfico**

En este período la esfera de acción técnica se amplía poniéndose al servicio de un orden social que se concibe, en algunos aspectos en términos diferentes, sobre todo en lo relativo a la idea de cuerpo político y de las formas de ejercicio de la autoridad, basadas en nuevas concepciones acerca del origen del poder y de la soberanía. En ese sentido, el reinado borbónico apuntó, esencialmente, a una concentración de la soberanía en la figura del monarca, y en el consecuente aumento de las dimensiones de ese poder, que sumó a su tradicional rol judicial los aspectos legislativo, administrativo y militar. Todo apuntaba hacia la disminución del carácter pactista de los vínculos entre el rey y sus vasallos, al recorte de sus privilegios, y a la conformación de un aparato de mando centralizado en la corona, con el aumento de la presencia de autoridades delegadas del rey, y la restricción de las potestades de los cuerpos. En América esto se tradujo en la creación de nuevos virreinos y de las intendencias, establecidos en el Río de la Plata en 1776 y 1782 respectivamente. Brevemente, los puntos salientes de las reformas que impactan a nivel local son el recorte de atribuciones del Cabildo y su subordinación a las autoridades delegadas del rey, es decir, virreyes e intendentes-gobernadores, y el aumento de la presencia de ingenieros militares en el área –esto último ligado también a los conflictos en el Atlántico Sur y a la definición de fronteras con los territorios portugueses en Brasil (Halperín 1985; Sanmartino 1999, 1992).

La concurrencia de una nueva concepción de la soberanía con los métodos usados por los cuerpos técnicos (De Paula 1995, Gutiérrez y Esteras 1993), lleva a los gobiernos a incorporar una noción de racionalidad de nuevo cuño, que en el caso específico de la ciudad se manifiesta en dos formas. Por una parte, la aplicación de la noción de Policía como ciencia de gobierno, sistematizada en sede francesa desde comienzos del siglo XVIII (Fraile 1997, Romay 1963); por otra parte, el crecimiento en importancia de las intervenciones técnicas. Ambas se asocian aportando visibilidad y legibilidad al espacio social y material, a través de la creación de nuevas estructuras de control, y de la aplicación de principios racionales y matemáticos, mediante la creación de distritos interiores y autoridades menores como los alcaldes de barrio, y la emisión de reglamentos de gobierno estructurados en base a la noción de policía. La instrucción matemática aportada por los ingenieros militares, por su parte, se aplica al conocimiento homogéneo de la ciudad, a las obras públicas de mejoras y ordenamiento (Torres 1918), y se traducen en el encuadramiento general de la ciudad dentro de patrones

gráficos y matemáticos. El ejemplo más notorio de esta nueva tendencia se evidencia en las formas adoptadas para la creación de cuarteles y barrios en 1794, una nueva estructura de control, homogéneamente distribuida y rigurosamente tributaria de una metodología cuantificadora que alcanza su cima en la numeración correlativa de las manzanas de la ciudad para la realización del censo de 1810 (Fig. 4).

Esta nueva racionalidad –que buscaba hacer converger en una misma sistemática el ordenamiento de los más variados aspectos de la vida citadina– no anuló sino que por el contrario reforzó la aspiración regular, que ahora sumó a sus atributos indianos de orden y perfección, una noción de belleza que se vinculó a la rectitud y alineación de las calles. Este ideal reconoció además la relación entre este tipo de configuración y la creciente apreciación económica de los terrenos en una ciudad que no dejaba de crecer, con el impulso que ello implica para la creación y dinamización de un mercado de tierras. En ese sentido, el énfasis regularizador siguió orientado también a la periferia, rectificando y abriendo calles, y alcanzando la subdivisión de varios de los grandes lotes que habían resultado de la ocupación del ejido. Pero ese mismo esfuerzo fue, al mismo tiempo, un nuevo embate contra la idea de ciudad cerrada, pues la extensión gradual de la cuadrícula intensificó la disolución de los términos estructurantes de traza y ejido (Fig. 5).

### **Regularidad republicana y paradigma gráfico**

La ruptura con España y las alternativas en la formación de un orden constitucional y nacional moderno marcan la siguiente etapa. Dentro de una continuidad general de la asimilación ilustrada entre orden social y orden espacial, con el consiguiente énfasis en la regularidad que estudió en profundidad Aliata (2006, 1999), se observan persistencias y reformulaciones de la idea regular basada ahora en nuevos principios. Pues ya no se piensa en una sociedad compuesta por grupos naturales desiguales y unidos a un rey paternal por pactos personales o corporativos, sino en una sociedad unitaria y racional, coherente con esa naturaleza también unitaria y desencantada postulada por las nuevas ciencias que demostraban la existencia de leyes generales independientes de las cualidades intrínsecas de los cuerpos (Ternavasio 2002, Goldman 1999, González Bernaldo 2000, Guerra 1992).

El ideal regular, también racional, continuó en una primera etapa como un modelo que debía permitir fundar y realizar el orden aspirado, anulando los vínculos estamentales y personalistas del antiguo régimen. Así, por ejemplo, el sistema de control policial fue sistematizado en las ideas y prácticas de gestión urbana, segmentando una “alta policía” de represión del delito, de una “baja policía” encargada de los asuntos edilicios y sanitarios<sup>4</sup>. Esto se tradujo en la fundación de oficinas destinadas a promover y asegurar el orden espacial, la belleza y la salubridad de una ciudad que, con la supresión del Cabildo en 1821, quedó subsumida en las estructuras de gobierno provincial, que encaró por su parte la separación de los poderes estatales en ejecutivo, legislativo y judicial (Ternavasio 2004).

La regularidad republicana identificó orden social y espacial con el imperio de la cuadrícula y de las formas geométricas perfectas, y en este sentido, la etapa se abre con un intento renovado por recuperar una forma perfecta para la ciudad, visible en la delimitación postulada por el plano de Felipe Bertrés en 1822<sup>5</sup> (Fig. 6). Pero el intento terminó en un fracaso al pretenderse también, una vez más, la regularización del suburbio originado en la expansión



Figura 5. Plano de la Ciudad y Ejido de B. A. Año de 1817 J. M. Manso. José María Manso, 1817 (copia de 1912). Fuente: Archivo de la Asesoría de Investigaciones Históricas, MOP, Provincia de Buenos Aires.

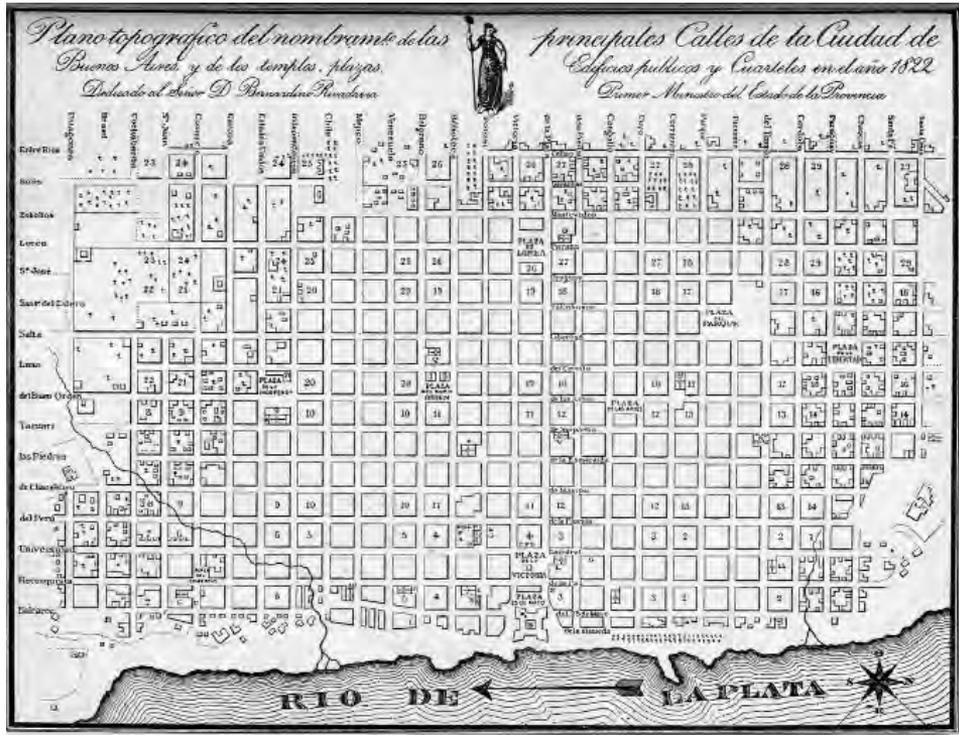


Figura 6. Plano Topográfico del nombram.<sup>to</sup> de las principales Calles de la Ciudad de Buenos Aires..., Felipe Bertrés, 1822. Fuente: Taillard, 1940.



Figura 7. Plano Topográfico de Buenos Aires y sus suburbios, José María Romero, 1824. Fuente: Archivo Zucchi. Archivio di Stato di Reggio Emilia, Italia. Gentileza de Fernando Aliata.

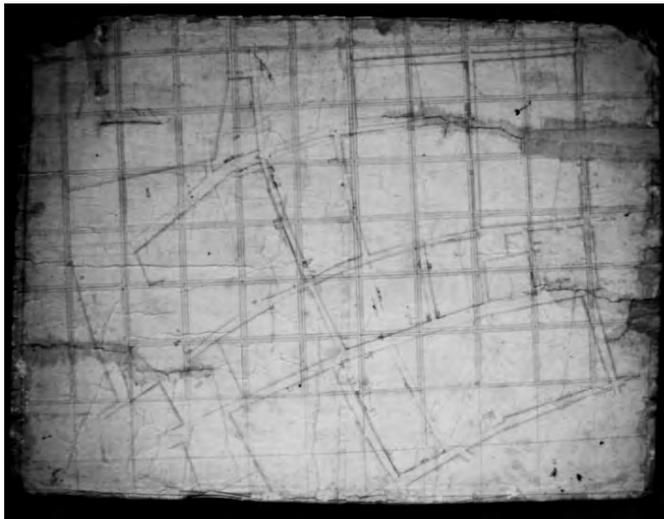


Figura 8. Plano topográfico de la periferia de Buenos Aires. Lámina de relevamiento sector noroeste. José María Romero, 1825. Fuente: Archivo de la Asesoría de Investigaciones Históricas, MOP, Provincia de Buenos Aires, 1150-43-2.

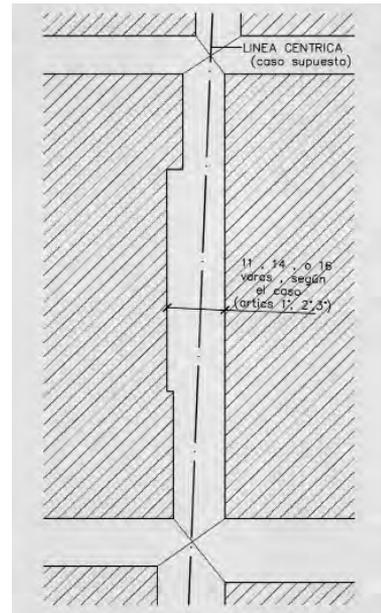


Figura 9. Esquema de explicación del uso de la línea céntrica para determinación de la anchura de calles de frentes no alineados, artículo 6º de la norma "Edificios", *Registro Oficial*, 16 de diciembre de 1824. Fuente: Dibujo de la autora.

sobre el ejido. Lo que podemos considerar el epílogo del orden clásico se evidencia en dos instancias de ese intento final. En primer lugar, en la irregular línea de demarcación de los suburbios que se adoptó a instancias de José María Romero, sólo dos años después de la aprobación del plano de Bertrés (Fig. 7). En segundo lugar, en la conclusión del relevamiento realizado por el mismo Romero, que terminó por evidenciar la imposibilidad jurídica y práctica de cuadrricular un sector en el que la irregularidad espacial dominaba, pero en el que, al mismo tiempo, firmes títulos de propiedad –sumados a la ausencia de una legislación sobre expropiaciones– impedían una acción geometrizaradora universal (Fig. 8).

Ante este fracaso aún era necesaria, de todas formas, la adopción de un sistema que diera respuestas al renovado y resignificado problema del establecimiento de fronteras firmes entre el espacio público y el espacio privado. En este punto, se hace notorio el impacto de los nuevos métodos gráficos aportados por la geometría descriptiva de Monge, que fueron incorporados a la gestión local de la mano de los técnicos extranjeros que introducen la orientación ingenieril de la Escuela Politécnica francesa. La adopción de estos métodos marcó la combinación de la frustración final de la identificación entre orden político y público con el tejido en damero, mediante la introducción de procedimientos operativos que llevan al abandono progresivo de la ideología regular ilustrada, en tanto la gestión espacial de la ciudad se reviste de una neutralidad operativa.

El paradigma gráfico, que continuó aportando la posibilidad de observación, medición, dibujo y visibilidad, se reorientó a partir de los mecanismos normativos y operativos en los que concluyó el relevamiento del suburbio. En ellos resultó fundamental la adopción de la llamada “línea céntrica” de las calles como principio de la alineación y rectificación, metodológicamente independiente de la dirección y tamaño de las manzanas (Fig. 9). La nueva geometría aportó así el método para ordenar y separar el espacio privado del público, exactamente al mismo tiempo en que despojaba a la forma del tejido y de la propia ciudad de los valores simbólicos e ideológicos característicos de las etapas anteriores.

### **Regularidad instrumental y paradigma estadístico**

El efecto práctico de esa mutación técnica y normativa no llegó a evidenciarse en las décadas del rosismo, durante las cuales las oficinas técnicas languidecieron en la inacción. La potencial neutralidad morfológica que contenía el nuevo método reveló todas sus aristas cuando, con la caída del régimen, florecieron los impulsos municipalistas que apuntaban a recuperar la esfera de los gobiernos locales, restablecida en Buenos Aires con la creación de la municipalidad –planteada desde 1852 y concretada en 1856 (Ternavasio 1991). Y de hecho, en los años siguientes, se asiste a la compleja y conflictiva delimitación de incumbencias entre el nivel municipal y el provincial, que retenía potestades de acción sobre la ciudad a través del Departamento Topográfico<sup>6</sup>. Estos conflictos entre jurisdicciones fueron la caja de resonancia del cambio de apreciación acerca del tipo de regularidad que debía alcanzarse. En los debates en la prensa que estudió la historia política (Sábato 1999, Lettieri 1999) y en el enfrentamiento entre instituciones se plantearon las necesidades más acuciantes: establecer un freno a los avances estatales sobre la propiedad privada y fijar los nuevos límites de la ciudad que habían sido largamente desbordados por el crecimiento de la superficie ocupada.

En las críticas a las potestades del Departamento Topográfico, en lo relativo a las deli-

neaciones y apertura de calles, se planteó un fuerte cuestionamiento al modelo normativo basado en la extensión del modelo fundacional, y especialmente a la identificación de la firmeza jurídica del dominio con la geometría elemental del cuadrado de la traza originaria. Carlos Enrique Pellegrini, tanto en su actuación periodística como en la función pública como Ingeniero Municipal, reiteró una y otra vez que el orden de la ciudad ya no debía depender de la forma de su tejido, que la “manía de los cuadraditos” resultaba en realidad en la arbitrariedad y el exceso de la autoridad estatal sobre los privados, que veían cercenados sus terrenos en las delineaciones realizadas por el Departamento Topográfico<sup>7</sup>.

En definitiva, terminó por imponerse una noción de regularidad que hacía eje sobre la claridad normativa, sobre la previsibilidad administrativa, dejando en el camino toda voluntad geométrica clásica. Ya no era necesario que las manzanas fueran cuadradas, ni que las calles se orientaran según los rumbos tradicionales, o que fueran perfectamente rectas y de costados paralelos. Un despojamiento posibilitado tanto en el plano técnico por la geometría descriptiva, como en el sociopolítico y cultural, por la autonomización progresiva entre la esfera estatal y la privada, con el consiguiente establecimiento de una zona de fricción entre ambos (Favelukes 2002), visible justamente en el rechazo a la imposición formal de las oficinas técnicas. Este pragmatismo formal es el que posibilitó definir los criterios de limitación de la ciudad y del proyecto definitivo de su traza, planteados en el plano del Departamento Topográfico de 1867, en el que es manifiesta la coexistencia de la descripción de lo existente con el planteo de subdivisión de grandes terrenos en el que no necesariamente domina la cuadrícula (Fig.10).

Desde la etapa borbónica la voluntad regular se había basado en el paradigma gráfico, que permitía la visibilidad y legibilidad creciente del universo urbano y social a través de la cartografía y el manejo cuantificador. En esta última etapa que presentamos la acción gráfica pasó a integrarse en un nuevo paradigma estadístico en el que la versatilidad y potencia de la cifra se aplicó virtualmente a todos los aspectos cuantificables de la realidad. La “estadística” –esa posibilidad de registrar mediante tablas de doble entrada los aspectos más diversos– hizo su entrada en escena en Buenos Aires con el catastro comenzado por Pedro Beare en 1860 y finalizado por el agrimensor municipal Juan Medici<sup>8</sup>, instrumento indispensable para el financiamiento municipal, al establecerse la “contribución directa”, primer impuesto general a la propiedad determinado en función de la superficie de los terrenos<sup>9</sup> (Fig. 11). El catastro municipal, además de relevar y graficar por primera vez el interior de las parcelas, incluyó en las láminas un conjunto de tablas donde constaban los datos referidos a la superficie edificada, a los tipos y cantidad de habitaciones, ventanas y puertas, al servicio de iluminación y de serenos. El monumental *Atlas* del Municipio venía a colmar las necesidades de la gestión de la ciudad al aportar el registro minucioso y en detalle de las variables edilicias y de los servicios urbanos.

Pero al mismo tiempo, los 14 tomos del catastro, que mostraban una manzana por cada hoja en los distritos centrales, y hasta 12 manzanas en los periféricos, descomponían la ciudad en partes aisladas, y evidenciaban una vez más que la cuadrícula ya no era un instrumento indispensable para el gobierno de la ciudad.

Así, la cuantificación estadística terminó de minar las bases geométricas clásicas en que se habían basado las concepciones anteriores acerca de la forma de la ciudad. Y el único significado que retuvo durante estos años la regularidad residió en su eficacia práctica para resolver la delimitación de las esferas de dominio entre lo privado y lo estatal.

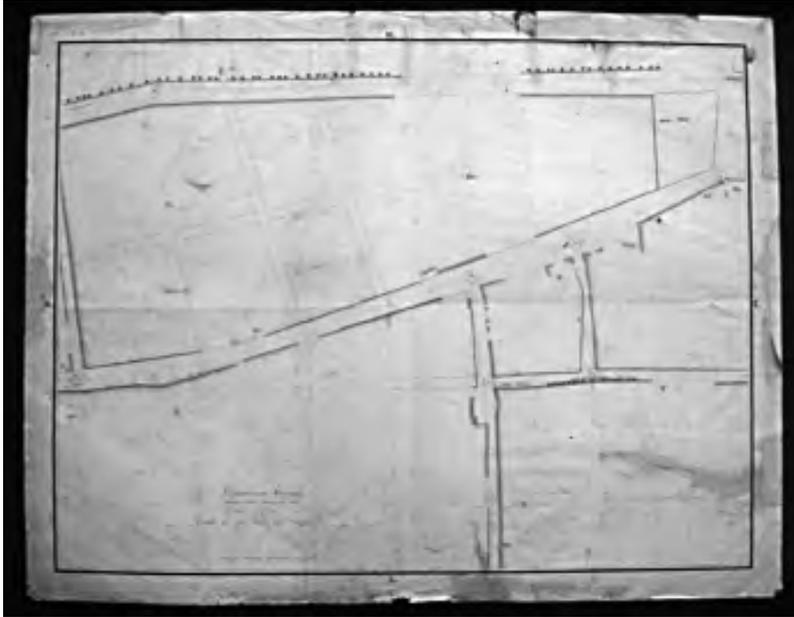


Figura 10. [Plano topográfico de la periferia de Buenos Aires] Lámina de relevamiento sector periférico, calle Rivadavia hacia el oeste. Departamento Topográfico, anónimo, 1855. Fuente: Archivo de la Asesoría de Investigaciones Históricas, MOP, Provincia de Buenos Aires, 31-42-3.

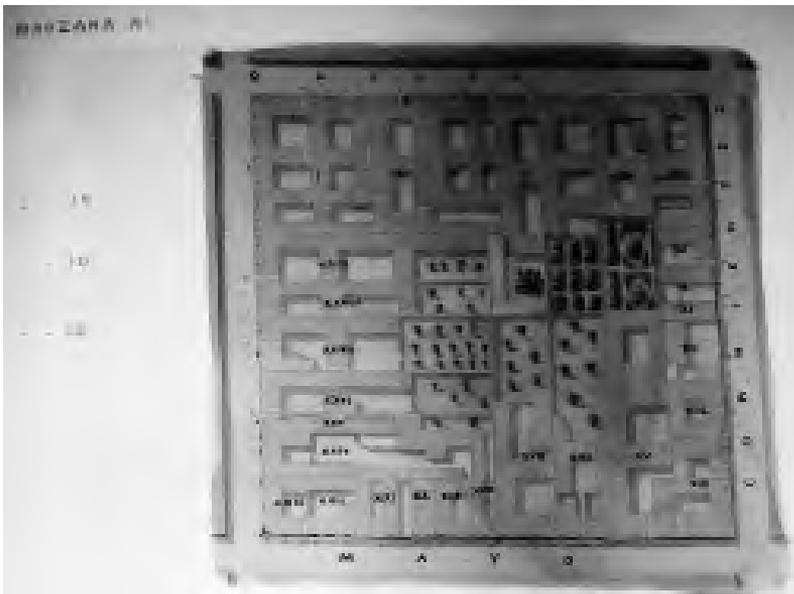


Figura 11. *Atlas Catastral de la Ciudad de Buenos Aires, División Segunda, Juzgado de Paz de la Catedral al Norte*, Pedro Beare, 1860. Manzana comprendida entre las calles Cuyo, Reconquista, Corrientes y 25 de mayo, con su tabla de datos. Fuente: Museo de la Ciudad de Buenos Aires

## La larga historia de la regularidad

Este breve recorrido intentó abordar dos preguntas. En primer lugar, poniendo a un lado el problema del “modelo” de la cuadrícula, nos interrogamos acerca de cómo se construyó efectivamente la regularidad en Buenos Aires. En segundo lugar, buscamos el rol que desempeñaron la cartografía y las operaciones técnicas en el impulso regular-racional que presidió esa construcción.

A lo largo de esa historia, la regularidad se revela como una constelación de formas y significados cambiantes, que no es natural ni igual a sí misma, que es vehículo y materia prima para las pujas y conflictos que genera el devenir social. Hemos podido ver un patrón morfológico que se moduló a lo largo de sucesivas variaciones en la relación entre instituciones y sociedad, entre lo público y lo privado, entre nociones y prácticas. Durante las distintas fases de la modernización temprana de la ciudad, la identificación entre geometría clásica, sociedad y naturaleza, fue cediendo terreno ante una abstracción y un desencantamiento progresivo. En ese proceso, la forma de la ciudad y de su tejido fue una de las escenas en las que se jugó la construcción del cuerpo social y de sus representaciones. Por su parte, la técnica fue un elemento central dentro de las definiciones y redefiniciones de esa forma urbana cultural y políticamente significativa. Más que un recurso descriptivo o ilustrativo, resalta el valor operativo de la cartografía, o más bien, de las operaciones gráficas y técnicas de las que es el producto final, y también los diferentes roles que esas operaciones desempeñaron en la construcción de la ciudad.

La continuidad regular en las siguientes etapas de la historia de Buenos Aires llevó, en visiones posteriores, a asignar a esta tradición regular un carácter natural y atávico. Sin embargo, cuando se restituyen sus condiciones de existencia, emerge una historia de continuidades y a la vez cambios profundos en las operaciones gráficas, en las prácticas técnicas y en las de gobierno, que intentaron una y otra vez reconducir la ocupación del territorio a ese principio formal básico, a su vez también una y otra vez reformulado. En suma, lo regular no es un patrón ideal ahistórico, establecido en la instancia fundacional y perpetuado por su propia fuerza morfológica o por una simple inercia, sino un conjunto de valores y también, o sobre todo, de prácticas a través de las cuales una forma significativa fue la vía de materialización y constitución del orden social.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALIATA, FERNANDO. 2006. *La ciudad regular. Arquitectura, programa e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario (1821-1835)*. Buenos Aires: Prometeo.
- ALIATA, FERNANDO. 1999. “Cultura urbana y organización del territorio”, en Goldman, Noemí (dir) *Revolución, República, Confederación (1806-1852)*, Buenos Aires, Sudamericana. 199-254.
- DE PAULA, ALBERTO. 2004. “La ciudad hispanoamericana. Modelos y significados”. (Conferencia inédita) Buenos Aires: Instituto de Arte Americano, UBA.
- DE PAULA, ALBERTO. 1995. “El Real Cuerpo de Ingenieros militares y la cultura artística en el Sur de América” *Crítica* n° 56. Buenos Aires: Instituto de Arte Americano, UBA.
- DE PAULA, ALBERTO; VALIANI, LUIS; GALATTI, LEONARDO. 1999. “El modelo ‘indiano legal’ de ciudad y la urbanística rioplatense a fines del siglo XVIII”, en *Anales* 33-34, 39-58.
- DE PAULA, ALBERTO; GUTIÉRREZ, RAMÓN. 1974. *La encrucijada de la arquitectura argentina, 1822-1875*. Santiago Bevans y Carlos Pellegrini, Resistencia: UNN.
- DE TERÁN, FERNANDO (dir). 1989. *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden*. Madrid: CEHOPU.

- DIFRIERI, HORACIO (dir.). 1980. *Atlas de Buenos Aires*, Buenos Aires: MCBA.
- ESTEBAN, FRANCISCO. 1962. *El Departamento Topográfico de la Provincia de Buenos Aires. Su creación y desarrollo*, Buenos Aires, mimeo.
- FAVELUKES, GRACIELA; ALIATA, FERNANDO. 2002. "Las formas de medir la ciudad: plano topográfico y catastro urbano en el Buenos Aires de la segunda mitad del siglo XIX", *Terceras Jornadas Interdisciplinarias "Formas y representaciones del territorio y la ciudad"*, Buenos Aires: Instituto de Geografía, FFyL, UBA.
- FAVELUKES, GRACIELA. 2002. "La formación de una esfera privada en América Latina en la primera mitad del siglo XIX. Un examen bibliográfico". *Crítica* 123. Buenos Aires: Instituto de Arte Americano, UBA.
- FAVELUKES, GRACIELA. 2004. "El plano de la ciudad. Expansión y control urbano en la modernización temprana de Buenos Aires (1750-1870)" (Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, Tesis doctoral inédita).
- FAVELUKES, GRACIELA. 2008. "Medios técnicos y construcción de la ciudad", en *Registros*, 5: 87-104.
- FRAILE, PEDRO. 1997. *La otra ciudad del Rey. Ciencia de Policía y organización urbana en España*, Madrid: Celeste.
- GAMONDÈS, MARÍA ROSA Y GIUNTA, RODOLFO. 1999. "¿Desarrollo controlado o espontáneo? Dos imágenes de la ciudad de Buenos Aires en la primera mitad del siglo XVIII". *Anales* 33-34, 13-22.
- GAMONDÈS, MARÍA ROSA Y MAGADÁN, MARCELO. 1997. "Materialización de un proceso de expansión. La ocupación efectiva del ejido a través de los padrones de 1738 y 1744". *Crítica* 84. Buenos Aires: Instituto de Arte Americano, UBA.
- GAMONDÈS, MARÍA ROSA. 1996. "Un proceso de expansión aún en penumbras. El crecimiento de Buenos Aires durante el siglo XVIII a través de su ejido". *Crítica* 64. Buenos Aires: Instituto de Arte Americano, UBA.
- GOLDMAN, NOEMÍ. 1989. *El discurso como objeto de la historia*. Buenos Aires: Hachette.
- GOLDMAN, NOEMÍ. 1999. "Crisis imperial, revolución y guerra (1806-1820)" y "Los orígenes del federalismo rioplatense (1820-1831)", en Goldman, Noemí (dir) *Revolución, República, Confederación (1806-1852)*. Buenos Aires: Ed. Sudamericana.
- GONZÁLEZ BERNALDO, PILAR. 2000. *Civilidad y política en los orígenes de la Nación Argentina. Las sociabilidades en Buenos Aires, 1829-1862*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- GORELIK, ADRIÁN. 1998. *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- GUERRA, FRANÇOIS-XAVIER. 1998. "De la política antigua a la política moderna. La revolución de la soberanía", en *Los espacios públicos en Iberoamérica. Ambigüedades y problemas. Siglos XVIII-XIX* Guerra, François-Xavier, Annick Lempérière et al. México: Fondo de Cultura Económica, 109-139.
- GUERRA, FRANÇOIS-XAVIER. 1992. *Modernidad e independencias. Ensayos sobre las revoluciones hispánicas*. Madrid: Mapfre.
- GUERRA, FRANÇOIS-XAVIER. 1990. "Pour une nouvelle histoire politique: acteurs sociaux et acteurs politiques", en AA.VV., *Structures et cultures des sociétés ibéro-américaines. Au-delà du modèle socio-économique*. Paris: Editions du CNRS, 245-260.
- GUTIÉRREZ, RAMÓN; ESTERAS, CRISTINA. 1993. *Arquitectura y fortificación. De la ilustración a la independencia americana*, Madrid: Tuero.
- HALPERÍN DONGHI, TULLIO. 1985. *Reforma y disolución de los imperios ibéricos, 1750-1850*. Madrid: Alianza.
- HAROUËL, JEAN-LOUIS. 1990. *Historie de l'urbanisme*. Paris: Presses Universitaires de France.
- HAROUËL, JEAN-LOUIS. 1993. *L'embellissement des villes. L'urbanisme français au XVIIIe siècle*. Paris: Picard.
- LETTIERI, ALBERTO. 1999. "De la 'república de la opinión' a la 'república de las instituciones'", en *Nueva Historia Argentina. Liberalismo, Estado y orden burgués (1852-1880)*, Marta Bonaudo (dir), Buenos Aires: Sudamericana, 97-160.
- MOUCHET, CARLOS. 1995. "Las ideas sobre el municipio en la Argentina hasta 1853", en *Evolución institucional del Municipio de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Ediciones del Concejo Deliberante.
- NICOLINI, ALBERTO. 1997. "La traza de la ciudad hispanoamericana en el siglo XVI", *Anales* 29, 15-32.
- NOVICK, ALICIA Y GIUNTA, RODOLFO. 1992. "Acerca del urbanismo borbónico y la casa colonial", *Crítica* 26. Buenos Aires: Instituto de Arte Americano, UBA.
- ROMAY, FRANCISCO. 1963. *Historia de la Policía Federal argentina. Orígenes y evolución*, Buenos Aires.
- ROMERO, JOSÉ LUIS. 1976. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, Buenos Aires: Siglo XXI.
- SÁBATO, HILDA. 1999. "La vida pública en Buenos Aires", en *Nueva Historia Argentina. Liberalismo, Estado y orden burgués (1852-1880)*, Marta Bonaudo (dir). Buenos Aires: Sudamericana, 161-216.
- SAN MARTINO, LAURA. 1992. *Intendencias y provincias en la historia argentina*. Buenos Aires: Ciudad Argentina.
- SAN MARTINO, LAURA. 1999. *Constitución indiana de Carlos III. La Real Ordenanza de Intendentes de 1782*. Buenos Aires: Ciudad Argentina.
- SANTAMARÍA, DANIEL. 1983. "La población, estancamiento y expansión, 1580-1855", en *Buenos Aires, historia de cuatro siglos*, Romero, José Luis y Romero, Luis Alberto (dir.). Buenos Aires: Abril, 207-222.
- SILVESTRI, GRACIELA. 2004. "Carlos Enrique Pellegrini", en *Diccionario Histórico de Arquitectura y Urbanismo en la Argentina*, Liernur, Francisco y Aliata, Fernando (dir), Buenos Aires: Clarín, tomo o/r, 59-62.

- TAULLARD, ALFREDO. 1940. *Los planos más antiguos de Buenos Aires, 1580-1880*. Buenos Aires: Peuser.
- TERNAVASIO, MARCELA. 1991. "Municipio y representación local en el sistema político argentino de la segunda mitad del siglo XIX", *Anales* 27/28, 56-64.
- TERNAVASIO, MARCELA. 2002. *La revolución del voto. Política y elecciones en Buenos Aires, 1810-1852*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- TERNAVASIO, MARCELA. 2004. "República dividida y división de poderes de la república. Reflexiones para una historia política del Río de la Plata en la primera mitad del siglo XIX", en Jornada de trabajo: *Perspectivas históricas sobre el Estado Argentino*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- TORRES, LUIS MARÍA. 1918. "Estudio preliminar", en *Documentos para la historia argentina*, tomo IX "Administración edilicia de la ciudad de Buenos Aires (1776-1805)". Buenos Aires.

## NOTAS

1 Aunque la recuperación y popularización del término se dio a partir de los trabajos de Thomas Kuhn y en el terreno de la filosofía de la ciencia, es cierto que también resulta efectivo cuando se hace necesario aludir a un conjunto de características más o menos estables y aceptadas por una comunidad. En este sentido, paradigma se usa aquí para aludir a un conjunto de conductas y nociones que, si bien pueden haber estado revestidas de carácter científico en su época nos interesa analizar aquí desde una perspectiva más cultural y sociológica.

2 Una pronunciada sequía en el oeste de la provincia entre 1700 y 1714, originó desplazamientos indígenas que, más adelante, continuaron incursionando en una zona rural débilmente protegida. Esto se acentuó entre 1740 y 1790, causando una migración interna que fue la principal responsable del crecimiento demográfico en la ciudad antes de la capitalización virreinal y el despegue comercial. Así, los 10223 habitantes de 1744, se duplicaron para 1766, llegando a 20763 (Santamaría 1983).

3 Por una parte, dio origen a un proceso judicial que llegó hasta el nivel de la Corona, cuya culminación se produjo en tres etapas. En 1742, una primera aceptación del reparto como *fait accompli*, acompañado de una reprimenda a la corporación local por tomar atribuciones privativas del monarca en lo relativo a las mercedes de tierras; en 1745-1746 con un intento fallido de consolidación de las tenencias, y en 1760, con el otorgamiento al Cabildo de la facultad de cobrar un tributo anual a los ocupantes del ejido, impuesto que, a pesar de los reiterados intentos de las autoridades, nunca llegó a aplicarse de manera efectiva (Favelukes, 2004).

4 Ley de supresión de los cabildos del 24/12/1821, en "Textos legales", 38-39 en *Evolución institucional del Municipio de la Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1995, donde se encuentran los antecedentes de esta medida. También Romay, 1963

5 El plano tenía por objeto la delimitación de la traza de la capital y el nuevo nombramiento de las calles, *Manual de Buenos Ayres. Explicación del Plano Topográfico que manifiesta la distribución y nuevos nombres de las principales calles de esta ciudad, Plazas, edificios públicos y Cuarteles. Con Agregación del sistema que se ha seguido en la nueva numeración*. 1823, manuscrito anónimo. Primera edición, con prefacio y transcripción paleográfica de Jorge Ochoa de Eguileor, Municipalidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1981.

6 *Actas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires*. También Esteban 1962.

7 Pellegrini (Chambery, Francia, 1800 - Buenos Aires, 1875), egresado como ingeniero de la Escuela de Puentes y Caminos en 1825, llegó al país en 1828, contratado por el gobierno de Rivadavia. Su paso por el cargo oficial fue muy breve, renunciando en 1829, luego de lo cual se dedicó a la actividad privada desde 1835, especialmente a la pintura de retratos y paisajes. Después de Caseros, retomó su profesión y la actividad pública, y fundó la "Revista del Plata" desde la cual actuó como publicista. Se publicó en dos etapas, 1853-1855 y 1860-1861. El objetivo de Pellegrini con esta publicación era abordar los problemas relativos al "orden material de la comunidad argentina", que incluyó un temario que abarcó desde la arquitectura, la ingeniería y la topografía (especialmente en la primera época) hasta la economía y aspectos demográficos y territoriales. (Silvestri 2004; De Paula y Gutiérrez 1974)

8 "Propuesta hecha por D. Pedro Beare ...", *Memoria de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires correspondiente al año 1859*, Buenos Aires, 1860, XXXIX-XL. Un primer avance en Favelukes y Aliata 2002.

9 "Ley de Contribución Directa", en *Memoria de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires correspondiente al año 1859*, Buenos Aires, 1860, III-IV.

# LA CONVIVENCIA IMPOSIBLE: UNA CAPITAL PARA DOS ESTADOS. BUENOS AIRES (1880-1888)

Claudia Shmidt \*

■ ■ ■ La definición de la ciudad de Buenos Aires como capital de la República fue el resultado de un proceso de siete décadas de conflictos. Su consolidación en 1880, con la asunción a la presidencia de Julio A. Roca, implicó como desenlace la imposibilidad de albergar al Gobierno nacional junto al provincial precedente, situación resuelta con la ampliación del territorio federal y la separación definitiva, a través de la creación de una ciudad *ex-novo*: La Plata. Repasar algunos de los episodios ligados a la capitalización de Buenos Aires, permite abrir interrogantes desde el punto de vista de las transformaciones materiales, y revelar una sutil trama de marcas fijas, concretas y mensurables, con otra más sofisticada aunque dispersa en diversos vericuetos de la cultura urbana y política.

**PALABRAS CLAVE:** Buenos Aires. Capitales provisorias. Capital Federal

**KEY WORDS:** Buenos Aires. Provisional capital. Federal District

*... aunque el gobierno local de Buenos Aires quede accidentalmente coexistiendo con el de la Nación en esta ciudad, [su permanencia no sería posible]: porque la coexistencia se produce provisoriamente hasta que la provincia se de por nueva capital alguna de sus muchas ciudades, mayores en población que lo fueron Valladolid, Burgos, Madrid, ciudades de seis mil habitantes, cuando Carlos V y Felipe II las habitaron como Metrópolis de sus Estados, en que nunca se ponía el sol, porque constaban de dos mundos; porque en el intervalo el gobierno que es agente constitucional es el que queda bajo la jurisdicción del gobierno supremo de la Nación y, local y exclusivo de la Capital de su residencia; lo cual es más regular que lo fue antes de ahora el caso opuesto.*

Juan Bautista Alberdi, 24 de abril de 1881.<sup>1</sup>

Ya todo había pasado. El 24 de abril de 1881, cuando Juan Bautista Alberdi firmaba el prólogo de una "especie de segunda mitad complementaria del libro de las Bases", el desenlace violento de setenta años de lucha por la definición del sitio del poder político había resultado en la confirmación de la ciudad de Buenos Aires como capital de la República Argentina. Sin embargo, la "capital permanente" –como la llamó Julio A. Roca, vencedor militar y político de la larga controversia– debía aún "consolidarse" simbólica y materialmente. Había asumido la presidencia solo seis meses antes y, a los pocos días, inició una implacable tarea para resolver dos aspectos fundamentales: ampliar el territorio y despejarlo para la jurisprudencia única de la Nación. Pero no fue una misión fácil. Ocasionó una denodada lucha parlamentaria por conseguir dos tercios más de la superficie original, y la financiación de una ciudad completamente

\* Arquitecta y Doctora en Historia con mención en Teoría de las Artes de la Universidad de Buenos Aires (UBA). Actualmente es Directora de la Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad de la Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos de la Universidad Torcuato Di Tella (UTDT).

nueva, la futura La Plata. Las heridas provocadas por tantos años de desencuentros, intrigas, traiciones y grandes negocios, dejaron como cicatriz una convivencia imposible: Buenos Aires ya no podría albergar dos gobiernos, es decir, mantener el del antiguo Estado provincial, y además “soportar” al de la Nación, que hasta hacía pocos días era un “huésped indeseable”. Repasar entonces algunos de los episodios ligados a la capitalización de Buenos Aires, permite abrir interrogantes desde el punto de vista de las transformaciones materiales, y revelar una sutil trama de marcas fijas, concretas y mensurables, con otra más sofisticada aunque dispersa en diversos vericuetos de la cultura urbana y política.<sup>2</sup>

La ciudad de Buenos Aires albergó en su historia varias capitales. La primera de ellas fue en 1776, con la creación del Virreinato de Río de la Plata. Los avatares de las invasiones inglesas llevaron al entonces virrey Rafael de Sobremonte a trasladarse en 1806 a Córdoba, ciudad que declaró como capital interina del Virreinato. Esta acción lo obligó a dimitir, y su sucesor Santiago de Liniers reconquistó Buenos Aires restituyendo su condición de sede del poder central, en representación de la corona española. Luego de la Revolución de Mayo de 1810, pasó a ser la capital de las Provincias Unidas del Río de la Plata, y al final del proceso de las guerras por la Independencia, de la provincia del mismo nombre, autoproclamada como un Estado autónomo en 1820. De allí en más, la llamada “cuestión capital” estuvo tensada respecto de su posible conversión en cabeza de un nuevo Estado integrador que reuniera varias provincias, ya sea en torno a un gobierno unitario o federal.

El primero que visualizó la dimensión real de la necesidad de definir un distrito federal para el asiento de un gobierno central, fue Bernardino Rivadavia. Buena parte de su ideario para transformar la Buenos Aires colonial en la capital nacional de un gobierno independiente, estuvo regido por las nuevas ideas acuñadas en los años de la Revolución Francesa. La proyección de un modelo de “ciudad regular”, que irradiara homogeneidad y orden hacia el resto de un sistema de ciudades, afectó la traza urbana general e incidió, de un modo decisivo, en el concepto de espacios públicos e higiene, promoviendo una serie de normativas estético-prácticas.<sup>3</sup> Pero como ha mostrado claramente Fernando Aliata, ese rol de guía inspiradora solo pudo materializarse en parte.

Hacia la mitad del siglo XIX, con el trasfondo de la disputa entre Inglaterra y Francia por la isla Martín García y la libre navegación de los ríos Paraná y Uruguay,<sup>4</sup> y después de la Batalla de Caseros, en 1853 se sancionó la primera Constitución Nacional sobre las bases elaboradas por Alberdi. En esa ocasión se había intentado que Buenos Aires fuera la capital de la Confederación Argentina, tal como estipulaba la primera redacción del artículo 3º;<sup>5</sup> pero el Estado de Buenos Aires –reformulado sobre la anterior estructura territorial y política de la provincia– se mantuvo al margen e independiente, y no lo aceptó de ninguna manera. No estaba dispuesto a ceder a la Nación ni el puerto, ni su aduana y menos aún, ni un metro de la extensión de su ciudad fundamental. En 1854 Paraná fue declarada capital, y el territorio de la provincia de Entre Ríos, distrito federal de la Confederación. Pero esta situación fue muy difícil de sostener, no solo política y económicamente, sino también materialmente: la complejidad de cruzar el ancho río Paraná, fue un factor determinante. En 1858 se desafectó el distrito federal y, por poco tiempo más, quedó la ciudad como una sede débil y sin recursos.

Estos episodios relanzaron con fuerza los debates por las características de una capital para un posible Estado nacional, que se sostuvieron por más de dos décadas. ¿Dónde debía situarse? ¿En el desierto, como Washington; a la vera de los ríos o en un punto en el trayecto del trazado de las futuras redes de ferrocarriles?, ¿y cómo debía ser, pequeña y concentrada; grande y metropolitana; militarmente protegida; aislada y autosuficiente; lujosa o austera en sus

edificios públicos? Esos fueron algunos de los interrogantes que acompañaron las discusiones en torno al carácter de una capital para un nuevo Estado-nación moderno. (Shmidt, 2005).

Nuevamente a través de guerras civiles armadas, las diferencias políticas se resolvieron en 1861, con la disolución de la Confederación y la formación de la República Argentina. En 1862, con la asunción de Bartolomé Mitre como presidente, se firmó una Ley de Compromiso por la cual se declaraba la ciudad de Buenos Aires como “residencia de las autoridades nacionales, con jurisdicción de todo su municipio, hasta que el Congreso dicte la ley de capital permanente”. En tanto, las autoridades provinciales continuarían residiendo en la capital “si ellas mismas no creyesen conveniente trasladarse a otro punto”. Se dictaminaba también que el Gobierno nacional dispondría de lo que necesite, pero los bienes públicos de la provincia seguirían en manos de ésta por lo que, en la práctica, el funcionamiento se hizo difícil. La Provincia se reservaba para sí, “el banco y demás establecimientos públicos radicados en el municipio de la ciudad y que por su naturaleza pertenecen a la Provincia, [los que] continuarán siendo regidos y legislados por las autoridades de ésta. Los juzgados y tribunales de justicia de la Provincia continuarán ejerciendo como hasta aquí su jurisdicción en el municipio de la ciudad”.<sup>6</sup>

De hecho, el Congreso Nacional sesionaba de día y la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires de noche, en el viejo edificio situado en la calle Perú 272 –en la Manzana de las Luces– además de utilizar diversos locales dispersos por la zona céntrica, la que se iría poblando de oficinas estatales de alquiler o como resultado de remodelaciones de construcciones existentes, preferentemente hacia el sur de la Catedral. En esos años se construyó el edificio para la Legislatura –proyectado por Jonás Larguía– pensado para el funcionamiento del Estado provincial. Algunos diputados alzaron la voz, aunque sin éxito, reclamando que el Gobierno nacional lo comprara.

La provisoriedad de las sedes para el ejercicio de los gobiernos se mantuvo por dos décadas más, con una intolerancia creciente –de parte de los “dueños de casa”– para con el “huésped indeseable”, como calificaría el último gobernador antes de la crisis final, Carlos Tejedor, al Gobierno nacional. En 1869, con el plazo cumplido y la decisión respecto de la “capital permanente” en suspenso, el Gobierno nacional perdió la jurisdicción y quedó simplemente como un visitante, que debía solicitar en préstamo equipamientos, edificios y servicios para poder ejercer. Durante estos años, ninguna ciudad del país se atrevió –pese a algunos proyectos circulantes– a invertir dinero e ilusiones en construir instalaciones que, por sus características, pudieran ser aptas para albergar un futuro Gobierno nacional, suponiendo que no recuperarían ni el dinero ni la obra. La incertidumbre respecto del sitio afectaba también los emprendimientos necesarios para el funcionamiento de los Estados provinciales.

Finalmente, los enfrentamientos armados que se sucedieron en 1880 –como producto de una escalada de violencia que se venía gestando desde el avance de la Campaña del Desierto, liderada por Roca– dieron por cerrado el periodo de lucha por la sede del poder central de la República Argentina. Los conflictos armados en las calles de Buenos Aires y sus alrededores, con la participación de civiles, militares y el apoyo logístico de algunos ingenieros del Departamento Topográfico, han sido descriptos en detalle por Hilda Sabato (2008). Seguir esos acontecimientos día a día, da cuenta de la resistencia de aquellos sectores que no quisieron ceder, no sólo conquistas políticas y económicas, sino concretamente la ciudad-puerto, la ciudad cosmopolita, la pequeña y poderosa “Atenas del Plata”.

El 1 de julio de 1880 cesaron las disputas entre las fuerzas nacionales y los sectores provinciales vinculados a Tejedor, quien debió renunciar a la gobernación provincial. El 12 de octubre Roca asumió la presidencia de la Nación, al término del mandato de Nicolás Avellaneda y con

el conflicto por la capital resuelto. La solución consistió en la cesión a la Nación del territorio de la ciudad de Buenos Aires, que fue declarado Capital Federal, y la decisión de otorgar dineros nacionales para construir una nueva capital, pero esta vez para albergar al Gobierno provincial. De inmediato se iniciaron dos procesos en paralelo. Por un lado, en lo provincial se aceleraron las diligencias para decidir el emplazamiento y las características de la nueva capital, La Plata. Por otro, en lo nacional se daba dió impulso a la construcción de los “edificios públicos dignos de la Nación” (Shmidt, 1997), a la vez que se lanzó una última cruzada por la ampliación del territorio federal.

En aquellos primeros momentos, Alberdi cuestionaba la intransigencia de los “porteños” respecto de la imposibilidad de coexistencia del gobierno nacional y del provincial. Lamentaba esa actitud severa e intentaba resistir la creación de una ciudad nueva. Pero, al mismo tiempo, reforzaba lo que sería la principal arma de gobierno y jurisprudencia para el poder nacional: “dar al jefe de la Nación el gobierno local de la ciudad de su residencia y hacer por la amalgamación de ambos gobiernos uno solo, fuerte, serio y eficaz”. Pero se preguntaba igualmente, por qué “los hijos de Buenos Aires” sentían que ahora quedaban como “extranjeros” en su propia ciudad: “eso es un error!! (...) los porteños siguen gobernando la Capital (...) pero en vez de hacerlo solos (...) lo hacen conjuntamente con los argentinos de toda la Nación. París es gobernado por los franceses, Londres por los ingleses, Roma por los italianos, Madrid por los españoles, Santiago por los chilenos, Río de Janeiro por los brasileros...” (Alberdi, 1881:63).

Pero este anhelo no pudo concretarse fácilmente. La suerte estaba echada. Entre las primeras medidas que tomó Roca se encontraba la reforma de la Ley Orgánica Municipal, para reglamentar “la organización del gobierno local, que había de regir en adelante en el nuevo y populoso distrito federal”.<sup>7</sup> Era imperioso comulgar, en términos de jurisdicción, los intereses nacionales con los municipales: “[...]inspirándose el PE en [el respeto por la Constitución] y en las sinceras aspiraciones del pueblo de la República, aleccionado por una dolorosa experiencia, ha buscado con el deseo del acierto, una combinación apta para satisfacer la doble exigencia de asegurar y vigorizar al Gobierno Nacional, y dar al mismo tiempo participación delegada a la población del municipio en la administración de los intereses locales”.<sup>8</sup> Es que, en rigor, el conflicto de convivencia que se producía con la capitalización era el de tres gobiernos: el municipal, el provincial y el nacional. Por ello Alberdi se resignaba ante la imposibilidad de seguir el ejemplo de Santiago de Chile o el de Madrid, ciudades en las que, señalaba, las tres autoridades compartían territorio con jurisprudencias claras y sin conflictos de intereses.

Pero Roca apeló al modelo norteamericano aplicado en el distrito federal de Columbia, donde la administración municipal había estado a cargo de corporaciones o empleados, bajo la dirección inmediata del Gobierno y la autoridad del Congreso y del Poder Ejecutivo. Esta forma había resultado la adecuada para mantener con firmeza su autoridad en la capital, Washington, como una base segura de su poder. En ocasión de elevar el pedido a la Legislatura municipal para que votasen la reforma, interpelaba así a los legisladores, estimulando la aceptación de su propuesta: “¿Convendría desviarnos nosotros de esa jurisprudencia, cuando hemos adoptado en términos idénticos el artículo de la Constitución americana acerca de los poderes del Congreso, para legislar exclusivamente en el territorio de la Capital y avanzando más explícitamente en este punto, con declaraciones como las que contiene el inciso 3 del artículo 86 de nuestra carta fundamental de que el Presidente de la República es el jefe inmediato y local de la Capital de la Nación?”.<sup>9</sup> Luego de intensos debates que se extendieron por un año y medio, en los que se ponía en juego la representación de los vecinos en el poder político del municipio, la fórmula final resultó en que el gobierno de la rebautizada Municipalidad

de la Capital de la República, estaría constituido por un Concejo Deliberante y un Departamento Ejecutivo. Este último tendría a cargo un "funcionario nombrado por el Presidente de la República, con acuerdo del Senado", cuyo mandato podía ser revocado por el Concejo Deliberante. El difícil equilibrio entre la nominación del intendente y la capacidad de remoción por parte del Concejo Deliberante tiñó la larga gestión de Alvear, que se inició como Presidente de la Corporación Municipal antes de la federalización; luego de una renuncia formal fue nombrado rápidamente por Roca, en diciembre de 1880, para después sufrir una serie de destituciones y suspensiones por parte del Concejo, y restituciones por parte del Gobierno central, prácticamente hasta el final de su mandato durante el gobierno de Juárez Celman.<sup>10</sup>

En este sentido, lidiar con el flanco municipal no solo fue complicado inicialmente para Roca. También lo padecieron sus inmediatos sucesores. Una de las primeras acciones que emprendió Alvear al mes de declararse la capitalización de Buenos Aires, fue el pedido de regularización del límite de la ciudad en pos de ordenar las jurisdicciones territoriales. En ese trámite inicial sólo se solicitaba a la Provincia la cesión de unas pocas hectáreas de terrenos linderos a la accidentada demarcación de los lotes de borde. Pero lo que comenzó como una operación "estética" (Gorelik y Silvestri, 1992), Roca lo transformó en un franco pedido de anexión de tierras, que llegaron a sumar 14.000 hectáreas más (Shmidt, 2005).

En realidad, los debates por el "ensanche" librados en las tres sedes parlamentarias –nacional, provincial y municipal– estuvieron atravesados por la dilucidación de las características, tamaño y ubicación de la futura capital provincial. Por ello pudo avanzar la solicitud de multiplicación del territorio. Mientras los propios pueblos de Flores, Belgrano y otros se postulaban como capitales provinciales, las respuestas coincidían en que la cercanía hacía inviable su autonomía pues el crecimiento de Buenos Aires estaba ya desatado por la inmigración y las infraestructuras de modernización.<sup>11</sup> Los mismos motivos, entonces, fueron esgrimidos en contrario, y varias de estas localidades adherían a ser anexadas al territorio de la Capital pues las necesidades de la vida cotidiana ya lo requerían de hecho. Pero también les otorgaría facilidades impositivas y prioridad en los servicios públicos. Uno de los argumentos más repetidos era el de la necesidad de cambiar de jurisdicción para enterrar a los muertos. El cementerio de la Chacarita, por ejemplo, no formaba parte del distrito federal, y esta problemática se extendía, así, hacia otras instalaciones de servicios que quedaban extramuros. Claro que los defensores de la Buenos Aires pequeña y concentrada –representados en la solicitud de Alvear– querían a toda costa conservar el tamaño original (Liernur, 2001). A esto se sumaban los sectores más duros del Estado provincial, que ya se sentían vencidos por haber "regalado" su mejor bien a la Nación, y se quejaban porque todavía osaban pedirles más tierras. En tanto, el propio Roca y otros miembros del Partido Autonomista abogaban por la ampliación.

Es importante relacionar aquí el otro proyecto elevado por los partidarios de Alvear, el de la Avenida de Mayo. La solicitud de la apertura de una avenida Este-Oeste constituía la pieza principal que consolidaría el campo de las acciones posibles de llevar adelante desde la gestión municipal, tales como empedrado, alineación y demarcación, zonificación por actividades en función de la higiene, etc. La que sería la Avenida de Mayo se relacionaría con un simbólico origen en las Plazas de la Victoria y de Mayo, aunque no se preveía, aún, un remate ni una extensión última (el proyecto señalaría una longitud de doce manzanas a contar desde la Plaza de la Victoria). Un par de años después, a fines de 1884, la aprobación final del emprendimiento de la traza y expropiación de terrenos que daría paso a la creación de la Avenida, se produjo el mismo día, en la misma sesión y fue votada por los mismos legisladores que decidieron sobre la

cesión de los pueblos de Flores y Belgrano al territorio de la Capital Federal. Pero se trataba de una de las últimas manifestaciones del poder provincial. El detalle radicaba en la imposibilidad del cumplimiento de este último acto. La ley aprobada era inaplicable pues cedía las tierras pero no la jurisdicción sobre los ferrocarriles, lo que la hacía impracticable.<sup>12</sup>

Retrocediendo al momento de inicio de estas diligencias, en 1882, apenas habían tomado curso los estudios municipales para el proyecto y reglamentación de la futura Avenida de Mayo, al tiempo que se iniciaba la carrera por la localización y resolución técnica del puerto. Ambas acciones ponían en debate la consolidación del centro geográfico de la ciudad. En el mismo clima de fervor transformador, Roca había dado comienzo a las gestiones para impulsar las obras para los edificios que deberían alojar los tres poderes republicanos. Contra las opiniones de muchos legisladores, la idea de unificar y remodelar el conjunto de edificios que ya estaban en uso para el funcionamiento del Poder Ejecutivo, sumando instalaciones del viejo Fuerte de Buenos Aires, avanzaba de hecho a través de las acciones del presidente. Si se piensa que se trataba de su propia sede, es comprensible que evitara atender las sugerencias múltiples que instaban a construir un edificio nuevo en otro sector de la ciudad. Sin embargo es importante notar que, en vez de estimular la centralización de los futuros edificios públicos en relación con el incipiente proyecto municipal de la Avenida Este-Oeste, Roca promovió la ubicación de los futuros “edificios dignos de la Nación” –particularmente los “palacios” del Congreso y de Justicia– en una alineación virtual en dirección hacia el Noroeste.

Simultáneamente, en un rápido proceso, se resolvió el sitio definitivo de la futura capital provincial, en relación directa con el puerto de la Ensenada, y sobre un plano moderno compuesto por una cuadrícula atravesada por un sistema de diagonales. Si se compara con los tiempos que le llevó al Gobierno nacional, La Plata se materializó en tiempo record: tanto el trazado de la ciudad, como la construcción de sus edificios públicos más emblemáticos –muchos de ellos proyectados a través del llamado a concursos internacionales de arquitectura– se levantaron antes de fines de la década de 1880.

Mientras tanto, día a día en la ciudad de Buenos Aires se sentía el traspaso, en ocasiones caótico, de un conjunto de bienes compuestos por tierras, espacios públicos y edificios, que el Gobierno provincial retenía hasta último momento, sometiéndolos uno a uno a negociaciones puntuales. Si bien Roca había logrado concretar al menos uno de los grandes temas de la capital, la reforma de la Casa de Gobierno, no le resultaba tan fácil avanzar en el de las sedes de los otros poderes. A comienzos de 1883 inició las gestiones para contratar, en Italia, un profesional para que se abocara a los edificios públicos. Es notable la toma de esta decisión ya que contaba con dos oficinas públicas, supuestamente a su entera disposición: el Departamento de Obras Públicas municipal –a cargo del ingeniero-arquitecto Juan A. Buschiazzo– y el de la Nación, dirigido entonces por el arquitecto sueco Enrique Aberg. De todos modos, ese trámite se demoraría aún varios meses y concluiría con la llegada a la Argentina, a fines de 1884, de Francesco Tamburini.

Mientras tanto, se concretó el traspaso de la ya obsoleta Estación del Parque –cabecera del Ferrocarril del Oeste– a la Estación Once de Septiembre. Esta decisión, que respondía más bien a un mejor ordenamiento y direccionalidad del trazado de la vía férrea, convertía al sitio vacante en una oportunidad extraordinaria: un “terreno baldío” en el área céntrica. El 1 de enero de 1883, la antigua estación finalmente quedó clausurada y de inmediato la provincia de Buenos Aires, propietaria de los terrenos, intentó ponerlos en venta; pero el Gobierno nacional frenó la operación. En octubre del mismo año, el Poder Ejecutivo hizo autorizar la partida de dinero para su compra.<sup>13</sup> La rápida visualización de las características estratégicas del predio, estimularía



Figura 1. Pablo Blot, Luis Silveyra, Plano del territorio cedido a la Nación para ensanche para la Capital Federal con indicación del límite definitivamente adoptado. 1888. Archivo Mitre.

en breve la presentación de proyectos. Entre 1884 y 1889 se decidió ubicar allí los siguientes edificios públicos: una escuela primaria –en la esquina de Viamonte y Talcahuano– y un Museo de Productos Argentinos, en la esquina de Libertad y Lavalle, ambos en 1884; el Palacio de Justicia –Talcahuano, Lavalle, Uruguay y Tucumán– en 1886 y, en 1889, se decidió trasladar el Teatro Colón al predio de Libertad y Tucumán. Todas las obras las proyectó, inicialmente, Tamburini.

Fue también en aquel mismo mes de octubre de 1883, cuando el intendente Alvear presentó al Concejo Deliberante el proyecto de los ingenieros municipales Pablo Blot y Juan Buschiazzi para unificar las Plazas de Mayo y Victoria y crear un espacio público de nuevo tipo en la ciudad, con un monumento conmemorativo a la Independencia en su centro. Sin duda, se trataba de un proyecto modernizador con bases en las teorías higienistas, aunque suscitó polémicas en torno al problema de la valoración histórica que tenía el solar, y las implicancias de la demolición de la Vieja Recova y la Pirámide de Mayo.<sup>14</sup>

Esta escueta serie de episodios, apenas esbozados aquí, proponen repensar el momento de la transformación del antiguo Municipio de Buenos Aires en Capital Federal, desde su definición como “permanente” hasta su trazado definitivo. La dinámica del traspaso de bienes provinciales durante casi toda la década de 1880, afectó el funcionamiento cotidiano de las instituciones nacionales, que estaban comenzando a asentarse. En su momento, el presidente Roca no asistió a la ceremonia fundacional de la ciudad de La Plata, celebrada en noviembre de 1882, en uno de los varios gestos explícitos de estas incomodidades. Las rivalidades y las diferencias políticas coyunturales en el seno del Partido Autonomista, pero también la larga historia de luchas y oposición entre los “porteños” y el “interior”, estaban aún vigentes. Sin duda, el haber reemplazado la instancia bélica por la negociación política para la resolución de conflictos internos había constituido un salto cualitativo importante, pero los juegos del poder político se mantuvieron en el tiempo y dejaron sus marcas en la Capital Federal. Desde el momento mismo de la instauración de la “paz roquista” (Halperin Donghi, 1987), quedó clara la imposibilidad de convivencia de los dos gobiernos, a tal punto que la negociación, como se ha señalado, se selló con la construcción de una ciudad *ex-novo*.

Pero es en la continuidad de la búsqueda por ampliar el territorio para el distrito federal donde resuenan los años de debates en torno al sitio, el tamaño y el carácter que debía tener la sede del asiento de las autoridades de una nación moderna. En este sentido, el resultado final –que Roca no pudo consumir– muestra el alcance de una prefiguración política que llevaba como sustento la materialización de una ciudad distinta, sin planos ni trazados, aún sin claridad funcional, pero con la fuerza de la marca en un territorio cuyas dimensiones, entonces, representaban el ideario de la necesidad de una gran capital para una gran nación. Claro que, si bien un sector importante de los perdedores había confiado en la potencialidad que ofrecía la construcción de una nueva ciudad portuaria como lo sería La Plata, otro grupo poderoso quedó representado en el difícil andamiaje de las instituciones municipales, cuya cabeza –personificada en la figura de un intendente– estaba supeditada a la designación del Poder Ejecutivo, pero también a la demanda concreta de un Concejo Deliberante heterogéneo.

La figura presidencial igualmente fue ganando poder de resolución y decisión en los designios de la Capital Federal. Luego de aquel último gesto de fuerza en 1884 –la falacia de la cesión de Flores y Belgrano pero sin la jurisdicción de los ferrocarriles– la Provincia no pudo sostener por mucho tiempo más su incidencia política en Buenos Aires. En el discurso de despedida de su gestión, Roca enumeraba los logros –tanto del Departamento de Obras Públicas de la Nación como de la Intendencia– sumando también como un mérito personal,

la construcción de La Plata, “una gran ciudad a pocas leguas de la capital, el esfuerzo más grande de América Latina”. Pero apenas asumió, su sucesor Miguel Juárez Celman destrabó el trámite, y al año siguiente –el 28 de septiembre de 1887– la Legislatura Provincial aprobó la cesión de Flores y Belgrano, sin condicionamientos, tal como se había hecho el traspaso de la ciudad en 1880. En esta ocasión la ventaja fue para la Provincia, que con esta entrega de tierras cancelaba deudas anteriores, recibía a cambio financiación para extender el Ferrocarril del Oeste y obtenía más fondos por la venta de otros edificios públicos (Cresto, 1987). Como ya ha sido explicitado, el episodio final estuvo a cargo de los ingenieros Luis Silveyra –por la Provincia–<sup>15</sup> y Pablo Blot –por la Nación–,<sup>16</sup> quienes entregaron el plano definitivo, con la regularización del límite a través del trazado de un bulevard de circunvalación, de 100m de ancho, en enero de 1888.<sup>17</sup> De las 4.000 hectáreas iniciales que tenía la primera capital federal, pasó a contar con 18.000 y la anexión de dos pueblos.

La naturaleza de las ciudades capitales lleva implícita la “coexistencia de gobiernos”, como advertía Alberdi, dado que las autoridades propias de la administración pública son inherentes a cualquier organización urbana, en cambio el hospedaje de autoridades de mayor incumbencia, están destinadas a superponerse con estas estructuras. El caso de Buenos Aires, al momento de su capitalización, no es distinto al de Praga, Budapest o Kuala Lumpur, que vivían procesos similares, encuadrados en el marco de la capitalización de los Estados-nación modernos de la segunda mitad del siglo XIX. Y si bien puede decirse que en 1888, con el plano definitivo, la división de jurisprudencias quedó resuelta, la dinámica de las convivencias quedará inscrita como un estigma y no como una superación.

## BIBLIOGRAFÍA:

- ALBERDI, JUAN B. 1881. *La República Argentina consolidada en 1880. Con la ciudad de Buenos Aires por capital*. Buenos Aires.
- ALIATA, FERNANDO. 2006. *La ciudad regular. Arquitectura, proyectos e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario. 1821-1835*, Buenos Aires: Prometeo.
- BECCAR VARELA, ADRIÁN. 1928. *Torcuato de Alvear, su acción edilicia*. Buenos Aires: Kraft.
- CARRANZA, ARTURO. 1938. *La Capital de la República. El ensanche de su Municipio de 1881 a 1888*. Buenos Aires.
- CARRANZA, ARTURO. *La cuestión capital de la República Argentina. 1826-1887 (Antecedentes, debates parlamentarios, iniciativas, proyectos y leyes)*, Tomo II.
- CRESTO, JUAN JOSÉ. 1987. “A cien años de la federalización de Flores y Belgrano”. *Todo es Historia*, N° 243, Buenos Aires, septiembre, 84-97
- DE PAULA, ALBERTO S. J. 1987. *La ciudad de La Plata, sus tierras y su arquitectura*, Buenos Aires: Banco Provincia de Buenos Aires.
- GORELIK, ADRIÁN y SILVESTRI, GRACIELA. 1992. “Imágenes al Sur. Sobre algunas hipótesis de James Scobie para el desarrollo de Buenos Aires”. *Anales del Instituto de Arte Americano*, No. 27-28, 1989-1991, 93-104.
- GORELIK, ADRIÁN. 1997. “La belleza de la patria. Monumentos, nacionalismo y espacio público en Buenos Aires”. *Block* N° 1, Buenos Aires. Universidad Torcuato Di Tella. 83-100.
- GORELIK, ADRIÁN. 1998. *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1930*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- HALPERÍN DONGHI, TULIO. 1987. *El espejo de la Historia. Problemas argentinos y perspectivas latinoamericanas*. Buenos Aires: Sudamericana.
- LIERNUR, JORGE FRANCISCO. 2001. *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- Recopilación de los debates de leyes orgánicas municipales y sus textos definitivos*, Tomo II, 1881, H.C.D.C.B.A., 1938.
- SÁBATO, HILDA. 2008. *Buenos Aires en armas. La revolución de 1880*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- SARMIENTO, DOMINGO. 1850. *Argirópolis*. Santiago de Chile: Imprenta Julio Belín y Cia.
- SCHICKENDANTZ, EMILIO, y REBUELTO, EMILIO. 1994. *Los ferrocarriles en la Argentina, 1857-1910*. Buenos Aires: Museo Ferroviario.

- SHMIDT, CLAUDIA. 2012. *Palacios sin reyes. Edilicia pública para la capital permanente. Buenos Aires, 1880-1890*. Rosario: Prohistoria Ediciones
- SHMIDT, CLAUDIA. 1997. "Presentar la nación. Obras y Proyectos de Francisco Tamburini en Argentina. 1883-1890", en *La obra de Francesco Tamburini en Argentina. El espacio del Poder I*. Irma Arestizábal, et alt. eds. Buenos Aires: Museo de la Casa Rosada, Instituto Italiano di Cultura, Pinacoteca e Musei Civici Jesi, Pinacoteca Civica Ascoli Piceno. 213-234
- SHMIDT, CLAUDIA. 2005. "¿Muralla o boulevard? Formas para una futura capital (1853-1890)", en *Resonancias románticas. Jornadas sobre historia de la cultura. Argentina 1810-1880*. G. Batticuore, K. Gallo, J. Myers, eds. Buenos Aires: Eudeba, UTD.

## NOTAS

- 1 Juan B. Alberdi, "Prefacio" en: J. B. Alberdi, *La República Argentina consolidada en 1880. Con la ciudad de Buenos Aires por capital*. Buenos Aires, 1881, p. 19.
- 2 El presente artículo surge de la tesis doctoral *Palacios sin reyes. Edilicia pública para la capital permanente. Buenos Aires, 1880-1890*, Prohistoria Ediciones, Rosario, en prensa, 2012.
- 3 Estas normativas regulaban el alineamiento de frentes, exigían fachadas lisas y sin ornamentos para evitar la acumulación de polvo, pero también para dar un carácter más austero y menos "barroco", en términos del neoclasicismo ilustrado. (Aliata, 2006).
- 4 Este contexto rodea el proyecto de Domingo F. Sarmiento para la creación de Argirópolis, una capital para los Estados Confederados del Río de la Plata, proyectado en 1850 para instalarse en la Isla Martín García, en esos días en manos de los franceses y custodiada por la República Oriental del Uruguay. (Sarmiento 1850).
- 5 "Las autoridades que ejercen el Gobierno federal residen en la ciudad de Buenos Aires, que se declara Capital de la Confederación por una ley especial", Artículo 3° de la Constitución de la Confederación Argentina, 1 de mayo 1853. Fue sancionada por el Congreso General Constituyente reunido en Santa Fe, promulgada el 25 de mayo y jurada en comicios públicos el 9 de julio. (Carranza 1938).
- 6 Comunicación enviada al Congreso Nacional el 29 de septiembre de 1862, luego ratificada con fuerza de ley para la capital provisoria. Cfr., en Arturo B. Carranza, *La cuestión capital de la República Argentina*. cit., Tomo III, p. 597
- 7 Proyecto de Ley Orgánica Municipal, remitido por Roca y Del Viso a la Cámara de Diputados, 2ª sesión ordinaria del 11 de mayo de 1881, en H. Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, en *Recopilación de los debates de leyes orgánicas municipales y sus textos definitivos*, Tomo II, 1881, H.C.D.C.B.A., 1938, p. 4
- 8 Carta de Julio A. Roca, remitida por Antonio Del Viso al H. Congreso de la Nación, en *Recopilación de los debates...*, cit., p. 4 y ss.
- 9 El inciso 3 del artículo 86, de la Constitución Argentina de 1860 (que se refiere a las atribuciones del Poder Ejecutivo) dice: "El Presidente de la Nación [...] es el jefe inmediato y local de la Capital de la Nación."
- 10 La compleja y abarcativa gestión municipal de Alvear durante esta década ha sido especialmente seguida por Adrián Gorelik, 1998. Para una biografía y cronología de sus acciones, Adrián Beccar Varela, *Torcuato de Alvear, Su acción edilicia*, Kraft, Buenos Aires, 1928.
- 11 El debate y las alternativas de las posibles capitales provinciales han sido ampliamente analizados por De Paula, 1987.
- 12 Ley 1722, 28 de octubre 1884, de la Provincia de Buenos Aires cediendo a la Nación la jurisdicción que aquella ejercía en los Municipios de Belgrano y Flores. El 30 de octubre de 1884 tuvo lugar la sesión final de una serie de debates en torno a ambos temas. El 31 de octubre 1884 se sanciona la Ley Nacional 1585. (Carranza 1938).
- 13 *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*. Sesión del 9 de octubre de 1883. La Estación del Parque se trasladó el 28 de septiembre de 1880 a Once. El 1 de enero de 1883 se hizo todo el servicio de trenes desde la nueva estación. El Parque quedó clausurada y se empezó el levantamiento de las vías. El 9 de enero 1883 la Provincia puso en venta la Estación del Parque, y el 25 de Octubre de 1883 se autorizó al PE para comprar a la Provincia todos sus edificios y terrenos. (Schickendantz, 1994).
- 14 El análisis de la polémica y del proyecto en Adrián Gorelik, 1997. Del mismo autor, posteriormente "Combates por la memoria" en *La grilla y el parque...*, 102 y ss.
- 15 Nombrado por decreto del Poder Ejecutivo Provincial el 8 de octubre de 1887.
- 16 Nombrado por decreto del Poder Ejecutivo Nacional el 18 de octubre de 1887.
- 17 Informe presentado al Ministro de Gobierno provincial, por Blot y Silveyra, 17 de enero de 1888.

# CUERPO Y CIUDAD. UNA METÁFORA ORGÁNICA PARA BUENOS AIRES A FINES DEL SIGLO XIX

Horacio Caride Bartrons \*

El objetivo de este trabajo es establecer y ponderar las condiciones tempranas del ascenso de la metáfora del cuerpo como paradigma cultural que, en cuanto resonancia de un discurso médico - político, constituyó una de las ideas rectoras más contundentes para la organización y modernización en la ciudad de Buenos Aires, entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX. Se ha operado con una selección de autores que pueden considerarse representativos del período, que va desde la Gran Epidemia de Fiebre Amarilla de 1871, hasta los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo. Lejos de presentar una visión única o monolítica, las imágenes que presentan sobre el binomio ciudad-sociedad ofrecen algunas de las mejores representaciones de los cambios a los que estuvieron sujetas la idea de Nación y la idea de ciudad, pero con la metáfora del cuerpo y su salud o enfermedad como hilo narrativo.

**PALABRAS CLAVE:** Buenos Aires. Siglo XIX. Metáfora

**KEYWORDS:** Buenos Aires. XIX<sup>th</sup> Century. Metaphor

*La sociedad, señor presidente, es como un cuerpo que dura siglos*

Domingo Faustino Sarmiento

## Los enemigos del cuerpo

Gradualmente, desde mediados de marzo, el cuadro fue cobrando cada vez tintes más sombríos. La mortalidad crecía al paso que la ciudad se despoblaba. El éxodo se hizo general cuando se comprobó que, al contrario del cólera reciente, la fiebre no se alejaba de la costa, quedando indemnes las regiones mediterráneas. Por el consumo de la población, se deduce que, a fines de dicho mes, ésta no alcanzaba a sesenta mil almas; solamente en abril, pasaron de ocho mil las defunciones: cerca del 14 por ciento. Como en un gran cuerpo herido que va perdiendo por partes el calor vital, en la ciudad enferma, uno por uno, los órganos activos rehusaban el servicio. (Groussac 1980: 27)<sup>1</sup>.

En el verano de 1871 los muertos de Buenos Aires ya se contaban por miles. Dos años antes, el Censo Nacional había indicado que la ciudad tenía algo menos de ciento ochenta mil personas, lo que ponía en verdadera magnitud a la tragedia: cerca de dos tercios de su población la había abandonado. El Gobierno y buena parte de los poderes políticos habían huido hacia la campaña.

Resulta evidente que la fiebre amarilla determinó, en varios aspectos, un contundente punto de inflexión para Buenos Aires y, en alguna medida, para el país en su conjunto. Con

\* Arquitecto, UBA. Es investigador principal del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo", FADU, UBA, miembro investigador del Programa Internacional "Le Mots de la Ville", UNESCO, CNRS, París.

la necesidad de intelectualizar la tragedia, un lúcido testigo como Paul Groussac, recordaba estos hechos casi cuatro décadas después de sucedidos. Para ello recurrió a una metáfora funcionalista probada –tanto en su facultad didáctica como en su posibilidad estética– para expresar aquel horror: relacionar la ciudad con un cuerpo del que la vida se estaba alejando, lenta pero inexorablemente.

Esta antigua noción de la cultura occidental, construida y avalada por el arte y la ciencia durante siglos, tuvo una instalación dramática y definitiva a partir de la segunda mitad del siglo XIX, cuando una serie de epidemias devastaron varias ciudades de América y Europa. Por aquellos años, el higienismo surgió como la única disciplina capaz de contener semejante catástrofe. Las voces y las plumas de los médicos y de los epidemiólogos fueron las más escuchadas y leídas al momento de definir las acciones a seguir. En Buenos Aires, pasada la peste, el discurso sobre el “cuerpo urbano” continuó ejerciendo su influencia, hasta constituirse en la expresión favorecida de la modernización de la ciudad.

Las argumentaciones, en su mayoría sostenidas por el par dialéctico salud-enfermedad, se desplazaron, como también muestra la cita de Groussac, desde la ciencia médica hacia otras disciplinas, constituyendo un verdadero paradigma, en cuanto definían perfectamente – en los términos de Thomas Kuhn– las características del problema y las posibilidades de solución. La construcción y el desarrollo de este paradigma –así constituido– fue determinante para la cultura y la sociedad porteña de los años que van desde la fiebre amarilla hasta la era del Centenario, extendiéndose luego hasta bien entrada la década de 1940. La Nación misma terminó siendo asimilada a la idea corporal, estableciendo las condiciones para un “Estado saludable” y, en consecuencia, definiendo las características de las enfermedades que lo pueden afectar. Sobre este modelo interpretativo se definieron muchas de las estrategias de la modernización, al menos hasta la instauración del voto universal en 1914.

El objetivo de este trabajo es establecer y ponderar las condiciones tempranas del ascenso de la metáfora del cuerpo como paradigma cultural que, en tanto resonancia de un discurso médico-político, constituyó una de las ideas rectoras más contundentes para la organización y modernización en la ciudad de Buenos Aires, entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX.

Por cuestiones de oportunidad y de posibilidad, se ha operado con una selección de autores que pueden considerarse representativos del período, que va desde el punto de inflexión que significó la Gran Epidemia de Fiebre Amarilla, en los primeros meses de 1871, hasta los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo, una época más que una fecha.

Entre Domingo Faustino Sarmiento, José María Ramos Mejía y José Ingenieros, puede trazarse un itinerario discursivo construido en la imperiosa necesidad de organizar la Nación en términos de su ingreso a la Modernidad. Lejos de presentar una visión única o monolítica, las imágenes que estos tres autores tuvieron sobre el binomio ciudad-sociedad ofrecen algunas de las mejores representaciones de los cambiantes procesos a los que estuvieron sujetas la idea de Nación y la idea de ciudad, con la metáfora del cuerpo, su salud o su enfermedad como hilo narrativo.

Este texto busca aportar algunas cuestiones que hablan más de una secuencia discursiva, con etapas de complejidad y extensión creciente, que de un reemplazo de modelos. Entre los “textos fundacionales” –de los cuales *Facundo* resulta uno de los más emblemáticos– y la imagen de una sociedad organizada en postulados higiénicos, previa al Centenario, puede observarse en estos aspectos una importante comunión de ideas. En cierta medida, nuestras

consideraciones se contraponen a la interpretación clásica que propone al higienismo como “reemplazo” del modelo sarmientino, en vez de presentarlo como ampliación y valorización de la agenda programática del período (Salessi 2000, Bruno 2011).<sup>2</sup>

Dentro de este grupo, los textos de Groussac aparecen como un intercambiador de ideas entre Sarmiento y la generación del '80, con una potencia discursiva de connotaciones más estéticas que históricas. Ramos Mejía encarna al intelectual de aquella generación, político, liberal y evolucionista, del cual se termina extrapolando un discurso mucho más autocrático y reaccionario manifestado por Ingenieros. En este esquema, y como señala Oscar Terán, “el positivismo alcanzó en la Argentina una penetración imposible de subestimar, ofreciéndose tanto como una filosofía de la historia que venía a servir de relevo a una religiosidad jaqueada, cuanto como organizador fundamental de la problemática político-social de la elite entre el 90 y el Centenario” (Terán 2000: 85).

Es mi intención ver estos cambios en su doble dimensión social y espacial, considerando a la ciudad, constituida a través de una metáfora orgánico-funcional, como el territorio de intersección de ambos conjuntos.

La imagen del cuerpo humano como obra de Dios y por lo tanto, partícipe de su perfección, es una noción liminar de nuestra cultura, que inclusive ha superado las estructuras conceptuales de la fe o de la religión para instalarse como sólido paradigma interpretativo. Mary Douglas, en su exégesis antropológica del *Libro del Levítico*, entendía que la propia “idea de santidad recibió una expresión externa y física en la perfección del cuerpo considerado como recipiente perfecto” (Douglas 1973: 74).

La ciudad, como artificio y, por lo tanto, creación humana decisiva, debería participar también –en algún grado– de esa perfección, al menos por carácter transitivo: en ambos casos lo creado se parece a su creador. En este sentido, es elemental observar que la idea de semejar a la ciudad con el cuerpo humano es tan antigua como la voluntad de encontrar una metáfora conciente y consistente para explicar la emergencia de lo urbano. En la *Política*, Aristóteles sostenía que tanto la ciudad como los organismos naturales poseían partes indispensables y accesorias. Así, a pesar de encontrar elementos que “están” en la ciudad y que no “son” la ciudad, ésta debía entenderse como un todo orgánico (Aristóteles 1998: 286).

En nuestro medio, la instalación de la metáfora organicista como organizadora, no solo de la ciudad sino del país en su conjunto, puede rastrearse –al menos en una de sus formulaciones más consistentes– en las primeras aproximaciones a la idea de Nación en el discurso sarmientino.

Desde su exilio en Santiago de Chile, Domingo Faustino Sarmiento imaginó a la Nación como un todo orgánico. Dentro de esta lógica metafórica, su pensamiento desconocía, o al menos, se permitía discutir el rol primado de “cabeza” o “cerebro” que podía tener Buenos Aires para el resto del Cuerpo-Nación. Algunas de sus obras fundamentales de aquellos años, como *Facundo* (1845) o *Argirópolis* (1850), fueron escritas bastante tiempo antes de haber estado en la futura capital argentina. En efecto, Sarmiento conocerá Buenos Aires luego de la caída de Rosas en 1852.

El tema de la propia “cuestión capital” era la controversia política más importante de la organización como país durante la segunda mitad del siglo XIX, desde la sanción de la Constitución Nacional –fuera de Buenos Aires– hasta la sanción de la ley de Capitalización, que recién podrá promulgar en 1880 Nicolás Avellaneda. Es probable que una de las manifestaciones más tempranas sobre la idea de que el país es análogo al cuerpo, aparezca en *Facundo*,

expresada en el célebre primer párrafo de la introducción: “¡Sombra terrible de Facundo, voy a evocarte, para que, sacudiendo el ensangrentado polvo que cubre tus cenizas, te levantes a explicarnos la vida secreta y las convulsiones internas que desgarran las entrañas de un noble pueblo!” (Sarmiento, 1992:7).

A esta idea se le adjudicó una suerte de papel fundacional como metáfora de una Nación enferma y, en algunos aspectos, desmembrada y necesitada de cura. Cinco años después, en *Argirópolis o la Capital de los Estados Confederados de Río de la Plata*, Sarmiento vuelve a plantear la necesidad de comprender a los estados de Argentina, Paraguay y Uruguay como un conjunto solidario en sus relaciones con el centro, la isla Martín García, a través de vías navegables que

no pueden ser duraderas y firmes mientras los tres Estados no tengan igualdad de dominio sobre la isla fuerte que cierra el tránsito, y esta igualdad supone la asociación y federación de los tres Estados en un cuerpo unido por un interés y un centro común. (Sarmiento 1850 [1961: 78])

El mejoramiento racial podría superar la inferioridad de origen.

La emigración del exceso de población de unas naciones viejas a las nuevas, hace el efecto del vapor aplicado a la industria: centuplicar las fuerzas y producir en un día el trabajo de un siglo. Así se han engrandecido y poblado los Estados Unidos, así como hemos de engrandecernos nosotros. (Sarmiento 1850[1961: 96-97])

Varios años después, en *Conflictos y armonías de las razas de América*, ampliará esta idea afirmando que “el norteamericano es pues el anglosajón, exento de toda mezcla con razas inferiores en energía, conservadas sus tradiciones políticas, sin que se degraden con la adopción de las ineptitudes de raza para el gobierno”<sup>3</sup> (Sarmiento 1883: 128).

En años posteriores la noción de enfermedad abandonó su categoría abstracta y programática para encarnarse en los cuerpos reales. La sucesión de epidemias terminaría por demostrar que la analogía conceptual y pedagógica podía ser una realidad compleja y alarmante.

Durante las décadas de 1860 y 1870, Buenos Aires no tenía límites demasiado claros. La cuadrícula con la que se organizaba se adentraba de manera difusa en la Pampa, determinando lo que las fuentes llaman genéricamente “el Antiguo Municipio”. En la zona de manzanas consolidadas vivía el grueso de la población, en especial en los alrededores de la Plaza de Mayo. En el barrio sur se alojaba principalmente la clase alta.

El plano grabado por Adolfo Sourdeaux en 1854 (Fig. 1) muestra los diferentes grados de ocupación espacial en tres zonas concéntricas. El primero, más oscuro, representa el sector de manzanas consolidadas. A su derredor se extendía una zona también amanzanada, pero mucho menos densa que la anterior, con muy poca o ninguna edificación continua. Por último se abría un sector de quintas pequeñas, que no superaban las veinticinco hectáreas, cuyo límite se situaba en los alrededores de la actual avenida Boedo (Sarrailh 1983: 406).

Durante esos años convivían en Buenos Aires el Gobierno Nacional, presidido por Domingo Faustino Sarmiento, el de la Provincia de Buenos Aires, representado por Emilio Castro, y el gobierno municipal en manos de Narciso Martínez de Hoz. La indefinición territo-

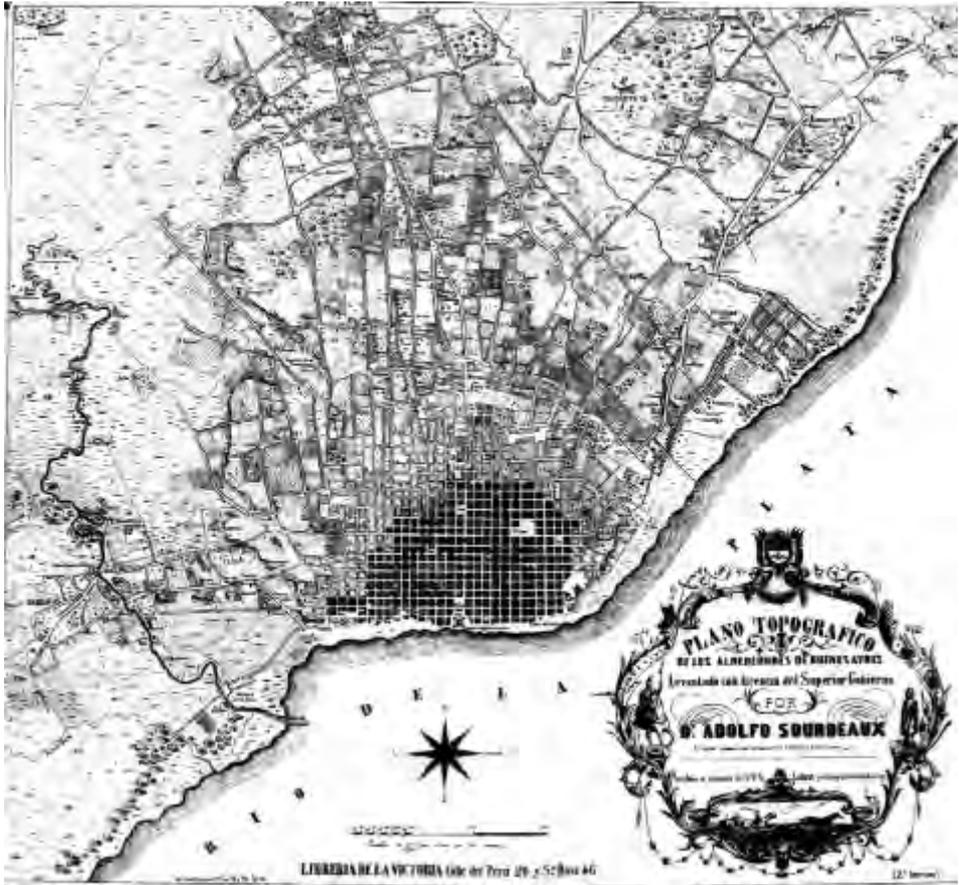


Figura 1. Buenos Aires 1854, en el Plano de Adolfo Sourdeaux. Cuando se realizó el Primer Censo Nacional, la población de la ciudad no sobrepasaba las 180.000 personas. La superficie consolidada era inferior a las cuatro mil hectáreas, menos de un quinto de la ocupación actual. Fuente: *Buenos Aires, Historia de cuatro siglos*, José Luis y Luis Alberto Romero (dir.), Editorial Abril, 1983, Tomo I, p. 406.

rial era consecuencia, también, de la indeterminación espacial del poder político. De hecho, el presidente era una suerte de huésped del gobernador provincial.

En esta urbe, las condiciones de salubridad eran escasas o prácticamente inexistentes. En lo que respecta a la provisión de agua, el Río de la Plata era la opción más generalizada. Pero buena parte de la población también recurría a aljibes abastecidos por las aguas de lluvia y en permanente contacto con los pozos ciegos, donde se descargaban sin ningún control los efluentes cloacales. Bajo estas condiciones, era frecuente que un foco infeccioso terminara en epidemia. Cólera, fiebre tifoidea, viruela, escarlatina y hasta peste bubónica habían cobrado víctimas desde, al menos, la década de 1850<sup>4</sup>. Quizás fueron los veteranos de la reciente Guerra contra el Paraguay quienes llegaron a Buenos Aires portando los virus que habían contraído en su camino desde el Litoral. La ciudad de Corrientes había sufrido una epidemia inmediatamente anterior, que se extendió desde diciembre de 1870 hasta junio del año siguiente, cobrándose dos mil vidas, casi el 20% de su población. Por otro lado, también se culpó a los barcos provenientes del Imperio del Brasil, que arrastraban enfermedades endémicas desde sus costas al estuario del Río de la Plata (Galeano 2009:109 y ss).

Al parecer los primeros casos de fiebre amarilla se dieron –o así se pensó en aquel momento– en zonas pobres cercanas al río, en enero de 1871. En una ciudad donde las defunciones no superaban las veinte personas diarias, en abril de aquel año se dieron cifras de más de quinientas personas en un sólo día<sup>5</sup>. Regresamos a Groussac:

Por centenares sucumbían los enfermos, sin médico en su dolencia, sin sacerdote en su agonía, sin plegaria en su féretro. Tal era el pánico reinante, que un escribano cobró fama y dinero comprometiéndose públicamente a realizar esta hazaña jocomacabra: redactar testamentos, aun de “febrífugos” (sic!). En la ciudad desierta, casi sin policía, la bestia humana, suelta, rondaba las calles, husmeando la presa. A veces el crimen no esperaba la noche, su habitual cómplice: los diarios dieron cuenta de asaltos perpetrados en pleno día, en la calle Florida. (Groussac 1980: 28)

Finalmente, la fiebre mató a más de trece mil personas –el 8% de la población–.<sup>6</sup> Otras enfermedades como la viruela, el sarampión y en especial la tuberculosis, también se estaban cobrando gran cantidad de vidas. Más allá de todo lo discutido sobre las consecuencias de aquellos eventos, resulta indudable que marcaron un punto de inflexión con respecto a una nueva conciencia sanitaria, en cuanto a la percepción de los habitantes y a la responsabilidad de las autoridades.

Comprometidos con una agenda que determinaría una serie de cambios en la imagen y funcionamiento de la ciudad, un amplio elenco de profesionales y técnicos –médicos, higienistas, abogados, políticos, ingenieros, urbanistas– impulsaron y llegaron a concretar un conjunto importante de medidas. Guillermo Rawson (1821-1890), Pedro Mallo (1837-1899), Eduardo Wilde (1844-1913), y Emilio Coni (1855-1928) fueron algunas de las figuras más representativas de ese grupo de médicos, políticos e intelectuales que buscaban cumplir con un programa establecido a partir de la fiebre amarilla (Paiva 2001, Novick 2008).

En el discurso inaugural al Congreso de la Nación del 4 de julio de 1871, el presidente Sarmiento presentó los lineamientos esenciales del plan de acción. En los primeros párrafos, definió las características del problema, afirmando que “hay ciertas obras públicas que hoy constituyen, por decirlo así el organismo de las ciudades, y cuya falta puede exponerlas a las más serias catástrofes” (Sarmiento 1871: 9).

Las tareas pudieron verificarse en todos los niveles. Por ejemplo, en el ámbito académico, en 1873 Guillermo Rawson tuvo a su cargo la recién creada cátedra de Higiene Pública en la Facultad de Medicina de la Universidad de Buenos Aires, cuyas conferencias fueron publicadas en París tres años después. También, a través de la prédica disciplinar condensada en la páginas de la *Revista Médica Quirúrgica* que fundó Pedro Mallo junto a Ángel Gallardo en 1864 y que terminará dirigiendo Emilio Coni hasta su desaparición en 1888. Pero fue la creación del Departamento Nacional de Higiene en 1880, el paso decisivo para dar un marco institucional y orgánico a la lucha contra las epidemias. Su organización estuvo a cargo de Eduardo Wilde, quien fue su primer director.

En cuanto a “las obras públicas que hoy constituyen, por decirlo así el organismo de las ciudades”, el sistema de provisión de agua potable y cloacas que el propio presidente le encargó a John Bateman (Fig. 2) se inició en 1874, pero tuvo que esperar hasta la federalización de 1880 para ponerse efectivamente en marcha. Y aunque se desconocía la etiología de las enfermedades que habían causado la tragedia, ese mismo año se organizó la Comisión Municipal para la recolección de residuos y se creó el Cementerio de la Chacarita “porque Buenos Aires no pudo mirar esa muerte” (Borges 1996: 90).

Cerrando el ciclo –y la época– que había determinado su gobierno para la ciudad y para el país, al final de su mandato Sarmiento recurre una vez más a la metáfora corpórea para dirigirse al Congreso Nacional en la apertura de las sesiones ordinarias en mayo de 1874:

El dolor es el signo y el efecto de las enfermedades del cuerpo, no la causa; y acaso estas dolencias sociales cuyas manifestaciones tantos estragos causan, son simples resultados de las ideas malsanas que luchan por prevalecer o se reproducen de épocas pasadas. (Sarmiento 1874:7)

En varios sentidos, la enfermedad de los cuerpos era asimilable a la enfermedad del pensamiento. Como si se tratase de una parábola bíblica, es probable que la comparación apelara a los terribles recuerdos de la peste para otorgar espesor a la advertencia. Habida cuenta del diagnóstico, y con la particularidad de haber padecido –y sobrevivido– a la enfermedad, la salud futura de la ciudad requería de imperiosas acciones terapéuticas.

El dispositivo de control de la enfermedad conllevaba, al mismo tiempo, la creación y consolidación de nuevas pericias científicas, nuevos espacios de discusión y nuevos instrumentos de regulación, que comenzaron con los primeros meses de la presidencia de Nicolás Avellaneda. También era necesario generar nuevos y “sanos” espacios públicos. En efecto, el año 1875 fue muy prolífico para la creación y organización de medidas para “proteger” la salud del cuerpo social. En ese tiempo fue creada la cátedra de Medicina Legal, cuyo primer titular fue Eduardo Wilde. A comienzos de ese año, más específicamente desde el 5 de enero, la prostitución pasó a tener un marco regulador para su ejercicio dentro del radio de la ciudad de Buenos Aires. En simultáneo, se generaron reglamentaciones para el servicio doméstico y diversas normas de construcción para los inquilinatos o conventillos. Así, también en la necesidad de generar pulmones estables cuyo aire limpio alejase las miasmas, puede entenderse la inauguración del Parque Tres de Febrero. Se hacía indispensable generar los mecanismos de control de aquellos focos que podían ser potencialmente peligrosos para la salud del cuerpo social. A partir 1883, la ciudad contó con Asistencia Pública.

Aunque con mucho retraso, entre 1885 y 1895 se realizó un tramo importante de las obras proyectadas por Bateman, y para 1914 el nuevo Censo Nacional indicaba que unas doce mil hectáreas, es decir, toda la ciudad consolidada, estaba servida con agua potable y en una parte significativa, con cloacas (Bourdé 1977: 115).

Estabilizada la situación sanitaria, o al menos aprobados ciertos dispositivos de control y organizado el saneamiento de varias zonas de la ciudad, algunos profesionales de la medicina asumieron la necesidad de establecer un discurso para la reorganización de la sociedad urbana donde se había producido la enfermedad. Sobre este aspecto, podrían reconocerse dos circunstancias que permitieron “la entrada en escena” de los higienistas sociales. Por un lado, “las transformaciones devenidas de la revolución pasteuriana y la resignificación ideológica de las causas sociales que originan la enfermedad”. Por el otro “ la higiene social retoma el viejo cuerpo programático de la higiene pública: agua, recolección de residuos, pavimentos (causas directas) pero agrega otros ligados a las causas indirectas: salarios, alojamiento, condiciones de trabajo de los obreros” (Paiva 2001:13). En el Buenos Aires de fines del siglo XIX, el aluvión inmigratorio europeo había desbordado cualquier previsión. Si bien la fiebre amarilla era un funesto y olvidable recuerdo, la realidad indicaba que no se podía ejercer ningún control efectivo sin un cambio en las mentalidades: la ciudad de la peste no llegaba a las ciento ochenta mil almas; la ciudad de los primeros años del siglo XX había alcanzado el millón de personas.

José María Ramos Mejía puede ser la personalidad que mejor representó a ese grupo, que podría llamarse de “médicos morales”<sup>7</sup>. Nacido y muerto en esta ciudad (1849-1914), perteneció a la misma generación que Wilde y Coni. Como muchos de los intelectuales de su época, su formación tenía el molde naturalista de Hipólito Taine, sobre el que se vertían el positivismo de Comte, el utilitarismo de Bentham y Stuart Mill, y el evolucionismo físico de Darwin en la obra de Spencer (Álvarez 2007).

Su primera obra, *Las neurosis de los hombres célebres*, fue publicada en 1878 cuando, con 28 años de edad, aún no había terminado la carrera de medicina. El prólogo que le escribió Vicente Fidel López indicaba tempranamente el original desplazamiento metodológico que aplicaba criterios y procedimientos de la ciencias naturales a las ciencias sociales.

Así, a medida que las ciencias que antes se llamaban morales, y cuyos hechos no podían ser observados directamente, se van quedando reducidas a defenderse, la Fisiología, ayudada por las demás ciencias naturales que observan directamente, como ella, la materia y sus funciones y de la Ciencia del Lenguaje, que es el vínculo inmediato de la materia organizada con la Palabra, invade audazmente todo el terreno en que antes dominaban la Teología y la Psicología. (López, Vicente Fidel en Ramos Mejía 1878: XII)

Sarmiento, todavía como árbitro del campo intelectual de Buenos Aires, se ocupaba de señalar la fragilidad de estos postulados, justamente donde Vicente Fidel López había observado el mayor aporte. La impericia juvenil lo explicaba en parte, según la nota publicada en *La Nación* el 7 de noviembre de 1878:

Es de espíritus jóvenes esta actitud y predisposición a conformar los hechos a un sistema dado de ideas, como ha sucedido con el transformismo, que de la historia natural ha pasado a las religiones, a la ciencia del lenguaje y amenaza invadir por entero el sistema de ideas morales (citado por Álvarez 2007: 8).

El ex presidente había advertido tempranamente la utilización de la Teoría de la Selección Natural en el campo social. En efecto, sitúa el desplazamiento desde el “transformismo” –uno de los principales ejes teóricos del evolucionismo darwiniano– como una “amenaza” para “el sistema de ideas morales”.

Durante la presidencia del sucesor de Avellaneda, Julio Argentino Roca (1880-1886), la doble dimensión científica y política de este discurso iba a conseguir una importante gravitación institucional, generando acciones concretas. En 1882, Eduardo Wilde asume el cargo de Ministro de Justicia, Culto e Instrucción y Ramos Mejía accede al cargo de vicepresidente de la Comisión Municipal de Higiene Pública. A su prédica, y con la anuencia de las autoridades nacionales, se debió la creación de la Asistencia Pública en 1883, que tuvo sede en el antiguo hospital San Roque y que hoy lleva el nombre de “José María Ramos Mejía”. Fue nombrado titular de la cátedra de Enfermedades Nerviosas en 1887 y, en el hospital San Roque, jefe de sala de esa especialidad; actuó como diputado nacional durante la presidencia de Miguel Juárez Celman –cuando Wilde era Ministro del Interior– entre 1888 y 1892. Al año siguiente, y hasta 1898, fue presidente del Departamento Nacional de Higiene. En este cargo desarrolló un prestigio particular como responsable de la salud física de los argentinos, ya que “pasó entonces a ejercer como ‘primera autoridad sanitaria del país’, con atribuciones propias de un ministro” (González Leandri 2004: 586). No es difícil comprender que el pasaje de contralor higiénico al de contralor moral resultaba del mismo efecto, y a un sólo tenor. Al año siguiente de terminar su mandato en el Departamento Nacional publicó *Las multitudes argentinas*.

Durante décadas se vio en este texto un acto inaugural para la sociología argentina que integró, bajo ese carácter, algunas colecciones de esta disciplina. En esta obra, la historia social y política se piensa regulada por las mismas leyes que los organismos biológicos: “la multitud es un ser relativamente provisional, constituido de elementos heterogéneos en cierto sentido, que por un instante se sueldan, como las células cuando constituyen un cuerpo vivo y forman al reunirse, un ser nuevo y distinto” (Ramos Mejía 1899 [1952:51]). Tal afirmación lograba arrojar cierta luz para contradecir o presentar las limitaciones de aquellas visiones que entendían –o buscaban, o pretendían– una sociedad homogénea, al menos en cuestiones de “raza”, como por ejemplo podía inferirse de algunas consideraciones de Sarmiento. Aquí la metáfora corporal aumentaba en posibilidades didácticas, otorgándole cierta “levedad” al cuerpo social, pensado en términos funcionalistas. Así, alejado de otras posturas radicales –que regresarán en la generación siguiente– Ramos se pregunta sobre la multiplicidad y paralelismo de las diferentes conductas posibles: “¿Por qué la multitud será alternativamente bárbara o heroica, sanguinaria o piadosa a la vez? ¿Por qué una misma muchedumbre, y en virtud de qué causas que nos escapan, es aquí temeraria y arrojada, allá pusilánime y cobarde?” (Ramos Mejía 1899 [1952: 59]). Es la propia metáfora, categóricamente expresada en términos de paradigma cultural, la que provee la solución al problema, “debe pasar en ella algo de lo que acontece en los cuerpos: que sus propiedades resultan de la arquitectura de las moléculas: disimetrías morales, análogas a las moleculares descubiertas por Pasteur” (Ramos Mejía 1899 [1952: 59]).

También intentó ponerle un sello personal a esta construcción analógica que, como una orquesta ejecutando una pieza musical, había desarrollado para interpretar la nota individual en el concierto general: “a ese hombre de las multitudes deberíamos más bien llamarle el hombre-carbono porque en el orden político o social desempeña, por su fuerza de afinidad, las funciones de aquél en la mecánica de los cuerpos orgánicos” (Ramos Mejía 1899 [1952: 61]).

Cuando fueron redactadas estas consideraciones, Buenos Aires había adquirido su status jurídico federal hacia menos de dos décadas. El dilatado conflicto de sus límites, en cuanto a las fronteras de lo nacional y lo provincial se había dirimido en 1887 y alcanzado su expresión gráfica en el plano de los ingenieros Pedro Blot –por la Nación– y Luis Silveyra –por



Figura 2. Plano de Saneamiento de John La Trobe Bateman, 1871. En la imagen aparece el sector sur de la ciudad, donde se piensa comenzaron los primeros focos de la fiebre amarilla. Fuente: *Atlas de la Ciudad de Buenos Aires*, Horacio Difrieri (dir.), Municipalidad de Buenos Aires, 1981, tomo II, p. 149.



Figura 3. Con la incorporación efectiva de los partidos de Flores y Belgrano y un pequeño sector del Partido de San Martín, Buenos Aires –como Capital Federal– adquiere su territorio definitivo en 1887. Fuente: *Atlas de la Ciudad de Buenos Aires*, Horacio Difrieri (dir.), Municipalidad de Buenos Aires, 1981, tomo II, p. 183.

la Provincia– de 1888 (Fig. 3). En este contexto, la referencia a la nueva condición de la ciudad aparecía como elemento indispensable de la construcción analógica, ahora definitivamente instalada en la comprensión de los problemas urbanos y sus posibles soluciones.

La conocida comparación de la capital con el cerebro, es vulgar por lo mismo que es tan exacta. Todas las sensaciones e impresiones vienen a ella por el conducto de sus nervios afluentes conocidos. Va a ser éste el centro cinestésico de todo el ser político de todo el conjunto de las funciones vitales<sup>9</sup> (Ramos Mejía 1899 [1952: 301-302]).

Con el sistema interpretativo así conformado y delimitado, es dable suponer que la inquietud más significativa de Ramos Mejía se orientase a otorgarle preeminencia y brillo al rol de la sociedad –o lo que él llama “las multitudes”– en cualquier proceso democrático, en cuanto “recurso y fuerza de los actores anónimos”. “Este fecundo pero asistemático analista de los fenómenos sociales, se hallaba convencido que sin la presencia activa de dicho sujeto plural se hacía imposible pensar en grandes cosas para la Nación” (Di Giano 2011).

Pero justamente, uno de los más graves problemas para este proyecto era Buenos Aires misma. Resolviendo la cuestión dentro de las posibilidades que prescribía el paradigma biologicista, algunos intelectuales la identificaron también con un organismo, pero de funcionamiento anómalo, cuando no monstruoso. En cierta forma, el centralismo, que en Ramos Mejía podía entenderse como una función “cinestésica” y deseable, en Manuel Ugarte aparecía como parte de las *Enfermedades sociales*. Imaginaos una gran ciudad –proponía–, un gran pulpo instalado en el centro de un organismo.

Sus múltiples tentáculos de vías férreas que se extienden por todas partes y llegan hasta los límites, extraen la savia de las regiones y la acarrean confusamente al estómago vanidoso y voraz que se nutre primero y rechaza los sobrantes; que distribuye, que fiscaliza, que interviene, y que ejerce sobre la actividad nacional una influencia entorpecedora y debilitante. (Ugarte 1906: 95)

La descalificación del modelo era aún más generalizada, en tanto y en cuanto incluía también a sus referentes culturales.

No se oye más que las palpitations de la actividad que afluye y se abisma en la portentosa Babel que lo monopoliza todo. Es un corazón que se está comiendo el cuerpo, una idea que anula la frase que la exterioriza. Sólo hay vigor en ese centro: el resto del país espera su palabra de orden para respirar. Eso es París. (Ugarte 1906: 95-96)

Del sistema crítico utilizado por Ugarte, se desprende una metáfora ejemplar y didáctica. En un principio, y como señala Eduardo Zimmerman (1994:17), este “biologicismo” aportó un lenguaje común, que permitió superar ciertas barreras ideológicas entre socialistas, liberales o conservadores. No obstante, algunas líneas de pensamiento tensaron la cuerda a extremos discursivos culturalmente previsibles, aunque editorialmente inéditos, en torno a la noción de raza.

En varios sentidos, algunos autores han visto en la figura de José Ingenieros al heredero científico y espiritual de Ramos Mejía. No obstante, es observable en su obra un arrebatado viraje a posiciones mucho más radicalizadas, dentro de un discurso que no puede conside-

rarse autónomo. Nombrado Jefe de la Clínica de Enfermedades Nerviosas de la Facultad de Medicina de la Universidad de Buenos Aires, fue docente de la Cátedra de Neurología a cargo de José María Ramos Mejía. En 1904 ganó la suplencia de la Cátedra de Psicología Experimental en la Facultad de Filosofía y Letras, accediendo al cargo de Profesor Titular cinco años más tarde. Por esos años comenzó su trabajo como funcionario de la Policía de la Capital, llegando a ser director del Servicio de Observación de Alienados. En 1908 fundó la Sociedad de Psicología y al año siguiente fue elegido Presidente de la Sociedad Médica Argentina. En 1906, luego de un viaje por la costa africana, concretamente al Archipiélago de Cabo Verde y a la Isla de San Vicente, anotó:

Los hombres de raza blanca, aun en sus grupos étnicos más inferiores, distan un abismo de estos seres que parecen más próximos de los monos antropoides que de lo blancos civilizados. A la natural inferioridad de su armazón ósea agréganse (*sic*) todos los rasgos que exteriorizan su mentalidad genuinamente animal; las actitudes, los gestos, el lenguaje, los gustos, las aptitudes, los sentimientos de bestia domesticada, y, por fin, su mismo *standard of life* que, por misérrimo avergonzaría al propio antropopiteco. (Ingenieros 1906 [1957: 117])

Llevando al extremo el cuño positivista, Ingenieros no fue el único intelectual de su generación que obtuvo del darwinismo social spenceriano un discurso racista. Pero acaso fue quien lo instaló, según indica Ruy Mauro Marini (1994), en un grado máximo de cínico pragmatismo.

Las afirmaciones de Ingenieros, además de explicarse en las lógicas del prejuicio, deben contextualizarse mejor en la búsqueda ideal de una "raza argentina" como horizonte de sentido de un amplio espectro ideológico para el reformismo social (Zimmerman 1994: 109). Por un lado, existe en él la íntima convicción de que la selección natural terminará operando una "extinción agradable" y "acabará con ellos". Por el otro, el hombre blanco civilizado deberá "protegerlos", aislando a la raza negra del resto de la sociedad y evitando su cruzamiento. El argumento buscó ser referencial, en términos de la salud de la sociedad argentina. Su legitimidad se establecía por la preexistencia histórica de un itinerario discursivo, del cual Ingenieros no será su exponente terminal.

La propia experiencia de los argentinos ha demostrado cuan nefasta ha sido la influencia del mulataje en la argamasa de nuestra población, actuando como levadura de nuestras más funestas multitudes, según lo enseñan desde Sarmiento, Mitre, López, hasta Ramos Mejía, Bunge y Ayarragaray.<sup>9</sup> (Ingenieros 1906 [1957: 118-119])

En sus especulaciones, el discurso de Ingenieros –y en él, la metáfora del cuerpo– regresa, no ya dentro del par dialéctico salud-enfermedad, sino entre los polos antitéticos de pureza-defecto. "La vulgaridad en el hombre ... es a la mente lo que son al cuerpo los defectos físicos, la cojera o el estrabismo: es incapacidad de pensar y de amar, incomprensión de lo bello, desperdicio de la vida, toda la sordidez" (Ingenieros 1913 [2008: 70]). Más adelante completó

Sea cual fuere, sin embargo, la orientación de su inferioridad biológica o social, encontramos una pincelada común en todos los hombres que están bajo el nivel de la mediocridad: la ineptitud constante para adaptarse a las condiciones que, en cada

colectividad humana, limitan la lucha por la vida (Ingenieros 1913 [2008: 125-126]). Los términos con los que se refiere a su genérico *Hombre mediocre*, son el preludeo de un objetivo bastante más general: "Hay ya elementos inequívocos de juicio para apreciar este advenimiento de una raza blanca argentina y que pronto nos permitirá borrar el estigma de inferioridad con que han marcado siempre los europeos a los sudamericanos". Para luego agregar:

Ahora, en el ejército, en vez de indígenas y 3 gauchos mercenarios, son ciudadanos blancos los que custodian la dignidad de la nación. Dentro de quince o cien años, las consecuencias serán más importantes y son fáciles de pronosticar. En el territorio argentino, emancipado hace un siglo por el pensamiento y la acción de mil a diez mil 'euro-argentinos', vivirá una raza compuesta por quince o cien millones de blancos, que en sus horas de recreo leerán las crónicas de las extinguidas razas indígenas, las historias de la mestizada gaucha que retardó la formación de la raza blanca, y acaso los poemas gauchescos de Martín Fierro y Santos Vega, o las novelas de Juan Moreno. (Ingenieros citado en Zea, 1976: 324).

La mirada a la multitud –que en Ramos Mejía puede ser un "asistemático" aunque ampliamente comprensivo análisis de una sociedad, sobre la que busca una redefinición moral– con Ingenieros se limita y rebaja a una selección racial. Se trataba sin embargo de una noción contradictoria que se debatía entre la postulación de su existencia y la necesidad de su formación. De hecho, "se afirmó la existencia de una nacionalidad, de una raza concebida de forma ideal, que legitimaba y sustentaba la nación, a la que se creía dotada de una alma", pero "paradójicamente, esta raza, cuya existencia virtual se postulaba debía, sin embargo, ser creada" (Bertoni, 2001: 311).

Si en alguna exégesis de los textos de Sarmiento se debe dudar del alcance biologicista que subyace a su concepto de raza, el ideal de Ingenieros parte plenamente de él. Pero en ambos, y con diferentes grados de argumentación, son el mestizo y el indio los que avergüenzan y a los que no les corresponde la "dignidad nacional". Durante el Centenario verá la luz *Sociología Argentina*. En sus páginas se ocupará de resumir buena parte del conocimiento disciplinar desarrollado en el medio local sobre las ideas europeas más "pregnantes". También dedicará varios párrafos a establecer su continuidad con el discurso sarmientino ("sigamos ese buen sendero que completa la gran ruta señalada por Sarmiento") pero especialmente se detendrá en una larga exégesis de la obra de Ramos Mejía, estableciendo con él una distancia crítica<sup>10</sup>.

A esta altura, parece elemental destacar que la cuestión racial de Ingenieros tiene, desde el origen de su obra, una dimensión urbana. En eso también sigue a Sarmiento, en cuanto lo rural –o el "desierto"– es el espacio de la incultura, al que además define como el lugar de la tristeza. En *Nuestra América*, que publicó por primera vez en 1903 y que luego incluyó en *Sociología Argentina*, indicaba tempranamente que no solo era la raza el factor desencadenante de toda idiosincrasia negativa sino también el medio donde habita, ya que "el ambiente urbano es siempre y en todas partes más propicio a la alegría que el rural". Pero una vez más, reconoce que en el propio campo la tendencia negativa puede revertirse, por acción y efecto de la inmigración europea (Ingenieros 1910 [1956: 109]).

Globalmente, en términos culturales, de diagnóstico social, de proyección política y de construcción urbana, entre los *Conflictos...* sarmientinos, *Las multitudes...* de Ramos Mejía y la *Sociología...* de Ingenieros, se desarrolló un segmento importante de un itinerario discursivo basado en la metáfora biológica que, lejos de cerrarse como ciclo, se abrirá para ser

tomado como referente posterior.

### **Enemigos de la Nación, enemigos de la ciudad**

Durante el último cuarto del siglo XIX y los primeros años del siglo XX, el discurso médico-político, positivista y evolucionista, operó tanto en la construcción del territorio físico como en la organización de la sociedad. En ambas dimensiones, la metáfora corporal proveyó, en amplio espectro, la capacidad didáctica y la síntesis conceptual indispensables. Mediante tal discurso se trató de establecer los parámetros de organización para una sociedad desarraigada, vulnerable en su salud, frágil en su educación e inestable en su trabajo. Es por ello que el poder político había aceptado e incorporado los términos que médicos y otros profesionales de la salud le habían ofrecido. El discurso, considerado irrefutable en sus postulados científicos, se expresaba en un lenguaje superador de algunas barreras ideológicas. Su capacidad operativa también era innegable, ya que permitía individualizar, en diferentes escalas, los potenciales enemigos de la ciudad y de la Nación. Probablemente, el nombramiento en 1916, por parte de Hipólito Yrigoyen, de un médico como intendente Municipal, el patólogo Joaquín Llambías, haya sido el último acto de este higienismo militante decimonónico, que veía en sus principios una oportunidad para la regeneración de una sociedad con nuevos valores.

Terminada la época del Centenario, las resonancias de esta construcción intelectual continuaron en los años posteriores, pero mutando dentro de una sociedad más estable –a la vez más conformista y posiblemente más autoritaria–, integrada por los hijos de aquellos inmigrantes que, en apenas una generación, tenían otra posibilidad de país. En 1916, Manuel Gálvez le dará forma a su idea de una raza latina en *El solar de la raza* y pretenderá, en una segunda fase, que se ejerza un control autocrático y prohibitivo sobre la sociedad argentina, revelado en *Este pueblo necesita*, de 1934. Todavía en 1940, Alejandro Bunge propondrá en *Una nueva Argentina*, “crear los instrumentos sociales, espirituales y materiales para la dignificación y la mejora física de la raza” (Bunge 1940 [1984:511]). Evidentemente el proceso de corporización de la sociedad tenía, al contrario de la limitada duración humana, un efecto de larga duración en el tiempo. Es probable que esta cualidad haya sido advertida por el propio Sarmiento, en 1875, cuando al año siguiente de dejar la presidencia nacional, ya como legislador, se dirigió al Senado diciendo “La sociedad, señor presidente, es como un cuerpo que dura siglos”.

### **BIBLIOGRAFÍA**

- ÁLVAREZ, ADRIANA. 2007. “De la Higiene Pública a la Higiene Social en Buenos Aires, una mirada a través de sus protagonistas, 1880-1914”, *Boletín Mexicano de Historia y Filosofía de la Medicina*, X (1), México: Sociedad Mexicana de Historia y Filosofía de la Medicina, p. 4-11. <http://www.medigraphic.com/pdfs/bmhfm/hf-2007/hf071b.pdf>
- ARISTÓTELES, *Ética nicomaquea. Política*, versión española e introducción de Antonio Gómez Robledo. (México: Editorial Porrúa, 1998)
- ARMUS, DIEGO. 2000. “El descubrimiento de la enfermedad como problema social”, en *El progreso, la modernización y sus límites (1880-1916)*, Mirta Zaida Lobato (directora). Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- BERTONI, LILIA ANA. 2001. *Patriotas, cosmopolitas y nacionalistas. La construcción de la nacionalidad argentina a fines del siglo XIX*, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- BRUNO, PAULA. 2011. *Pioneros culturales de la Argentina. Biografías de una época*, Buenos Aires: Siglo XXI.
- BORGES, JORGE L. 1996. “Muertes de Buenos Aires”, *Cuaderno San Martín*, en *Obras Completas*, tomo I, Buenos Aires: Emecé Editores.
- BOURDÉ, GUY. 1977. *Buenos Aires: urbanización e inmigración*, Buenos Aires: Editorial Huemul.
- BUNGE, ALEJANDRO. 1984. *Una nueva Argentina*, Madrid: Hyspamérica (primera edición, 1940).
- CARIDE BARTRONS, HORACIO. 2004. “Ciudad, urbanismo y ecología urbana”, en *Ecología de la ciudad*, María Di Pace (Directora) y Horacio Caride Bartrons (Editor), Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento - Prometeo Libros.

- DI GIANO ROBERTO. 2011. "Una visión original", en *José María Ramos Mejía ante la condición humana*. En <http://www.enayistas.org/critica/generales/C-H/argentina/ramos.htm> (consultado 22 de abril de 2011)
- DOUGLAS, MARY. 1973. *Pureza y Peligro. Un análisis de los conceptos de contaminación y tabú*, Madrid: Siglo XXI.
- GALEANO, DIEGO. 2009. "Médicos y policías durante la epidemia de fiebre amarilla (Buenos Aires, 1871)", *Salud Colectiva*, 5 (1), enero-abril, p. 107-120, Universidad Nacional de Lanús. <http://redalyc.uaemex.mx/pdf/731/73111117007.pdf> (consultado 2 de noviembre de 2010).
- GONZÁLEZ LEANDRI, RICARDO. 2004. "El Consejo Nacional de Higiene y la consolidación de una elite profesional al servicio del Estado. Argentina, 1880-1900", *Anuario de Estudios Americanos* 61 (2), Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, p. 571-593.
- GROSSAC, PAUL. 1980. *Los que pasaban*, Buenos Aires: Centro Editor de América Latina (Primera edición 1919).
- IGLESIA, RAFAEL. 1993. *Sarmiento. Primeras imágenes urbanas*, Buenos Aires: Corregidor.
- INGENIEROS, JOSÉ. 1956. *Sociología Argentina*, Buenos Aires: Editorial Tor (primera edición, 1910).
- INGENIEROS, JOSÉ. 1957. *Crónicas de Viaje*, Buenos Aires: Elmer Editor (primera edición, 1906).
- INGENIEROS, JOSÉ. 2008. *El hombre mediocre*, Buenos Aires: Editorial Losada (primera edición, 1913).
- KOZEL, ANDRÉS. 2007. "En torno a la desilusión Argentina", *Varia Historia*, 23 (38), p.368-385, Belo Horizonte, jul-dic.
- KUHN, THOMAS. 1996. *La estructura de las revoluciones científicas*, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica (primera edición 1962).
- MARINI, RUY MAURO. 1994. "Las raíces del pensamiento latinoamericano", en Ruy Mauro Marini y Mária Millán (coordinadores), *La teoría social latinoamericana*, México: El Caballito, p.17-35. [http://www.marinescritos.unam.mx/035\\_pensamiento\\_latinoamericano\\_es.htm#\\_edn11](http://www.marinescritos.unam.mx/035_pensamiento_latinoamericano_es.htm#_edn11)
- NOVICK, ALICIA. 2008. "La ciudad como objeto de estudio y acción. Higienistas, ingenieros, arquitectos e instrumentos de planificación y gestión en Buenos Aires", *Registros*, 5, p. 105-118.
- PAIVA, VERÓNICA. 2001. "El Medio Ambiente Urbano Porteño", *Crítica* N° 115, Buenos Aires: Instituto de Arte Americano. <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0115.pdf>
- RAMOS MEJÍA, JOSÉ MARÍA. 1878. *Las neurosis de los hombres célebres*, Buenos Aires: Marín Biedma Editor.
- RAMOS MEJÍA, JOSÉ MARÍA. 1952. *Las multitudes argentinas*, Buenos Aires: Editorial Guillermo Kraft (primera edición 1899).
- SALESSI, JORGE. 2000. *Médicos, maleantes y maricas*, Rosario: Beatriz Viterbo Editora.
- SARMIENTO, DOMINGO FAUSTINO. 1871. "Discurso de la apertura de Sesiones Ordinarias", *Actas del Congreso Argentino Federal*, 5ta. Reunión, 14 de julio, Buenos Aires.
- SARMIENTO, DOMINGO FAUSTINO. 1883. *Conflictos y armonías de las razas de América*, Buenos Aires: Imprenta D. Tuñez.
- SARMIENTO, DOMINGO FAUSTINO. 1961. *Argirópolis*, Buenos Aires: Edición del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires (primera edición, 1850).
- SARMIENTO, DOMINGO FAUSTINO. 1992. *Facundo o Civilización y Barbarie*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina (primera edición 1845).
- SARRAILH, EDUARDO. 1983. "Lámparas y adoquines", en *Buenos Aires, Historia de cuatro siglos*, José Luis y Luis Alberto Romero (directores), Buenos Aires: Editorial Abril.
- SENNETT, RICHARD. 1997. *Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*, Madrid: Alianza Editorial.
- TERÁN, OSCAR. 2000. *Vida intelectual en el Buenos Aires fin-de-siglo (1880-1910). Derivas de la cultura científica*, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- UGARTE, MANUEL. 1906. *Las enfermedades sociales*, Barcelona: Casa Editorial Sopena.
- ZEA, LEOPOLDO. 1976. *El pensamiento latinoamericano*, Barcelona: Ariel.
- ZIMMERMANN, EDUARDO. 1994. *Los liberales reformistas. La cuestión social en la Argentina, 1890-1916*, Buenos Aires: Editorial Sudamericana, Universidad de San Andrés.

## NOTAS

- 1 Este texto, incluido en una biografía de José Manuel Estrada, contiene una cifra controversial para el número de personas que abandonaron la ciudad: sugiere más de cien mil. Emilio Coni, indica ochenta mil. Las fuentes que utiliza Diego Armus señalan alrededor de cincuenta mil.
- 2 Especialmente, el importante texto de Paula Bruno (2011) recupera el discurso cultural en las figuras de Wilde, Estrada, Grossac y Holmberg y lo muestra en su verdadera magnitud dentro de un panorama diverso y plural en actitudes e intereses, para la otrora homogénea Generación del '80.
- 3 Algunos autores han visto en estas nociones una constante de la cultura argentina que atravesó los siglos XIX y XX, ejerciendo su influencia en muchos discursos racistas y de odio ideológico. Por ejemplo Salessi 2000: 31-32.
- 4 Para una completa cronología de las epidemias de Buenos Aires entre 1853 y 1915, Armus 2000: 522 y 523.
- 5 Una crónica de *La Nación* del 10 de abril de 1871 registró el extremo de 563 defunciones solo ese día. Desde la semana anterior ese diario, junto a *La Prensa* instaban a la población a abandonar la ciudad.

**6** En 1894, Enrique Revilla, un médico asesor de José María Ramos Mejía en el Departamento Nacional de Higiene calculó las muertes en dieciocho mil, es decir exactamente el 10% de la población de la ciudad (Salessi 2000: 87).

**7** En 1875, Eduardo Holmberg publicó una novela titulada *Dos partidos en lucha, una fantasía científica*, ambientada durante la presidencia de Sarmiento, cuyo argumento narra la controversia entre darwinistas y antidarwinistas. En un pasaje alude a Ramos Mejía como "el médico de las enfermedades morales".

**8** La inteligencia *cinestésica* de un organismo es aquella que permite la unión de cuerpo y mente para el correcto desempeño físico.

**9** Con Domingo Faustino Sarmiento, Bartolomé Mitre y Vicente Fidel López, y la generación de José María Ramos Mejía y Carlos Octavio Bunge, Ingenieros incluyó al médico psiquiatra y político Lucas Ayarragaray (1861-1944). Andrés Kozel (2010: 368) lo ubicó en el grupo de "especialistas en nombrar los males del país" que, en amplia línea temporal, relacionó a Leopoldo Lugones, Benjamín Villafaña, Ezequiel Martínez Estrada y Julio Irazusta.

**10** Ingenieros 1910 [1956: 31 y 73]. Hacia 1900, Ingenieros se quejaba del olvido al que la historia y la sociología argentina habían relegado a *Conflicto y armonías de las razas de América*.

# BUENOS AIRES: EL PODER DE LA ANTICIPACIÓN, 1900-1920

Margarita Gutman \*

Este artículo es una síntesis de la investigación sobre la imaginación del futuro urbano en Buenos Aires. Para construir el horizonte de expectativas, se interpreta y analiza la circulación en Buenos Aires, entre 1900 y 1920, de una extensa selección de imágenes visuales y de ideas que contenían anticipaciones, aspiraciones y expectativas para el futuro de la ciudad, incluyendo tanto las producidas localmente como las que provenían de otras ciudades del mundo. El núcleo principal de la investigación está constituido por el análisis comparativo de dos grupos de anticipaciones del futuro: las producidas desde el campo profesional, tal como fueron difundidos en las revistas especializadas, y las extradisciplinarias, es decir, las imágenes visuales e ideas producidas por dibujantes, ilustradores, periodistas y escritores, tal como fueron publicadas en las nuevas revistas ilustradas. Se complementa con el estudio y la interrelación de otros cinco grupos de anticipaciones: las tecnológicas; las producidas en Nueva York; las propuestas del futurismo; las utopías locales; y las ideas sobre el futuro urbano incluidas en una selección de propuestas de intelectuales y reformadores políticos y sociales. Este análisis comparativo permite integrar el horizonte de expectativas del futuro urbano, identificando una selección de cualidades relevantes evidenciadas en sus diferencias y similitudes. Finalmente, se exploran algunas correlaciones que es posible establecer entre ambos modelos del futuro urbano –la ciudad vertical del porvenir y los planes letrados– y las transformaciones que se operaron en la ciudad en esa época y en años posteriores.

**PALABRAS CLAVE:** Buenos Aires. Ilustraciones. Centenario. Historia urbana.

**KEY WORDS:** Buenos Aires. Illustrations. Centenary. Urban history.

Buenos Aires es ciudad, y es metrópoli, porque cambia. Si no, sería un museo. O un cementerio. O un decorado artificial tipo Disneylandia. Imperceptible o arrollador según las épocas, este cambio constante de Buenos Aires nos coloca simultáneamente en las tres dimensiones del tiempo: pasado, presente y futuro. Así como en todo momento de nuestras vidas necesitamos, aun para llevar a cabo la más simple de las acciones, reconocer la situación en la que nos encontramos, utilizar información y datos que recordamos del pasado, y orientarnos con una idea de lo que queremos conseguir en el futuro, en Buenos Aires y en su vida urbana también se manifiestan al unísono estas tres dimensiones del tiempo. Porque toda transformación, por pequeña o grande que sea, que abarque solo una familia –como el agregado de una habitación en la casa– o incluya toda la región metropolitana –como la reorganización del transporte público– implica necesariamente, junto a la consideración de los problemas a resolver en el presente, tener en cuenta la memoria o la historia de lo que fue, y el deseo o un plan para lo que está por venir.

\* Doctora y Arquitecta, graduada en la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires (FADU-UBA). Se desempeña como Associate Professor of Urban Studies and International Affairs en The New School University de Nueva York y es Profesora Titular Consulta de la FADU-UBA. Dirige el Programas del Observatory on Latin America (OLA / The New School) y co-dirige el Programa Bicentenarios en la Dirección de Programas Internacionales de la FADU-UBA.

De este tema se ocupa este artículo, que sintetiza una investigación sobre los deseos, planes y expectativas para el futuro de la ciudad producidos por los habitantes de Buenos Aires en un momento de grandes cambios y aspiraciones, en torno al año del Centenario: 1910. La investigación examina la construcción del horizonte de expectativas del futuro urbano de la época, en tanto despliega las opciones disponibles que informaron, y quizás ayudaron, a tomar las numerosas decisiones que transformaron la ciudad en su momento y en años posteriores. Muchas de esas transformaciones son aún evidentes.

Para construir dicho horizonte se ha analizado la circulación en Buenos Aires, entre 1900 y 1920, de una extensa selección de imágenes visuales y de ideas que contenían anticipaciones, aspiraciones y expectativas para el futuro de la ciudad, incluyendo tanto las producidas localmente como las que provenían de otras ciudades del mundo. El núcleo principal de la investigación está constituido por el análisis comparativo de dos grupos de anticipaciones del futuro, que habitualmente han corrido por carriles separados en las investigaciones históricas locales. Por un lado, se toman las anticipaciones producidas desde el campo profesional, es decir los planes y proyectos urbanos formulados por profesionales tales como arquitectos, ingenieros, paisajistas o funcionarios gubernamentales que denominamos “planes letrados”. Por otro lado, se toman las ideas e imágenes de anticipación extradisciplinares, es decir, aquellas imágenes visuales e ideas producidas por dibujantes, ilustradores, periodistas y escritores. La serie temática predominante de este grupo se denomina “la ciudad vertical del porvenir”.

Este núcleo central, que analiza y compara “los planes letrados” con “la ciudad vertical del porvenir”, se complementa con el estudio y la interrelación de otros cinco grupos de anticipaciones: las “tecnológicas” las del “futurismo” y las “imágenes de Nueva York”, uno de los más consumidos modelos posibles para el futuro de Buenos Aires, las “utopías locales” y las “propuestas de intelectuales y reformadores políticos y sociales”. Un análisis comparativo interrelaciona estos siete grupos de anticipaciones, identificando una selección de cualidades relevantes evidenciadas en sus diferencias y similitudes. Este horizonte de futuros urbanos puede ser entendido en términos de proyectos culturales. En esa orientación, la investigación se coloca junto a aquellos trabajos que reconocen el papel de los proyectos culturales, las ideas, las creencias y los medios de difusión en la producción y transformación de la ciudad.

En el ámbito de los estudios históricos, el desarrollo de un enfoque integrado de este tipo permite comprender mejor los complejos mecanismos de cambio y expansión que operaron en Buenos Aires, a principios del siglo XX. La mayor parte de los relativamente escasos textos que se ocupan de la imaginación del futuro producida en esos años, se concentra en el análisis de las utopías o encara el tema del futuro desde el planeamiento y el proyecto arquitectónico. No obstante, estos enfoques sobre los planes urbanos o las utopías tienden a distraer, tanto a historiadores como a planificadores y otros agentes urbanos, de la necesidad de entender cómo los distintos sectores que componen la sociedad piensan sobre el futuro, lo anticipan, lo expresan a través de sus sueños, planes, deseos o temores, y cómo transforman sus aspiraciones y expectativas en acciones urbanas concretas.

## **Puntos de partida**

El relato histórico que junta, compara e integra diversas manifestaciones de la imaginación del futuro, está basado en varias consideraciones.

–El futuro es tiempo presente. Esta situación es comprobable desde el sentido común en tanto que, como se ha mencionado al inicio de este artículo, cada momento de nuestra vida individual o colectiva está compuesto por las memorias del pasado, por las necesidades del presente y por las expectativas sobre el futuro. No hay manera de desarrollar actividad alguna sin una memoria del pasado y sin algún objetivo para el futuro, por mínimo o básico que fuera, como ir al cine, o lograr la justicia social. Esta observación ha sido elaborada por diversos autores, como Carl L. Becker, Paul Ricoeur, Ernst Bloch, Ernst Gombrich, Robert Heilbroner y Kevin Lynch, por señalar los más representativos. (Becker 1973; Ricoeur 1999 y 2000; Bloch 2004 y 2006; Gombrich 2000; Heilbroner 1999 Lynch, 2001)

–La historia de la imaginación del futuro enseña sobre la sociedad que lo formula. Al igual que la historiografía, pero en sentido inverso, es decir mirando para adelante en lugar de para atrás, por ser las anticipaciones del futuro el producto de una sociedad y un tiempo determinados, y por haber sido disparadas por los problemas e intereses del momento, su estudio constituye un aporte sustantivo al conocimiento y la comprensión histórica de las sociedades analizadas. En efecto, las anticipaciones del futuro hablan más de esa sociedad que del mismo futuro que describen.

–Las tendencias utópicas tienen una poderosa función liberadora. Tanto Ernst Bloch en *El principio esperanza*, refiriéndose a la conciencia anticipadora, como Paul Ricoeur en *Ideología y utopía*, destacan la función liberadora de las tendencias utópicas, su poder para subvertir el orden social existente y proponer sociedades alternativas. Extendiendo las ideas de Bloch y Ricoeur es posible encontrar en las expectativas para el futuro, una poderosa vía para pensar, tanto a nivel individual como social, otro modo, mejor, de vivir.

–Nuestra imaginación del futuro es una idea moderna. La imaginación del futuro es bastante nueva, tiene tan solo unos 250 años. Es por lo tanto, una idea moderna. Es un futuro que imaginamos en la tierra y para nuestros descendientes, no en la vida celestial. Se gestó a mediados del siglo XVIII, junto con el desarrollo científico-tecnológico, el capitalismo y los nuevos sistemas de representación social. Pero, la imaginación del futuro actual tiene una diferencia con respecto a la de principios de siglo XX. En esos primeros años del siglo pasado, estaba directamente ligada a la idea del progreso y la evolución, estaba impregnada de un sólido optimismo y se extendía sobre todos los aspectos de la vida individual y colectiva. Bastaba que el tiempo pasara para que todo fuese mejor pues el futuro era un horizonte de esperanza. Hoy, en cambio, como sostiene Robert Heilbroner en su historia de las visiones del futuro, el pensamiento sobre el futuro es mucho más escaso y además, está impregnado de amenazas y escepticismo.

–La historia del futuro en la historiografía de Buenos Aires: un nicho hasta ahora vacío. Volviendo al ámbito historiográfico específico, se debe destacar que el desarrollo de un enfoque integrado sobre las expectativas del futuro provenientes de diferentes campos, permite comprender mejor los complejos mecanismos de cambio y expansión que operaron en Buenos Aires a principios del siglo XX. Pero, como ya se mencionó, si bien hay variados trabajos publicados sobre los planes y proyectos urbanos y sobre las utopías del período; si bien en la historia se encuentran referencias a ideas sobre el porvenir, no fueron un objeto de un análisis específico. Es posible afirmar, entonces, que las historias de las anticipaciones, son un nicho vacío.

Asimismo, esta historia del pensamiento sobre el futuro en Buenos Aires está motivada por tres razones sociales: estimular el pensamiento sobre el futuro, apoyar el desarrollo de

la “capacidad de aspirar”, y habilitar el marco histórico para una reflexión sobre la “identidad como proyecto”.

–Estimular el pensamiento sobre el futuro. En el ámbito cultural y social actual, la reflexión histórica sobre las anticipaciones ayuda a extender el debilitado pensamiento sobre los tiempos por venir. Es reconocido que en la actualidad, la imaginación del futuro está notoriamente menos presente que a principios de siglo XX. Signada por un horizonte de amenazas, en contraste con la certera promesa de un mundo mejor que impregnaba el porvenir imaginado hace cien años, la necesidad de alentar el pensamiento sobre el futuro ya fue señalada por el sociólogo inglés Raymond Williams. En 1983 sostenía que era urgente incluir esa cuestión en los debates, pues comenzar a pensar el futuro es el primer paso para construirlo (Raymond 1984: 12-19).

–Apoyar y estimular el desarrollo y el ejercicio de la “capacidad de aspirar”. El ejercicio de esta capacidad, tal como lo propone el antropólogo hindú Arjun Appadurai, constituye una poderosa herramienta cultural para el desarrollo social y económico de la población urbana de menores recursos, especialmente en los países del Tercer Mundo (Appadurai 2004; 2005: 129-135). Siguiendo a Appadurai, el derecho a aspirar merecería ser instalado, junto al de la imaginación, como derechos emergentes.

–Habilitar el marco histórico para una reflexión sobre la “identidad como proyecto”. Por último, esta investigación ofrece un marco histórico para las reflexiones sobre la identidad. Una de las tres acepciones formuladas por Manuel Castells, “la identidad proyecto”, las otras dos son la de legitimación y la de resistencia, entiende que la identidad de un grupo social se construye conforme a los materiales culturales disponibles y en la búsqueda colectiva de los proyectos de transformación (Castells 1997: 30-34). De este modo, los proyectos de futuro abrevan en la historia y pueden ser fundantes de la construcción de identidades sociales.

### **¿Qué tiempo y qué lugar?**

En la Argentina, las dos primeras décadas del siglo XX constituyen los años centrales de un periodo histórico más extenso, que se extiende entre 1880 y 1930, desde la organización nacional hasta el primer quiebre institucional producido por el golpe militar que destituyó la segunda presidencia de Hipólito Yrigoyen. En 1930 comenzó un periodo de 50 años de continuas interrupciones militares de gobiernos democráticos, que se extendió hasta 1983, cuando al fin de la Dictadura Militar fue elegido Raúl Alfonsín como presidente de la Nación, y se inició la etapa actual de vida democrática en la Argentina.

En la primeras décadas del siglo XX, Buenos Aires constituía un lugar privilegiado y el símbolo por excelencia de los adelantos logrados por la joven República. Uno de los rasgos que caracteriza a esos años, ampliamente reconocido por historiadores como Tulio Halperin Donghi y Natalio Botana, es la extendida creencia en un porvenir promisorio, junto con la capacidad de articular y ejercitar las aspiraciones para el futuro (Botana y Gallo 1997; Halperin Donghi 2000). En el Buenos Aires de esos años, el acelerado crecimiento de la población, los cambios urbanos y sociales, el desarrollo tecnológico aplicado a la infraestructura y los servicios urbanos, y la generalizada aceptación de la idea del progreso, estimularon la creencia en un porvenir venturoso de ilimitado mejoramiento. Esta creencia se expresó de muy distintas formas, fue compartida por casi todos los sectores sociales y se manifestó en la mayoría de

sus actividades. Desde los grandes terratenientes, funcionarios e intelectuales, pasando por los empleados, maestros y trabajadores urbanos, hasta los inmigrantes de ultramar recién llegados al puerto, casi todos estaban convencidos de la prosperidad que podían alcanzar el país, la ciudad y, por supuesto, ellos mismos. Los edificios públicos se levantaban con tamaños mucho mayores que los necesarios en ese momento, las casas dejaban sus azoteas preparadas para crecer, las avenidas tomaron grandes dimensiones, y los niños se educaban en la escuela pública para participar de un futuro argentino de grandeza asegurada. Si bien esos futuros imaginados conformaban un denso horizonte de esperanzas y opciones tan diversas, contradictorias y complejas como la sociedad misma que los producía, ese porvenir percibido como venturoso, tenía una presencia casi tangible como la piedra y el ladrillo.

### **¿Qué observa este relato histórico?**

La investigación cuya síntesis compone este artículo, se basa en la revisión de un total de 8.367 ejemplares de revistas que se encuentran en repositorios públicos en Buenos Aires y en Nueva York.

Por un lado, se registraron 7.150 números de revistas publicadas entre 1882 y 1928, de las cuales 3.299 pertenecen a 20 revistas ilustradas de difusión masiva publicadas en Buenos Aires entre 1900 y 1920, como *Caras y Caretas*, *PBT*, *Fray Mocho*, *El Hogar*, *La Ilustración Sud-Americana*,<sup>2</sup> *La Vida Moderna*, entre otras. Para analizar el campo de los no especialistas, difícil de encarar por su complejidad y amplitud, la investigación se concentró en los medios gráficos de comunicación, dejando de lado otros medios gráficos como los diarios. Las publicaciones periódicas de principios del siglo XX, contenían todo tipo de noticias de actualidad, así como notas literarias, artísticas, satíricas y cómicas, e incorporaban en sus páginas una gran cantidad de imágenes visuales, reflejaban al tiempo que modelaban la vida urbana en la metrópoli y sus expectativas para el futuro. En ellas, el porvenir se presentaba en llamativas imágenes que capturaban la imaginación de los lectores.

Para analizar los planes letrados, la investigación identificó 939 ejemplares pertenecientes a diez revistas especializadas, publicadas entre 1900 y 1920, entre las que cabe mencionar *La Ingeniería*, *Revista Técnica Suplemento de Arquitectura*, *Revista de Arquitectura* (SCA-CEA) y *Anales de la Sociedad Científica Argentina*. Si bien no tiene relevancia comparar el número de lectores de ambos tipos de revistas, las ilustradas y las especializadas, el análisis de los planes letrados, a través de su circulación en las revistas especializadas, se justifica por el peso simbólico de estas propuestas, por la cercanía o protagonismo de los autores de los lugares de toma de decisiones urbanísticas.

### **Rasgos salientes de las anticipaciones del futuro en las revistas ilustradas**

A partir de la gran frecuencia con que aparecen referencias a ciudades en las revistas ilustradas en Buenos Aires, es posible sostener que el futuro visualizado es, sin duda alguna: “un futuro urbano, un futuro de ciudades”. Por cierto, esto contrasta con el desarrollo económico del país en esos años, básicamente centrado en la explotación agropecuaria; pero al mismo tiempo muestra que la ciudad era el factor más dinámico. Ese futuro urbano era “altamente

tecnificado y vertical”, poblaba las alturas con rascacielos, puentes, autopistas elevadas y aviones que canalizaban el transporte físico de personas y mercaderías. Autos, trenes, tranvías, subtes, veredas móviles y otros medios de transporte abandonaban las calles y se lanzaban al aire, cruzándolo por distintos niveles en estructuras tridimensionales y suspendidas, con vías de circulación segregadas por tipos de transporte. Estos adelantos en las comunicaciones definían un mundo fuertemente interconectado, un mundo de flujos.

Arriba, en el aire, tenía lugar la vida urbana del mañana. Los aviones, que atravesaban un rápido desarrollo tecnológico, junto con los rascacielos –sobre cuyas hazañas en Nueva York los lectores porteños se enteraban por las mismas revistas– eran los símbolos predilectos: sin duda, aviones y rascacielos eran los íconos del futuro urbano. Allí donde una caricatura o ilustración aludía de algún modo al porvenir (como la que imagina en 1910 cómo será el la ciudad en el año 1999, o la que anuncia en la tapa del *PBT* una noticia del año 2000) una pequeña máquina voladora, que tomaba formas inverosímiles –tanto antes como después de 1905 (primeros vuelos de Wright y otros)– aparecía en algún rincón de la ilustración. De igual modo, los rascacielos remitían de inmediato a la excitación por el futuro, aun cuando fueran objeto de innumerables debates. (Figs. 1 y 2)

Una consideración aparte merece el rol de la tecnología: como se evidencia en las revistas y en la bibliografía consultada. Los avances de la ciencia y la tecnología conquistaron el primer plano de la imaginación del futuro durante las primeras décadas del siglo XX.

Es de destacar que, en Buenos Aires el interés por la tecnología creció en las dos primeras décadas del siglo XX, a pesar de los cuestionamientos filosóficos al positivismo científico, el estancamiento de las ciencias naturales locales y el divorcio entre la investigación científico-tecnológica nacional y el sistema productivo. La creencia en el poder ilimitado y benéfico de la ciencia y la tecnología se mantuvo por varias décadas más, así como su inigualable capacidad para iluminar los excitantes senderos de un futuro mejor, lleno de confort y velocidad.

Pero, no todas las innovaciones tecnológicas de esos años inspiraban la imaginación tecnológica de las revistas ilustradas. El tendido de agua y cloacas, clave para la sanidad urbana, así como el de gas, no figuraban en las anticipaciones, Las redes de infraestructura más relevantes en su capacidad para alimentarlas fueron las relacionadas con la electricidad, los transportes intra e interurbanos y las comunicaciones. (Figs. 3 y 4)

Todo lo que se refería a la electricidad, ese fluido poderoso e invisible, producía una fascinación rayana en lo mágico y maravilloso. Era además una de las aplicaciones más directas de los avances de la ciencia, cuya competencia sobre el pensamiento del futuro era incuestionable, en tanto deviene de su capacidad de predecir y prever, además de explicar.

Al tiempo que la creciente cobertura y potencia de energía eléctrica en Buenos Aires invadía y transformaba, como una marea irresistible, la vida privada y pública, acaparaba en especial las visiones del futuro, en las cuales desencadenaba una nueva catarata de impactantes y radicales transformaciones de los modos de vida. Entre ellas, por supuesto, se encontraban las que anticipaban la utilización de la electricidad en los medios de transporte, en la iluminación artificial, y en las comunicaciones.

Uno de los escenarios de futuro que parecía capturar todo el candor y el humor de los lectores y los dibujantes de las revistas, era el uso de la electricidad para asegurar la disponibilidad de servicios personales, veloces y, fundamentalmente, automatizados. Desde la casa eléctrica con sistemas en red para la limpieza o el aseo personal automatizados, o los procedimientos para encontrar esposa, los envíos de comida a domicilio instantáneos,

hasta la cura del reumatismo, quita de las arrugas, o los sistemas para crecer rápidamente, la electricidad auguraba un mundo urbano de servicios. De ese modo, la electricidad ayudó a anticipar la sociedad proveedora de servicios que llegaría mucho más tarde, y en la que hoy vivimos como si fuera una segunda naturaleza. (Fig. 5)

En estas anticipaciones del futuro urbano, la tecnología aplicada a las comunicaciones no solo transformaba la vida cotidiana en la metrópoli, sino el mundo entero, *compactando el globo* con una cobertura universal e instantánea del sonido, la imagen y hasta las delicias del tacto. Para el transporte de personas y mercaderías, colosales barcos del tamaño de una ciudad, y provistos de todos sus servicios, cubrirían las grandes distancias entre los continentes.

Mientras tanto, por tierra, los trenes conectaron los océanos, incrementaron su velocidad y eficiencia con nuevas aplicaciones de los giróscopos, el aire comprimido o la levitación magnética, y salvaron enormes desniveles, ríos y montañas. Así como en la ciudad y en el campo los trenes se despegaron del suelo y se lanzaron al aire, deslizándose por estructuras suspendidas o colgados de cables como si fueran rayos o saetas, nuevos vehículos híbridos eran imaginados para viajar por tierra, agua y aire. (Figs. 6 y 7)

Sin embargo, ninguna de estas anticipaciones tecnológicas pudo igualar –ni en sus magnitudes, ni en la excitación que producía –, a las inspiradas en los rápidos adelantos de la navegación aérea, entre 1900 y 1920. De un año a otro, los avances eran irreconocibles. Con los imparables logros de los “más pesados que el aire”, parecía que todo cambiaría.

Los escenarios de estas anticipaciones eran, en general, extrapolaciones de situaciones del momento trasladadas casi miméticamente al espacio aéreo. Porque “todo lo que se hace en la calle, en el futuro se hará mejor en el aire”. De ese modo, el cielo urbano se poblaba de mendigos recogiendo puchos, raptos amorosos, carreras deportivas entre aparatos aéreos, o escenas completas que reproducían el congestionamiento y densidad de las principales avenidas metropolitanas: con policías ordenando el tránsito sostenidos por una hélice, bomberos con su manguera y clarinetista abriéndose paso por el cielo, policía montada en aparatos voladores, aviones taxi, hombres-sándwich colgados de globos, cortejos fúnebres, accidentes, propaganda y carteles municipales en el aire. (Fig. 8)

En otras escenas, los aviones –que eran aún imaginados individuales– servían también para apagar incendios con el agua de las nubes, fomentar romances, y replicar el abigarramiento de la salida familiar para el paseo dominguero, con viandas, chicos, abuela y perro. Pero, fundamentalmente, el transporte aéreo intraurbano transformaba las azoteas en puertas de entrada, donde tenía lugar el encuentro del drama privado con la vida pública, como se puede ver en la tensa espera por un marido pasado de copas. Buena parte de la imaginación del futuro publicada en las revistas ilustradas –41%, casi la mitad–, se coloca bajo el benigno y tranquilizador paraguas del humor y la caricatura. Porque el humor permite y, más que nada, alivia el salto hacia el futuro, hacia lo desconocido o temido o exageradamente deseado, abre las compuertas de la imaginación y estimula la experimentación, sin compromisos con saberes instaurados o serios. (Figs. 9 y 10)

Las caricaturas, con su tendencia a simplificar, exagerar y distorsionar rasgos seleccionados son, por cierto, buenos conductores de las ansiedades, expectativas, deseos o temores acerca de los tiempos por venir. Además, la exageración –propia de este género– se compadece con la tendencia de las historias de futuro a oscilar entre los extremos del deleite o del horror. Pero no hay peligro, en las revistas ilustradas porteñas que se leían los días festivos, predomina el regocijo, el placer y la confianza.

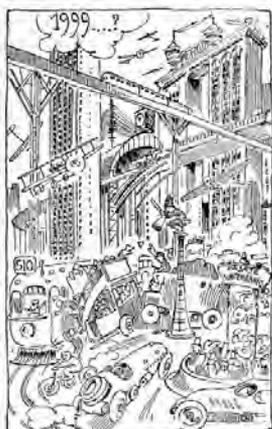


Figura 1. "¡Cómo cambian los tiempos!".  
Fuente: *Caras y Caretas*, 1913. N° 758.



Figura 2. "Un probable acontecimiento del año 2000". Fuente: *PBT*, 1913, N° 445.



Figura 3. "El tren rayo de mañana".  
Fuente: *La Vida Moderna*, 1909, N° 140.



**El periodismo futuro**  
—En los tiempos venideros, según dicen, se comunicarán las noticias por medio de enormes gramófonos y a la vez aparecerán representados los hechos en vistas cinematográficas. Un político que pronuncie un discurso, podrá ser, al mismo tiempo, visto y oído por gentes lejanas en distintos puntos.

Figura 4. "El mundo del porvenir".  
Fuente: *PBT*, 1905. N° 32.



Figura 5. "Casamiento eléctrico".  
Fuente: *PBT*, 1906. N° 103.



Figura 6. "Monorrieles y tranvías aéreos".  
Fuente: *PBT*, 1910. N° 287.



Figura 7. "El vehículo del futuro".  
Fuente: *Fray Mocho*, 1919. N° 381.



Figura 8. "El triunfo de la aviación".  
Fuente: *Caras y Caretas*, 1913. N° 745.



Figura 10. "Dentro de diez años".  
Fuente: *Fray Mocho*, 1917. N° 367.

Las notas anticipatorias de humor imaginaban no solo las posibilidades del avión, sino todo tipo de escenas de la vida cotidiana en el futuro. Por ejemplo, la perplejidad que despertaba el arte futurista, o la inversión de los valores inmobiliarios, porque iban a costar más los departamentos de abajo que los de arriba por el barullo de los aviones, o los peligros del tráfico acelerado en varios niveles –donde el peatón no se salva ni zambulléndose en el subsuelo– o las rutinas de irse dormir o despertarse, ir a trabajar, cocinar, el vestuario y la alimentación, entre muchas otras. (Fig. 11)

Un grupo de anticipaciones fueron publicadas una y otra vez, algunas veces en la misma revista en diferentes años, y otras, en distintas revistas. La redundancia y frecuencia con que se las publicaba entre 1900 y 1920 marcan estas imágenes y notas con un “peso” mayor. Posiblemente, los editores las repetían porque pensaban que seguían siendo una novedad interesante o curiosa, o suponían que al público le gustaba imaginar una perspectiva de progreso y confort y, por lo tanto, “vendían bien”. El hecho es que su repetición aumenta el “peso” de dichas notas e imágenes en el horizonte de expectativas de futuro y desde allí su posibilidad de influir en las decisiones o ideas urbanas.

La serie más larga y rica de repeticiones y semejanzas es la ya mencionada “ciudad vertical del porvenir”. Este tema adquirió una notable persistencia en horizonte de las expectativas urbanas de los siglos XX y XXI, y no solo en Buenos Aires, sino a nivel global. Por ejemplo, la imagen más representativa de esta serie –y la más repetida– se publicó, igualita, cuatro veces en ocho años, con distintos títulos y en diferentes revistas: dos veces en *Caras y Caretas* (1909 y 1910), una en *La Vida Moderna* (1909), y otra en *El Hogar* (1917). Lleva títulos como “El mundo del mañana”, “La ciudad del porvenir” o “El mundo en lo futuro” y es parte de largos artículos que desarrollan las calidades del porvenir, que terminan necesariamente con una sección sobre las ciudades del futuro. Esa imagen reproduce facsimilarmente, pero sin asomo de cita alguna en ningún caso, el dibujo de William Robinson Leigh “Visionary City”, de 1908, que está inspirado en los rápidos cambios de Nueva York. Y, por cierto, Nueva York es el modelo implícito en “la ciudad vertical del porvenir”. (Fig. 12)

No sólo hay repetición de notas y de imágenes, también hay apropiaciones: algunas son de un candor inigualable, como la serie de imágenes publicadas en dos revistas distintas, *Caras y Caretas* y *La Vida Moderna*, en 1910, donde se cambia el paisaje parisino y londinense, publicado en una de ellas, por uno porteño –Catedral y Plaza de Mayo–, con el simple dispositivo de cortar y pegar. (Figs. 13 y 14)

Otra apropiación notable muestra una imagen de trenes que atraviesan raudamente, en la noche iluminada a pleno, una ciudad vertical, con calles sumergidas en la penumbra y utilizadas solo para la circulación, los servicios y el aprovisionamiento. Fue publicada en *La Vida Moderna* en 1908. Dos años después, en 1910, *La Ilustración Sud-Americana* se la apropia para Buenos Aires, y sin que le tiemble el pulso la titula: “Una ojeada al porvenir. Trenes monorrieles cruzando la ciudad de Buenos Aires”. (Fig.15)

No todas son apropiaciones facsimilares. Hay otras más creativas. La más notable es la ilustración que Arturo Eusevi, dibujante español residente en estas orillas, preparó para mostrar cómo sería Buenos Aires en 2010. Fue publicada en *PBT*, junto con otras imágenes que acompañan un artículo de Enrique Vera y González, el 25 de mayo de 1910, en el número aniversario de la Revolución de Mayo. Para conmemorar el Centenario, autor y dibujante se lanzaron a imaginar la ciudad del 2010. Este es un ejemplo paradigmático de la serie de la “ciudad vertical del porvenir”, apropiado para Buenos Aires: con fuerte verticalidad, vías de



Figura 10. "En 1925... la señora espera a su marido". Fuente: *Fray Mocho*, 1919. N° 393.



Figura 11. "El porvenir del último peatón". Fuente: *Caras y Caretas*, 1912. N° 715.



Figura 12. Ilustración publicada bajo distintos títulos en diferentes publicaciones. Fuente: *Caras y Caretas*, 1910, N° 601, 9 abril. *La Vida Moderna*, 1909. N° 27.



Figura 15. Una revolución en los sistemas de transporte. Fuente: *La Vida Moderna*, 1908. N° 64.



Figura 16. "Buenos Aires en el año 2010". Fuente: *PBT*, 1910. N° 287.



Figura 13. "La ciudad del porvenir". Fuente: *Caras y Caretas*, 1910, N° 601.



Figura 14. "El transportador...". Fuente: *La Vida Moderna*, 1910. N° 155.



Figura 17. La reconstrucción de Nueva York (fragmento). Fuente: *Fray Mocho*, 1912. N° 26.

comunicación elevadas y suspendidas corriendo a distintos niveles y segregadas por tipo, aviones, visualización de un fragmento de la ciudad, calles de servicio casi subterráneas, y muy poca gente en los espacios urbanos abiertos, que son mayormente de circulación. Lo que es evidente en esta apropiación, así como en otras imágenes de esta serie, es su directa relación con las imágenes que provenían de Nueva York. (Fig. 16)

Porque cualquiera fuera el título bajo el cual aparecían las notas y dibujos de esa ciudad vertical, los lectores de las revistas ilustradas porteñas podían asociarlos fácilmente con Nueva York, sobre cuyos adelantos y construcciones se enteraban en las mismas revistas. En ellas se publicaban, con redundancia, notas e ilustraciones sobre las grandes construcciones contemporáneas neoyorquinas, envueltas en calificativos como “grandiosas”, “colosales” o “las más grandes del mundo”: incluían noticias sobre rascacielos, esos barrios de 20 pisos; trenes subterráneos y elevados, grandes estaciones terminales, redes de agua y electricidad, túneles subfluviales y puentes colgantes.

Asociaban, como era frecuente, la agitada, congestionada, mercantil y multifacética vida neoyorquina, con las imágenes de Babel y Babilonia; pero también informaban sobre las difíciles condiciones de vida de “la otra mitad”, formada por inmigrantes y trabajadores, en los barrios pobres de Nueva York. Lo cierto es que en las revistas de Buenos Aires, Nueva York se perfilaba como el paradigma urbano de la aplicación masiva de la ciencia y la tecnología, y con esta calidad de frontera tecnológica, asociada a su enorme desarrollo comercial, financiero, industrial y portuario, es posible afirmar que Nueva York fue uno de los modelos de futuro urbano anticipados para Buenos Aires en las primeras décadas del siglo XX. Los rascacielos, en particular, eran objeto de gran atracción por su novedad y envergadura, pero también de cautela, expresada en críticas que adherían a las opiniones europeas, y algunas norteamericanas, sobre su descarnado mercantilismo y la ausencia de valores estéticos. De todos modos, no sería aventurado sostener que esa tendencia a construir hacia el cielo –ese *skywards trend of thought*, como lo denomina Thomas Van Leeuwen en su excelente tratado sobre los aspectos simbólicos de los rascacielos (Leeuwen, 1988)–, sumada a la circulación en vertical, era una de las marcas del futuro en la propia ciudad de Nueva York, y así se la recibía también en Buenos Aires. (Fig. 17)

Las revistas mostraban también las nuevas, impactantes y modernas vistas áreas de Nueva York que obtenían los aguerridos fotógrafos equilibristas, subidos a los altísimos andamios de los rascacielos en construcción. Buenos Aires no estaba para menos, y los reporteros gráficos porteños repetían con placer las hazañas de sus colegas neoyorquinos, a medida que se iban levantando los edificios en altura... cambiando solo la torre del Singer por los pisos del Palacio del Correo... (Fig. 18)

Al mismo tiempo, estas grandes obras de alardes tecnológicos, tan alabadas y admiradas, concitaban también comentarios críticos o de cautela sobre ese “reino de lo inverosímil”, y eran paralelas a otras notas que mostraban cómo las relaciones de Argentina con los Estados Unidos no eran ni tan fáciles ni tan tersas, desde muy temprano, enfrentándose por la Doctrina Monroe y las invasiones en América Central. (Fig. 19)

Numerosos artículos e ilustraciones muestran cómo, en Buenos Aires, la imaginación del futuro urbano circulado en las revistas, no solo se inspiraba en Nueva York sino en algunas de las imágenes de su futuro. Las revistas porteñas publicaron versiones facsimilares de ilustraciones neoyorquinas del futuro, como por ejemplo la impresa en *Scientific American* en 1913, que apareció solo dos meses después en *Caras y Caretas*. Muestra los altos rascacielos unidos por



Figura 18. Nueva York en Buenos Aires Fuente: *Fray Mocho*, 1916. N° 234.



Figura 19. El peligro yankee. Fuente: *Caras y Caretas*, 1904. N° 324.



Figura 20. La ciudad futura. Fuente: *Caras y Caretas*, 1913. N° 779.



Figura 21. Buenos Aires en el futuro. Fuente: *El Hogar*, 1929. N° 1021.

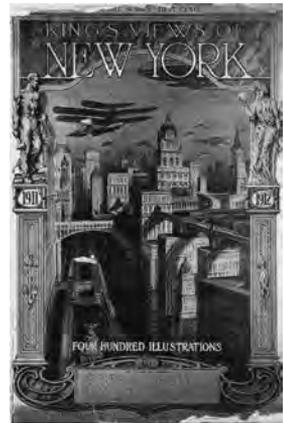


Figura 22. The Towering Skyscrapers. Fuente: Moses King, 1911. *King's Views of New York*.



Figura 23. "New York City, as it will be in 1999. Fuente: *Pictorial Forecast of the City as Approved by Andrew H. Green, H. H. Vreeland and John McDonald*. Copyright 1900, by The Press Pub Co. *Supplement to The World*, 1900.



Figura 24. En el año 2177... Fuente: *Diario Critica*, 1927. N° 5118.

una estructura tridimensional de circulaciones, distintos niveles segregados por tipo de transporte, y la desaparición del nivel cero de la calle como plano principal de circulación. (Fig. 20)

En otra imagen, más tardía, publicada en 1929 en *El Hogar*, se ve nuevamente una ciudad vertical, una estructura tridimensional de transportes segregados por tipo, un punto de vista elevado, un fragmento vertical de la ciudad, la calle sumergida, y aparatos aéreos por doquier. Esta ilustración reproduce las imágenes del futuro de Nueva York incluidas en las guías de esa ciudad que publicaba periódicamente Moses King desde, al menos, 1892, como la que aparece en la portada de la guía de 1911-1912 o la correspondiente a la de 1908, que se distinguen y se pueden fechar por los estrambóticos aparatos voladores que incluyen. Por lo demás, todos los rasgos de la ciudad vertical del porvenir están presentes en estas imágenes. (Figs. 21 y 22)

En una revisión de revistas ilustradas editadas en Nueva York, se han identificado otras anticipaciones del futuro que, si bien no fueron publicadas facsimilarmente en Buenos Aires, han sido quizás la fuente de inspiración para los dibujantes locales. Ejemplos de esos futuros imaginados para Nueva York se evidencian en al menos tres ilustraciones: una, de enero de 1901, que muestra un fragmento vertical de la avenida Broadway, toda en el aire, con aparatos voladores que cubren la travesía a Europa en seis horas, trenes suspendidos, paradores elevados, altos edificios, uno de ellos denominado Babel, avisos de comunicaciones inalámbricas. Otra ilustración de 1903 muestra, desde un punto de vista elevado en Governor's Island, una ciudadela flotante de altísimos edificios, ligados por un importante puente a un denso y elevado Downtown, más otros puentes y raros aparatos voladores (todos anteriores al vuelo de los hermanos Wright de 1905); otra ilustración publicada el 30 de diciembre de 1900, al filo del siglo XX –cambios de siglo que, como sabemos por experiencia propia durante el año 2000, disparan tanto la revisión del pasado como la imaginación del futuro–, anticipa la ciudad de Nueva York en 1999. La ilustración muestra cómo será 99 años más tarde, con innumerables puentes, grandes torres gemelas, alta densidad de edificios altísimos, y además, legalizada por una triada de ingenieros, funcionarios y agentes inmobiliarios, que dan fe de su acierto.

Esta última ilustración está firmada por el dibujante Louis Biedermann, quien había trabajado por décadas en el periódico *The World* de Nueva York, produciendo numerosas vistas aéreas de la ciudad. Biedermann se especializaba en mezclar el presente y el futuro en sus representaciones urbanas, como la que muestra los siete niveles de Nueva York, de 1909, o la que ilustra la Exposición Universal de Saint Louis, de 1904.

Si bien es cierto que estas imágenes no tienen eco o réplica directa en Buenos Aires –aun cuando durante las primeras dos décadas del siglo XX varias anticipaciones locales tomaron algunos de sus rasgos– finalmente, dibujos firmados por Biedermann ilustraron una mediática anticipación de Buenos Aires, 250 años en el futuro, publicada en el suplemento dominical del diario *Crítica* en 1927, con una total domesticación de la ciudad con respecto al avión. (Fig. 24)

### **Integrando el horizonte de expectativas del futuro urbano**

Si se comparan los rasgos de la ciudad vertical del porvenir, circulada en las revistas ilustradas, con los planes letrados disciplinares, es posible comenzar a integrar los rasgos del futuro urbano, en tanto que es la oposición que presenta los mayores contrastes y emerge con más nitidez del material analizado.

Se puede decir que los planes letrados anticipan un entorno urbano que corrige los defectos de la ciudad existente, como la estrechez de sus calles, la monotonía de la cuadrícula y la falta de amplias vías de comunicación. Y propone transformaciones conforme a los criterios de la urbanística parisina de la época, con la apertura de avenidas, puntos focales monumentales, rotondas, parques y plazas. Es una urbe concebida como un todo unitario, con un centro jerarquizado, sus bordes definidos y desarrollada en un solo plano, el de la calle. Prioriza el espacio de lugares, el espacio físico, sobre los flujos. No incluye la infraestructura de servicios, como la provisión de agua, desagües cloacales y pluviales, basuras o redes de electricidad, excepto la estructura vial. Su funcionamiento no depende de manera crucial de los adelantos tecnológicos de la época. El escenario del futuro en los planes letrados está basado en la extrapolación y corrección de algunas de las tendencias de desarrollo urbano.

Por el contrario, la ciudad vertical del futuro, imaginada en las revistas ilustradas, salta por encima de la ciudad existente a un escenario totalmente diferente, marcado por la verticalidad, la estructura tridimensional y la compactación auspiciada por veloces medios de transporte segregados por tipos y niveles. Contiene todos los adelantos del confort y automatización en materia de comunicación y servicios. Es una metrópoli organizada conforme a una red tridimensional isomorfa, no jerarquizada, salvo en el gradiente vertical. Sus bordes son difusos y prioriza los flujos y el movimiento por sobre el espacio físico y estático. Por lo tanto, la provisión de energía eléctrica u otra forma de energía barata de cobertura universal, es crucial para que esta ciudad funcione. Así como en este modelo urbano las actividades se despegan del suelo, también se desprenden de la materia los cableados, y de ese modo se goza de una perfecta infraestructura inalámbrica y virtual. Si bien contiene un escenario radicalmente alejado de la ciudad tradicional y *los planes letrados*, no es un salto al vacío, sino que se construye extrapolando las tendencias marcadas por los extraordinarios avances científico-tecnológicos del momento. Son estos avances los que disparan la imaginación del futuro, básicamente inspirada en Nueva York. Esta imaginación anticipatoria está acompañada por el humor, que ofrece un cómodo paraguas para conjeturas sin temores ni condicionantes, y fundamentalmente atravesada por la excitación de un futuro que se creía al alcance de la mano, seguro, promisorio, sin contradicciones ni tensiones.

De la comparación de estos dos modelos de futuro, surge una serie de *oposiciones* que integran el horizonte de las expectativas del futuro urbano: la ciudad bidimensional, desarrollada sobre un plano principal de los planes letrados *versus* una estructura tridimensional que ocupa el espacio aéreo en la ciudad vertical del porvenir; los transportes, corriendo mayormente sobre un único plano horizontal *versus* los que conquistan el aire y corren por estructuras tridimensionales, segregados por tipo y velocidad; la organización jerárquica y centralizada *versus* estructura isomorfa en red; una concepción unitaria del plan *versus* un agregado de fragmentos; los espacios de lugares de los planes letrados *versus* espacios de flujos de la ciudad vertical del porvenir; las calles como ámbito de encuentro y multifuncionales *versus* calles sumergidas destinadas al transporte y los servicios; energía eléctrica utilizada como apoyo al funcionamiento de la ciudad *versus* energía eléctrica, vital para el funcionamiento de los flujos; ciudades distantes conectadas relativamente en el tiempo *versus* compactación del tiempo y el espacio a través de la comunicación instantánea y los transportes.

A estos elementos contradictorios que integran el horizonte del futuro, se deben agregar los que son similares en ambos modelos. Si bien con distintos matices, los dos imaginan un porvenir mejor, promisorio, feliz, sin tensiones y de seguro advenimiento. Además, ninguno

ejercía una mirada crítica social, ni política, ni ideológica. Ambos abrevan en ideas provenientes del exterior: París y Nueva York estaban bien instaladas en el horizonte de expectativas del futuro en Buenos Aires. En los dos modelos el futuro anticipado era internacional, único, parejo y perfectamente intercambiable entre ciudades.

Los fundamentos estéticos e higiénicos de los planes letrados, y los avances científicos y tecnológicos de la ciudad vertical del porvenir, permitían mundializar el escenario anticipado, conforme a la pretendida neutralidad y universalidad de la estética de los primeros y del conocimiento científico-técnico en la segunda. De este modo, ambos modelos intentan instalar a Buenos Aires en el concierto internacional de las grandes ciudades.

Casi podríamos decir que el futuro de Buenos Aires se resolvía, en ese entonces, con un viaje entre París y Nueva York.

Al integrar en la comparación entre “los planes urbanos” y “la ciudad vertical del porvenir”, las anticipaciones contenidas en las utopías, el futurismo y una selección de ideas de reforma social y política, emerge otra serie de observaciones sobre las expectativas, que ofrecen mayor variedad en su textura. En primer lugar, la función de la ciencia y la tecnología, como motor principal de la imaginación del futuro, no solo emerge en el modelo de esa ciudad vertical, sino también en la mayoría de las utopías y en las propuestas del futurismo. Por el contrario, en las ideas de los reformadores políticos y sociales, salvo en el caso del socialismo, los adelantos científico-técnicos no ocupan un lugar relevante, quizás por su visualización como conocimiento e instrumentos neutros, sin tintes morales. Tampoco ocupan un sitio determinante la ciencia y la tecnología en los planes letrados. En segundo lugar, tanto en las revistas ilustradas como en la mayor parte de las utopías y en las ideas del futurismo, así como naturalmente en los planes, la ciudad se encuentra en el centro del horizonte de las expectativas del futuro. De tal modo, el mundo del futuro es visualizado como un mundo de ciudades: está compactado por las comunicaciones y los transportes, tiene dimensión planetaria y está reagrupado por regiones. Debido a las condiciones que requiere un funcionamiento sincronizado e intenso de los flujos que atraviesan a las ciudades de este mundo compactado, se implica o visualiza la centralización de su administración y control, tanto en las revistas ilustradas como en las utopías. Pero, también se lo imagina centralizado y moderno en diversas propuestas políticas del momento, exceptuando a los anarquistas. En casi todos los grupos de anticipaciones revisados, el futuro es vislumbrado como intercambiable, sin marcas regionales: el futuro era un paisaje parejo e internacional. O globalizado. Como ocurre, para algunos, en la actualidad.

Las marcas regionales o el peso de la historia tenían poco lugar en el futuro anticipado por los diversos grupos. Sin embargo, en “los planes letrados”, la cuadrícula, esa pesada herencia del mundo colonial, es denigrada pero mantenida a ultranza, y solo se le insertan avenidas y otros dispositivos de embellecimiento. Por otro lado, ninguna de las utopías se aleja sustancialmente de la cuadrícula y de las propuestas más tradicionales, como por ejemplo: la forma en que resuelve el centro de la ciudad la utopía anarquista de Pierre Quiroule, de 1914; o las descripciones de Otto Dittrich, de su metrópoli socialista, quien le agrega paisajes de la ciudad-jardín; o en *La Estrella del Sur* de Enrique Vera y González; o en la del higienista Emilio Coni, con su ciudad ideal del porvenir.

El arte futurista rechazaba a pleno las formas tradicionales, y esa fue una de sus principales banderas. Pero no se ha encontrado en las revistas ilustradas porteñas –aquellas que tan temprano informaron, en serio o en broma, sobre el futurismo– ningún eco de las propuestas

de sus arquitectos, como Antonio Sant'Elia o Mario Chiattonne. Y esto es notable, en tanto estas ilustraciones tendrían varios elementos en común con “la ciudad vertical del porvenir” donde, entre otros rasgos, junto con las calles multiuso tradicionales, desaparece también la cuadrícula colonial. Tampoco se ha encontrado hasta ahora, en la bibliografía revisada, un análisis de las relaciones entre el futurismo y la imaginación vertical del porvenir en Nueva York, salvo en los trabajos de Jean Luis Cohen (Cohen, 1995).

Sin embargo, el pasado se impuso para amojonar el futuro. Tanto en algunos relatos utópicos como en las revistas ilustradas, las conmemoraciones centenarias de la Nación ofrecieron fechas propicias para anclar la imaginación del futuro. Entre ellos, los textos de Enrique Vera y González, y el más temprano de Paul Groussac, quienes la sitúan, respectivamente, en el Bicentenario y Centenario. Y es en torno al Centenario cuando se publicaron con mayor frecuencia, en las revistas ilustradas locales, notas e imágenes sobre el futuro. Es posible pensar que los preparativos para la conmemoración de un pasado interpretado como fundacional de la Nación –simultáneos a los años de crecimiento económico y en el marco de una extendida creencia en el progreso y la evolución– hayan disparado de modo tan notable la imaginación del futuro en las revistas ilustradas, así como el placer de los lectores que las consumían. También la producción y publicación de los pocos relatos utópicos locales fue mayor en torno a esos años.

Casi todas las anticipaciones analizadas, las producidas por las revistas, las utopías, las ideas futuristas y las contenidas en las propuestas de los intelectuales y políticos, salvo escasas excepciones, eran optimistas acerca del futuro, que se anticipaba necesariamente mejor que el pasado. Esa creencia perduró durante buena parte de la primera mitad del siglo XX, pero con matices. Durante la Primera Guerra Mundial, no solo se publicaron menos notas sobre el futuro en las revistas, sino que también en el campo letrado e intelectual se comenzó a resquebrajar esa sólida creencia en futuro mejor y se instaló cierta incertidumbre acerca del porvenir. Además, como una manifestación más de una sociedad que se iba complejizando, el horizonte del futuro se definió con elementos más diversos y contradictorios, en tanto hubo más sectores y grupos que fueron capaces de articular y difundir sus propias expectativas.

### **Inercias en el horizonte de expectativas**

Por cierto, “los planes letrados” de la época analizada definieron algunas transformaciones de la ciudad, en su momento y en años posteriores. Pero durante la primera mitad de siglo XX, lo hicieron sin haber sido siquiera sancionados, ni haber tenido oficinas o instrumentos de aplicación. Hasta 1962, fecha en que se sancionó el Primer Plan Regulador de la ciudad de Buenos Aires, estos planes letrados funcionaron más bien como ideas, cuya disponibilidad fue auspiciada, en algunos casos, por haber sido incorporadas en planes sucesivos, y así se mantuvieron vigentes en el horizonte de expectativas. De esa forma, tuvieron un recorrido de algún modo similar a las anticipaciones extradisciplinarias: por su persistencia en el horizonte del futuro, perduraron como opciones posibles que, en algún momento oportuno, fueron consideradas y se cristalizaron.

Un ejemplo de estos recorridos se ilustra con los proyectos anticipados por José M. Lagos en 1869, esbozando lo que posteriormente serían la Avenida de Mayo, la Avenida 9 de Julio, las avenidas diagonales y la avenida de circunvalación General Paz.

## Anticipando los cambios más recientes

Una de las observaciones más interesantes que es posible mostrar reside en señalar que muchos de los elementos urbanos recientes, tanto en Buenos Aires como en otras grandes metrópolis, fueron anticipados por la imaginación del futuro que circuló en las revistas ilustradas de principios del siglo XX. No fueron las ideas de los planes de la época estudiada las que anticiparon estas recientes transformaciones, sino aquellas que circulaban en las revistas ilustradas y en los relatos utópicos. Se trata de esa imaginación que podríamos llamar popular, o plebeya, generada por fuera del pensamiento ilustrado y desde su capacidad de desacralizar la mirada y las ideas.

Por ejemplo, una buena parte de los numerosos *shoppings* urbanos o suburbanos de Buenos Aires tienen una estructura tridimensional vertical, donde se pierden las referencias de localización interna y externa y se visualizan solo fragmentos en espacios que no tienen principio ni fin. Las torres corporativas y de viviendas de Pacífico, Catalinas, Puerto Madero, o las que se encuentran en la intersección del Acceso Norte con General Paz, están jerarquizadas según un gradiente vertical hacia las alturas: vale más caro lo que está más alto. Además, toman las formas del modelo globalizador que definen paisajes uniformes, intercambiables, sin marcas regionales. Da lo mismo que estos edificios estén en Shanghai, Hong Kong o Buenos Aires. Las autopistas que se han construido en los últimos 30 años en Buenos Aires están segregadas por tipo de transporte, y son usadas solo por aquellos que pueden pagar el peaje; el espacio urbano ha dejado de ser unitario y centralizado, y está fragmentado y segregado por los efectos de una infraestructura astillada por la privatización, tal como se puede ver fácilmente en una lectura del suplemento de los *countries*, en los grandes diarios, comparado con un mapa de la pobreza. Se registra una paulatina desaparición de las veredas como espacio público para los encuentros fortuitos y el paseo, como en el sector de torres del barrio de Belgrano, y las calles tienden a ser solo vías de circulación y canales de servicios. Además, la sociedad de servicios se expande en calidad y en tiempo, cubriendo una porción del día cada vez mayor. Y por cierto, las tensiones entre la privacidad y el control es moneda corriente en los barrios y en el Gran Buenos Aires. Uno de los rasgos más notables de estas anticipaciones circuladas en las revistas ilustradas, es la exploración de las más lejanas fronteras imaginables de la ciencia y la tecnología y su aplicación a la vida urbana. Con su focalización sobre los avances en el transporte, las comunicaciones y la energía, esa imaginación del futuro plebeya anticipó algunos de los motores del cambio y la reestructuración social y espacial global, operados en estos últimos años, impulsados por el avance en la tecnología de la información, tema tan trabajado por reconocidos analistas.

Antes de concluir, es importante destacar que el trabajo de aproximación a temas que hacen a la vida urbana, como a la imaginación del futuro, realizado desde múltiples campos diversos, es productivo y revelador. Pero fundamentalmente ha sido estimulante porque, al exceder el campo profesional e incluir la producción de anticipaciones circuladas en las revistas ilustradas, la investigación se enriqueció no solo con los contenidos específicos –al poner en contacto estos dos campos– sino también con el humor, el deleite y el contagioso entusiasmo por descubrir las potencialidades que el progreso tecnológico de la época permitía imaginar. Estas anticipaciones plebeyas transmiten una energía y una potencialidad de cambios que los planes letrados no tenían, y que un estudio focalizado solo en la disciplina del planeamiento no puede registrar.

Si algo nos muestra esta revisión histórica es la necesidad de entender la ciudad en el cruce de campos disciplinares y extradisciplinares diversos. En el ámbito social, muestra la necesidad de desarrollar un espacio público donde se puedan negociar las aspiraciones para el futuro, y formular

proyectos que conjuguen las expectativas de los profesionales y los habitantes de Buenos Aires.

Es posible sostener entonces, retomando las razones presentadas al principio de este artículo, tributarias de Williams, Appadurai y Castells, que esta imaginación consensuada del futuro es el instrumento social necesario para tomar las decisiones en el presente, ejercer el derecho a aspirar y cimentar las identidades sociales. El horizonte de futuro actual es más complejo y disputado que el de cien años atrás, y es posible que los avances en las redes de información permitan que sean radicalmente más numerosos los actores que puedan hacer oír su voz y tomar parte activa en su construcción. De ese modo, es factible que en esa intersección de saberes disciplinares y extradisciplinares se encuentren las huellas del futuro en el presente, aquellas que la sociedad puede ver y disfrutar, y que los técnicos y profesionales no ven hoy día, ni tomaron en cuenta cien años atrás.

## BIBLIOGRAFÍA

- APPADURAI, ARJUN. 2004. "The Capacity to Aspire: Culture and the Terms of Recognition", en *Culture and Public Action*, Vijayendra Rao and Michael Walton (editors), Stanford: Stanford University Press.
- APPADURAI, ARJUN. 2005. "Memoria, archivos y aspiraciones", en *Construir bicentenarios: Argentina* Gutman, Margarita (editora), Buenos Aires: Observatorio Argentina / The New School y Caras y Caretas.
- BECKER, CARL L. 1973. *The Heavenly City of the Eighteenth Century Philosophers*, 36ª impresión, New Haven y Londres: Yale University Press (1ª edición, Yale University Press, 1932).
- BLOCH, ERNST. 2004. *El principio esperanza* [1], Madrid, Editorial Trotta (1ª edición en alemán, Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, 1959).
- . 2006. *El principio esperanza* [2], Madrid, Editorial Trotta (1ª edición en alemán, Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, 1959).
- BOTANA, NATALIO y EZEQUIEL GALLO. 1997. *De la República Posible a la República Verdadera (1880-1910)*, Buenos Aires: Compañía Editora Espasa Calpe Argentina, Ariel
- CASTELLS, MANUEL. 1997. *La Era de la Información: economía, sociedad y cultura. Volumen 2: El poder de la identidad*. Madrid: Alianza Editorial.
- COHEN, JEAN-LOUIS. 1995. *Scènes de la vie future. L'architecture européenne et la tentation de l'Amérique 1893-1960*, París: Flammarion.
- GOMBRICH, E. H. 2000. *La imagen y el ojo. Nuevos estudios sobre la psicología de la representación pictórica*, Madrid, Debate (*The image and the Eye: Further Studies in the Psychology of Pictorial Representation*, Phaidon Press Ltd. 1982).
- GUTMAN, MARGARITA. 2011. *Buenos Aires: El Poder de la Anticipación. Imágenes itinerantes del futuro metropolitano en torno al Centenario*, Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- HALPERIN DONGHI, TULLIO. 2000. *Vida y muerte de la República Verdadera (1910-1930)*, Buenos Aires: Editorial Planeta Argentina, Ariel.
- HEILBRONER, ROBERT. 1996. *Visiones del futuro. El pasado lejano, el ayer, el hoy y el mañana*, Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica (*Visions of the Future. The distant past, yesterday, today and tomorrow*, Nueva York: Oxford University Press, 1995).
- LEEUWEN, THOMAS A. P. VAN. 1988. *The Skyward Trend of Thought*, Cambridge: The MIT Press.
- LYNCH, KEVIN. 2001. *What Time is this Place?*, Cambridge y Londres, The mit Press (1ª edición, 1972).
- RAYMOND, WILLIAMS. 1984. *Hacia el año 2000*, Barcelona: Editorial Crítica, Grijalbo, (*Towards 2000*, London: The Hogarth Press, 1983.)
- RICOEUR, PAUL. 2000. *Del texto a la acción*, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- . 1999. *Historia y narratividad*, Barcelona: Paidós.

## NOTAS

**1** Este artículo es una versión reformulada del capítulo introductorio del libro MARGARITA GUTMAN, *Buenos Aires: El Poder de la Anticipación. Imágenes itinerantes del futuro metropolitano en torno al Centenario*, Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2011, pp.764.

**2** *La Ilustración Sud-Americana*: optamos por escribir Sud-Americana, aunque en ocasiones los propios editores escribían Sud Americana, y en algunos textos de la bibliografía se refieren, indistintamente, a esa revista como Sud-Americana, Sud Americana y Sudamericana. Algo similar ocurre con *El Sud-Americano* y el *Almanaque Sud-Americano*.

# LA ARQUITECTURA DE LAS FOTOS. BUENOS AIRES EN EL 1900

Marta Mirás \*

En este texto se estudia la diversidad de programas arquitectónicos que pueden inferirse en la producción de imágenes de Buenos Aires. En especial, se revisan fotografías expuestas o publicadas para estudiar la ciudad histórica en su condición física y social, intentando dar cuenta de los matices con que la modernidad emergió en el escenario local. Se considera que la profunda renovación que se produjo en los parámetros arquitectónicos encontró una amplia expresión en la edilicia local, y el estudio de las prácticas fotográficas permite descifrar algunos de los modos de su apropiación y valoración. En otro nivel de observación, estas fuentes visuales han permitido conocer la secuencia de avance de algunas obras, sus formas y usos, y también recuperar la imagen de aquellas que ya no existen en el mundo material.

**PALABRAS CLAVES:** Arquitectura institucional. Historia de la fotografía. Espacio público. Buenos Aires.  
**KEYWORDS:** Institutional architecture. History of photography. Public space. Buenos Aires.

Este artículo desarrolla una parte de una investigación más amplia centrada en las representaciones del espacio público de Buenos Aires entre los años 1880 y 1910, a través de sus fotografías.

Las ideas sobre la construcción de la imagen urbana desarrolladas en esta investigación se basan en las formulaciones de Walter Benjamin, especialmente en el concepto de "imagen dialéctica", con la que se puede entender que la difusión de la imagen de la ciudad influyó tanto en el mundo cultural como en su propia conformación material, en un complejo proceso de producción de sentido. Desde esta perspectiva, damos cuenta de los matices con que la modernidad emergió en el escenario de la ciudad, ya que algunas de sus expresiones pueden ser estudiadas observando las operaciones que se producen al encuadrar fragmentos de aquello que denominamos lo real. En segundo lugar, para profundizar en el análisis de la vinculación entre arquitectura y fotografía nos hemos basado en algunas de las líneas trazadas por Roland Barthes en torno del "mensaje fotográfico" (Barthes 1977: 107). Expresado en sus palabras: "Sentía a través de la fuerza de mis reacciones, de su desorden, de su azar, de su enigma, que la Fotografía es un arte *poco seguro*" (Barthes 1980 [1994: 52]). Desde ese esquema de connotaciones diversas pueden plantearse algunas relaciones entre la arquitectura y las distintas posibilidades de hacerla visible y *sensible* pues entendemos que el estudio de las prácticas fotográficas se vuelve productivo en tanto puede descifrar algunos de los modos de apropiación y valoración de la arquitectura.

Es que las imágenes del período estudiado no reflejan la imagen del mundo, sino, como

afirma Hans Belting, una cierta ilusión de realidad de “cómo era cuando todavía se creía que era posible poseerlo en fotos” (Belting 2002 [2007: 266]). Por esta creencia, y por las circunstancias de transformación que se estaban operando, se fue generando el protagonismo visual de las obras en los nuevos formatos de comunicación: álbumes impresos, fotografías que se incorporaron a diarios y revistas, a documentos oficiales, y a la particular conformación de la tarjeta postal, entre otros. Un intenso fenómeno cultural que también hemos podido observar en otras ciudades americanas en fuerte crecimiento.

## Modos de ver la arquitectura

En el amplio material relevado, el peso del componente social del acto fotográfico se puso en evidencia a través de temas, motivos y enfoques reiterados. Desde allí podemos señalar que se configuraron, en principio, dos modos de reflejar la arquitectura. Por un lado muchas producciones han elegido enfoques que dan cuenta ampliamente de la novedad que plantean las obras en sus entornos inmediatos, dado que por lo general irrumpen en el tejido existente y lo fragmentan. Por otro, la imagen de la obra ha sido recortada y aislada de su entorno inmediato, siguiendo esa operación de corte tan propia de lo fotográfico, y a la que Dubois ha denominado “imagen acto” (1990 [2008: 14]). Ambas modalidades son notorias en dos de las fotografías que más han circulado de uno de los principales colegios de la ciudad. En la primera, titulada *Colegio (Sarmiento)* se exhibe el conjunto de la cuadra en la cual está implantado (Fig.1). En la segunda: *Escuela primaria en calle Callao*, el edificio fue recortado y se presenta como si se tratara de un objeto aislado. Ambas tomas resultan emblemáticas de uno de los edificios escolares más retratados, ubicado sobre la recientemente forestada Avenida<sup>1</sup>.

En la misma orientación, la cuantiosa colección de la Sociedad Fotográfica Argentina de Aficionados<sup>2</sup> da cuenta de su entorno inmediato, poniendo en evidencia la contraposición entre lo existente y los edificios de construcción más reciente. El primer álbum que realizó la Sociedad estuvo casi íntegramente abocado a mostrar las nuevas o renovadas arquitecturas, como si la ciudad fuese fundamentalmente un conjunto de obras públicas singulares. Los programas más reiterados fueron los distintos edificios de gobierno, educación y salud –con particular énfasis en el Congreso Nacional, el Palacio de Justicia y la escuela Petronilda Rodríguez (hoy Palacio Sarmiento)– y una amplia gama de hospitales, teatros y sedes bancarias. En lo concerniente a los edificios ferroviarios, los principales registros están dedicados a las estaciones, a sus monumentales fachadas, salones y *halls*. Menos frecuentes son los registros de andenes, vías, depósitos y talleres, con su impronta metálica e ingenieril. En ese marco, podemos decir que, en una primera etapa, prevaleció la mirada arquitectónica por sobre la de los sectores más vinculados a la ingeniería; en nuestro medio, a fines del siglo XIX, ambas disciplinas buscaban diferenciarse en sus saberes y prácticas específicas. Aunque existen excepciones, como la notable foto de la SFA de A intitulada *Estación Ferrocarril del Sur*<sup>3</sup> que registra el paisaje de los andenes, es cierto que alrededor del 1910, cuando las grandes estaciones habían sido ampliadas y renovadas prevalece una mirada *estetizada* de los equipamientos<sup>4</sup>.

Por su parte, en la esfera de la construcción privada, los edificios llamados *de renta*, ubicados en esquina, fueron un tema reiterado en las distintas colecciones. Un caso emblemático fue el edificio de viviendas que se registró en la tarjeta postal N° 401, *Buenos Aires, Avenida Callao y Corrientes*, uno de los primeros dentro de este tipo de viviendas, ubicado hacia el sector urbano oeste, que se encontraba en pleno desarrollo, por fuera del conjunto de Avenida de Mayo<sup>5</sup> (Fig.2).



Figura 1. Colegio (Sarmiento). Fuente: Sociedad Fotográfica Argentina de Aficionados (SFA de A), Archivo General de la Nación (AGN)



Figura 2. N° 401 Buenos Aires, Avenida Callao y Corrientes, tarjeta postal. Fuente: colección Pezzimenti



Figura 3. Domingo Cersósimo, Álbum 1810-1910 La República Argentina en el Primer Centenario de su independencia, I.H.-B.P.



Figuras 4a y 4b. La Nación. Buenos Aires Moderna. Número Centenario, 1910

En un texto de publicación reciente se pone especial énfasis en la profunda relación que puede trazarse entre arquitectura y fotografía:

L'architettura comunica se stessa attraverso lo strumento fotografico e la fotografia usa l'architettura como quinta, como sfondo, como soggetto, como strumento per divulgare un messaggio. Per questo non esiste la fotografia di architettura, ma una compartecipazione, una relazione profonda tra due entità independenti, ma complici. (...) viviamo l'architettura, la vediamo, ma non riusciamo a osservarla, se non di fronte a una fotografia. Sembra queasi che l'architettura esista, per il fruitore, non tanto nei progetti dell'architetto, quanto nel progetto mediatico di divulgazione visiva e, quindi, nella restituzione fotografica.<sup>6</sup> (Gagliardi 2010: 11)

Pero probablemente, uno de los principales modos de mostrar la arquitectura en el período de estudio, se dio a través de un tipo particular de operación gráfica que la presenta recortada por completo de la ciudad. En general, las obras más elegidas poseían singulares condiciones volumétricas y de lenguaje, y por lo tanto se generaba una especial situación de visualización. Esta operación facilitaba y enriquecía las posibilidades técnicas de realización de tomas fotográficas. Así, se fue consolidando, en los distintos formatos, la tendencia a convertir en una suerte de *fetiché* al objeto arquitectónico, recortándolo y presentándolo –de este modo– como excepcional. En este sentido, puede reconocerse que la fuerte impronta de diferenciación en términos de imagen arquitectónica, que insistentemente afloraba en la presentación de las nuevas obras, promovía la difusión del proceso de modernización y, a la vez, de diversificación de lo urbano.

La tendencia a retratar las obras recortadas de su entorno se incrementó en las exhibiciones y publicaciones realizadas en torno al primer Centenario de la Revolución de Mayo. Este recurso gráfico tan utilizado para mostrar retratos de personas destacadas en los álbumes realizados por distintas instituciones y asociaciones, se aplicó también a lo edilicio. De los tantos que se pueden mencionar, uno de los ejemplos más interesantes que hemos estudiado fue el álbum de Domingo Cersósimo en el cual aparecen fundidas en muchas de sus páginas las imágenes de funcionarios y las del edificio en el cual éstos desarrollaban sus tareas (Cersósimo 1910: 22-40) (Fig. 3).

También para conmemorar la fecha histórica, distintos números de diarios y revistas de la época utilizaron la fotografía, dando cuenta con énfasis de la renovación arquitectónica. Las representaciones que circulaban en los medios gráficos pusieron en valor la modernización urbana, y fue mucho menor el espacio dedicado al registro de lo que aún permanecía en pie de la ciudad histórica. Uno de los muchos ejemplos de estas publicaciones fue el número del diario *La Nación* dedicado al Centenario donde, justamente con el título *Buenos Aires Moderna*, se muestran los edificios de los tres poderes de la República: *Casa de Gobierno*, *Congreso Nacional* y *Palacio de Justicia* (La Nación 1910) Además, en la parte superior de una de sus páginas, figura el *Depósito de Aguas Corrientes*. Esta última imagen fue la misma que se publicó en el recientemente creado suplemento *Arquitectura* de la *Revista Técnica*, primera revista del campo profesional en nuestro país<sup>7</sup> (Fig 4 a y 4 b).

Estas operaciones de difusión visual, destacaban la relación entre las obras y los poderes republicanos, con los registros fotográficos como recurso, a la vez que reflejaban concepciones vinculadas a la noción de lo *sublime*, que durante el siglo XIX caracterizaron la mirada sobre el paisaje, tanto urbano como de corte natural.

En esta misma tónica, en el formato de la tarjeta postal se realizaron diversas operaciones que también recortaron lo edilicio. Como es conocido, en el marco del incremento de los distintos medios de comunicación, la tarjeta postal resultó el más adecuado para la comunicación a distancia. A fines del siglo XIX se incorporaron a las distintas series una amplia gama de fotografías impresas que se convirtieron en un medio muy eficaz para la difusión de la imagen de los nuevos o renovados temas edilicios, que formaron parte de la red modernizadora del carácter en el contexto internacional de la disciplina. Puede mencionarse a modo de ilustración, dos postales: *Buenos Aires, Escuela Presidente Roca* y *La Bolsa de Comercio, Buenos Aires, República Argentina*, a cargo de Harry Grant Olds. De modo abreviado, podemos notar cómo, a través de las posibilidades de sus medios técnicos, los fotógrafos captaron las particularidades volumétricas del lenguaje. Supieron ver su *studium* y su *punctum*<sup>8</sup> y, al registrar, los hicieron visibles.

El caso del “retrato de edificios” fue muy diferente al de “retrato de personas” en cuanto al peso de la tradición y de la recepción. En el medio local, las representaciones manuales no se dedicaron a mostrar lo edilicio en términos de expresión artística. Por este motivo, la técnica mecánica construyó sus propios modos particulares de mostrar la arquitectura. Es por eso que se puede afirmar que la fotografía de arquitectura se desarrolló a partir de su propio esquema que, a causa de las posibilidades de documentar y de exhibir una imagen muy cercana al referente, adquirió rápidamente un nuevo estatuto ontológico, promoviendo fructíferos intercambios y articulaciones.

## **Fotografías como instrumento de reconstrucción histórica**

### **El edificio de la actual Facultad de Ciencias Económicas**

Tal como ha ocurrido con algunas arquitecturas, una imagen preservada ha sobrevivido al objeto representado y esto permite reconstruir –junto con otras fuentes– la historia de una particular conformación edilicia. Se trata del edificio de la antigua Facultad de Ciencias Médicas, hoy de Ciencias Económicas-UBA, ubicado en la Avenida Córdoba entre las calles Junín y Uruburu.

En una colección privada hemos podido detectar una fotografía de la SFA de A, identificada con el epígrafe: *86 Facultad de Ciencias Médicas - SFA de A*<sup>9</sup> (Fig. 5). La misma exhibe, con un enfoque que el fotógrafo ha elegido cuidadosamente, el abrupto contraste entre el presente registrado y la ciudad anterior. La imagen muestra, en un gran primer plano, el edificio de construcción reciente, que el epígrafe consigna y, en el lado izquierdo, la precaria y baja edificación contigua sobre la calle. Hacia el final de la perspectiva, se detecta otra de las grandes obras inauguradas en la década: el depósito de Aguas Corrientes. El edificio consignado en el epígrafe de la foto, particularmente significativo para la historia de la Universidad, fue proyectado como el edificio de Ciencias Médicas, en 1885, por el arquitecto italiano Francisco Tamburini, contratado por el presidente Julio A. Roca como director de Obras de Arquitectura del Departamento de Obras Públicas (1883-1890). El mismo –junto con el Asilo de Maternidad, sobre la calle Viamonte, no incorporado a estas imágenes– luego de algunas dificultades técnicas, fue inaugurado el 12 de octubre de 1895<sup>10</sup>. Muy pronto el edificio resultó insuficiente para los estudiantes que allí concurrían, como indicaba el diario *La Nación*, que publicó un artículo que describía la nueva arquitectura con el título “La fiesta de mañana”:

Un espacioso hall, al que del lado de la calle Córdoba dan acceso unas cuantas gradas, sirve de acceso al edificio que, por lo majestuoso de su aspecto exterior, bien puede llamarse ‘templo de la ciencia’. Esbeltas columnas corintias sostienen el frontis cuyo capitel de un estilo griego partenoniano, por decirlo así, lleva esculpidas las palabras ‘Facultad de Ciencias Médicas’. (...) Lástima que el gobierno no termine la obra que con tanto aliento empezó. Al lado de la facultad existe un gran terreno, ocupado en su mayor parte por conventillos. Dicho terreno debería ser de la facultad que construiría en él un edificio adecuado para las reparticiones de anatomía descriptiva topográfica y patología, de medicina operativa, y en fin, la Morgue, institución esta reclamada por la ciudad y de la que varias veces se ha hablado sin jamás decidirse a establecerla. (La Nación 1895: 9).

La fotografía que hemos ubicado pone de manifiesto la tensión entre la ciudad anterior y la nueva, entre la pieza y el conjunto. En tal sentido, como afirma Fernández, en ese período “la arquitectura se limitó históricamente a desarrollar piezas llenas del tejido urbano, preferentemente, piezas calificadas o destacables: monumentos, nunca calles. La arquitectura no hace la calle, ni la hizo históricamente” (Fernández 2001: 70). En este caso puede decirse, sin embargo, que la obra realizada *hizo la calle*, ya que completó la edificación de la cuadra existente, según puede apreciarse en una fotografía posterior llamada *Facultad de Ciencias Médicas* que muestra un edificio más extendido que ocupa toda la cuadra sobre la avenida Córdoba<sup>11</sup> (Fig 6). Esto es resultado de la expropiación para ampliar el edificio –que vimos había sido sugerida en el artículo de *La Nación*. El proyecto del nuevo edificio a cargo del italiano Gino Aloisi, fue realizado en 1908<sup>12</sup> y recibió opiniones favorables en *La Nación* que comparaba positivamente las diferencias entre las limitaciones del pasado y las comodidades del presente. Asimismo, las fotografías permiten observar las diferencias entre los dos edificios. Pues, si bien ambas obras recurren a los elementos lingüísticos de la tradición clasicista, el edificio de Tamburini es italianizante y austero –con menos ornamentación– en contraste con el juego volumétrico de cuño *Beaux Arts* implementado por Aloisi.

Por esos años, el primer edificio diseñado por F. Tamburini, fue demolido en confusos episodios, de los cuales no hemos encontrado testimonio ni en las Memorias del Municipio ni en los Boletines de Obras Públicas. Junto al relevamiento del edificio que existe actualmente, las fotografías nos permiten confirmar la demolición y reconocer aspectos de la obra desaparecida que de otra manera resultarían desconocidos<sup>13</sup>.

### **Imágenes de un edificio singular: el Palacio Sarmiento**

El Palacio Sarmiento fue uno de los edificios que más ha expresado, a través de fotografías, los rasgos estéticos de condición monumental. Está ubicado en la proximidad de la plaza Rodríguez Peña (comprendida entre las calles Callao, Paraguay, Marcelo T. de Alvear y Rodríguez Peña), con fachada principal situada frente a la plazoleta hoy denominada *Jardín de los Maestros*, en diagonal a otra más pequeña llamada *Petronilda Rodríguez*<sup>14</sup>. Fue proyectado por el arquitecto argentino Carlos Adolfo Altgelt, en colaboración con su primo Hans Karl Hermann Altgelt. El primero se destacó justamente por la gran cantidad de escuelas públicas que realizó, ocupando el cargo de Jefe de la Oficina de Arquitectura de la Dirección de Escuelas de la provincia de Buenos Aires<sup>15</sup>.

No es casual el protagonismo visual que adquirió en las fotografías de la época, ya que contaba con la posibilidad de ser enfocado desde una perspectiva más amplia. Por su extenso



Figura 5. N° 86 Facultad de Ciencias Médicas. Fuente: SFA de A, colección Dardanelli



Figura 6. Facultad de Ciencias Médicas. Fuente: colección Instituto de Arte Americano (IAA)

desarrollo sobre la calle y la diversidad de sus volúmenes, pudo ser mostrado en toda su dimensión como si se tratase de una obra de perímetro libre, en sintonía con los modelos de transformación urbana de la “ciudad de los monumentos”, al decir de Peter Hall (1988 [1996: 185]).

Definir la ubicación de una gran pieza arquitectónica –en general, de uso público– lógicamente obedecía a razones diversas<sup>16</sup>. En el siglo XIX, siguiendo nuevos modelos y las premisas surgidas de lo que se conoce como *teoría del carácter*, la localización de los edificios de gobierno necesarios para la ciudad federalizada se pensó con esta lógica que enfatiza su condición particular<sup>17</sup>. Así fue planteado, por ejemplo, con el Congreso Nacional, los Tribunales, el Teatro Colón, y otros casos destacados realizados en este período<sup>18</sup>. El primer documento oficial del Municipio que incorporó fotografías fue el Censo relevado en 1887. Una de las siete que contiene se titula *Escuela Pública Elemental, calle Charcas*, y se identifica con un epígrafe de la colección Witcomb. Dicha fotografía recorta especialmente la parte terminada del edificio, tomando desde el volumen central hacia la calle M.T. de Alvear. Al planteo estrictamente simétrico le faltaba construir aún el ala derecha hacia la calle Paraguay, que se realizó en una segunda etapa. En esta toma es interesante observar que la plazoleta anterior al mismo aún estaba por ejecutarse. En el texto se realizó una completa descripción del programa arquitectónico para el cual había sido proyectada la escuela. De acuerdo con la fecha de este documento, se puede inferir que la fotografía fue realizada poco antes de la publicación del censo, ya que el edificio se había comenzado a construir en 1886. Esto permite verificar que la fecha de iniciación consignada comúnmente de la obra no es correcta, ya que si pudo incorporarse a esa publicación una fotografía de la primera etapa completa del edificio, podemos afirmar que no pudo comenzarse en fecha posterior.

En el texto se hace referencia a los valores simbólicos de algunas de las esculturas que se incorporaron a sus fachadas. Señala:

Esta escuela, levantada con los fondos del más valioso legado hecho hasta ahora en la capital, por la señora cuyo nombre lleva, es el primer edificio escolar de la ciudad y uno de sus más grandes monumentos.(...) El cuerpo central del mismo, que es de tres pisos, está destinado al museo y biblioteca escolares, y su ala izquierda a la escuela que por voluntad de la testadora debe llevar su nombre (...) En uno de los frentes, sobre los balcones del primer piso alto, se destacan dos grandes alegorías que representan el Río de la Plata, la una, y la Cordillera, la otra, un tridente y una diadema de cristal, que corresponden a esta parte artística de la obra, las que han sido construidas en Europa. (Censo Municipal 1889: 157-158)

En la primera frase del texto se deslizó una afirmación errónea porque, como sabemos, ya se habían realizado distintos edificios destinados exclusivamente al uso escolar. Es probable, entonces, que el comentario responda al entusiasmo que pudo haber producido la magnitud y jerarquía del nuevo edificio. Por otra parte, se detalla cómo se había pensado el esquema de funcionamiento de la escuela, que casi inmediatamente fue modificado porque en el mismo se instalaron otros organismos estatales. A partir de 1899, comenzó a funcionar allí también el Consejo Nacional de Educación, y la escuela continuó en ese edificio sólo cuatro años más.

La siguiente fotografía que hemos considerado forma parte de los emprendimientos comerciales del fotógrafo E. Della Croce, con el título de *Tribunales*<sup>19</sup> (Fig. 7). Si bien la misma no posee fecha precisa, resulta evidente que fue tomada poco después de la del Censo de

1887, dado el estado material del edificio y de la plaza, muy similar al anterior. Sólo se agregaron algunos pequeños detalles, como un toldo en la ventana de cuerpo central; aproximando la imagen se detectan algunos elementos ornamentales que la fachada anterior aún no poseía. El título de *Tribunales* responde a que debía cumplir esa función hasta que se pudiera habilitar el nuevo edificio para el Poder Judicial. Si la escuela de Niñas funcionó entre 1894 y 1903, se puede inferir que la toma fue realizada en una fecha próxima a su inauguración.

Una de las fotografías más notables del actual Palacio Sarmiento fue la que también lleva el epígrafe *Tribunales*, identificada como parte de la colección de la SFA de A; por la numeración y ubicación en esta colección podemos inferir que fue realizada en torno a 1890, o sea, poco después de la anterior<sup>20</sup> (Fig. 8). En la misma puede notarse que aún no se ha completado el cuerpo de la derecha del edificio. Sí se puede apreciar el tratamiento realizado en la plaza que lo antecede, el estado del trazado de sus senderos y la forestación, cuyo escaso porte indicaría su plantación reciente. Además de algunos detalles del edificio, resulta muy interesante observar el entorno urbano inmediato, ya que muestra –como en el caso del edificio, hoy Facultad de Ciencias Económicas, al que nos hemos referido anteriormente– el impacto de las nuevas obras en el tejido previo de la ciudad.

Pero, sin duda, algunas de las más reconocidas fotografías de este edificio realizadas en el período, fueron las del fotógrafo Samuel Boote. Si bien tuvo una intensa actividad en la órbita de la fotografía comercial, sus trabajos más reconocidos por la historia de la fotografía han sido los álbumes dedicados a registrar las obras públicas, tanto los de escuelas de Buenos Aires como el que consigna las obras del ferrocarril, en las colonias de la provincia de Santa Fe. El Consejo Nacional de Educación contrató a Boote para la realización de un álbum de los nuevos edificios consagrados a la educación pública, que fue publicado en 1889. El título impreso en la portada, *República Argentina, Consejo Nacional de Educación. Vistas de Escuelas comunes*, figura en letras doradas enmarcando el Escudo Nacional. Se realizaron cien ejemplares, que formaron parte del material que representó al país en la Exposición Universal de París, llevada a cabo ese año, acompañando a otras obras y proyectos locales, como el plano de la ciudad de La Plata. Desde mediados del siglo XIX, las Exposiciones Universales facilitaron la comunicación e intercambio entre las naciones de los avances técnicos y de todo lo que se considerara “civilizador”, por lo cual las temáticas vinculadas a la educación contaron con secciones especialmente dedicadas.

Se señala en la introducción: “El álbum encierra sólo las vistas de algunos de los principales edificios levantados en la Capital de la República. Esta es, puede decirse así, la parte ilustrada de las Memorias del Presidente del Consejo Nacional de Educación, que en ocho gruesos volúmenes de texto figurarán asimismo en la exposición.”<sup>21</sup> (Boote 1889: s/ n°). La Exposición Universal de París de 1889 tuvo una gran importancia por el evento que conmemoraba, y el encargo de este álbum pone en evidencia la jerarquía que se le otorgó en el medio local. Señalaba Santiago Alcorta en sus informes<sup>22</sup>:

Las fotografías de las escuelas de la capital y las de los palacios de La Plata (...) han producido admiración de todos, tanto entre la gente instruida como entre los simples curiosos (...) por los progresos de la educación primaria en la República, con motivo de sus memorias, planos y vistas de sus edificios y estadísticas presentadas. (Linares 2009: 425)

Nuestro país obtuvo distintos premios, entre ellos el otorgado al Consejo Nacional de Educación por la presentación de este álbum con cuarenta y una fotografías. Casi todas muestran las fachadas urbanas de los edificios escolares, cinco son de interiores de patios y aulas en



Figura 7. Tribunales, fotografía de E. Della Croce, B.M.G.



Figura 8 Tribunales. Fuente: SFA de A, AGN



Figura 9. Museo Pedagógico. Fuente: Samuel Boote, Álbum República Argentina. Consejo Nacional de Educación. Vistas de Escuelas Comunes.



Figura 10. Escuela Graduada de Niñas, calle Rodríguez Peña esquina Charcas. Fuente: Samuel Boote, Álbum República Argentina. Consejo Nacional de Educación. Vistas de Escuelas Comunes, B.M.



Figura 11a. Consejo Nacional de Educación, tarjeta postal.  
Fuente: colección Libedinsky



Figura 11b. Consejo Nacional de Educación, Buenos Aires, tarjeta postal. Fuente: colección Mirás



Figura 11c. Recuerdos de Buenos Aires, tarjeta postal.  
Fuente: colección Pezzimenti

actividad, y por último, figuran tres que llevan por título *Batallón escolar*. El álbum comienza con dos dedicadas a una obra muy valorada y que, como ya mencionamos, ha sido también intensamente retratada en su imagen urbana; sus títulos: *Escuela Sarmiento graduada de niñas*, y otra del *Interior de la escuela graduada de niñas de la calle Callao*<sup>23</sup>.

El hoy denominado *Palacio Sarmiento* fue el único en el álbum al que se le dedicaron varias tomas, todas exteriores. En la primera, que es la tercera en la compaginación del álbum: *Biblioteca de maestros*, se registró especialmente el imponente cuerpo central de la fachada del edificio. Además, siguiendo la costumbre de este fotógrafo de incorporar en sus producciones a la ciudad social, fueron registrados grupos de personas rodeando cada una de las dos entradas, que ponen en relación y escala el grado de monumentalidad de la obra. La siguiente se titula *Museo Pedagógico, depósito del mobiliario de la escuela*, y enfoca, en particular, la esquina en la cual funcionaba el Museo Escolar Nacional, institución que justamente sería la encargada de conservar este significativo álbum dentro del Consejo Nacional (Fig. 9). Nuevamente, en esta toma se produce la inclusión de gente retratada para la ocasión; han posado adultos y niñas, enfatizando con su presencia la condición de la esquina urbana, en uno de los volúmenes más notables y destacados de esta arquitectura caracterizada por recursos plásticos de tensión y diversidad. La tercera fotografía lleva el título de *Escuela graduada de niñas, calle Rodríguez Peña esquina Charcas*, en referencia al segundo de los usos que albergó (Fig. 10). Es una toma a distancia, que abarcó buena parte del entorno muy bajo del sector urbano. Del lado derecho se registró una construcción precaria que puede corresponder a una etapa temprana de la ejecución del ala izquierda. Y, por último, otra toma titulada *Escuela Graduada "Petronilda Rodríguez"*, que reitera el ángulo que se produjo en casi todas las imágenes.

Después de esta notable producción, a comienzos del siglo XX, con el edificio completo ocupando toda la cuadra, la difusión de su imagen se acrecentó al incorporarse a distintas series de tarjetas postales, intensamente coloreadas. Pudimos detectar muchísimas y hemos seleccionado tres, de amplia circulación, enviadas a comienzos del 1900 (Fig. 11). Dos llevan por título *Consejo Nacional de Educación*, es decir, el nuevo uso del edificio inicialmente construido para Escuela de Niñas.

En estos formatos se realizó un tratamiento de la imagen que puede definirse con la idea de lo que Barthes ha denominado *fotogenia* en la que "el mensaje connotado está en la imagen misma, 'embellecida' (es decir, en general, sublimada) por técnicas de iluminación, de impresión y de revelado" (Barthes 1977: 109). En la época, se denominaba *iluminado* al procedimiento que consistía en agregar artesanalmente pigmentos al positivo, antes de su impresión. Esta operación gráfica realizada en su producción aproxima la imagen mecánica a su condición de *index*<sup>24</sup>. La idea de *fotogenia* –como la de *condición estética*, que hemos estudiado en trabajos anteriores en relación a la tradición de la pintura y sus técnicas de generación manual– puede ser planteada aquí, en términos específicos, por las operaciones de producción realizadas sobre la imagen. Asimismo, casi todas las tomas reiteran el enfoque del conjunto, la plaza posibilita realizar registros que acentúan su articulación volumétrica. Por lo tanto, la idea planteada en relación al modo en que se registró la arquitectura de la ciudad, es aquí más abarcadora. Sobre este tema, ha señalado Raúl Beceyro:

Lo que una fotografía dice, lo dice mediante esta estructura específica, y sólo mediante ella. Es lo que a veces se ha llamado fotogenia y que, si observamos bien, resulta ser, finalmente, la organización de la foto. La fotografía "por ella misma", es decir mediante su propia estructura, aclara el hecho real, lo vuelve comprensible y, al mismo tiempo, pone de manifiesto la visión del mundo que expresa, mediante esa imagen, el fotógrafo. (Beceyro 2003: 35)

Por último, cabe hacer notar que en la publicación del siguiente Censo, realizado en 1904, se incorporó una fotografía que ocupa media página, con el título de Escuela Petronilda Rodríguez, a pesar de que en el edificio ya funcionaba el Consejo Nacional de Educación. En este registro, como en las primeras imágenes de las tarjetas postales, aparece el edificio completo, con el cuerpo de la derecha concluido. Los modos de exhibirlo parecieran haberse arraigado intensamente. En su protagonismo visual se reitera el punto de vista y la toma de conjunto que lo seguían identificando.

### **Coda: sobre los alcances visuales**

En distintos trabajos se ha planteado que la fotografía ha tenido una relación destacada con los modos de ver y con la valoración de las obras de la arquitectura moderna del siglo XX, en el marco de lo que se ha denominado Movimiento Moderno (Adagio y Amame 2007: 17-22). Sin embargo, hemos visto que esta operación de selección e individualización comenzó antes, y que la arquitectura del período que estudiamos aquí, también *moderna*, fue especialmente retratada y valorada como parte central de la imagen de Buenos Aires.

No se trata de un fenómeno local, sino más bien todo lo contrario. Estos modos de reflejar formaron parte de los esquemas visuales de la época y, por lo tanto, es posible detectarlos en términos muy similares en colecciones de fotografías de numerosos y distantes países que incorporaron los cánones de la modernización en torno al 1900. El medio fotográfico funcionó como un notable dispositivo de asimilación de los modos de ver los rasgos particulares y en plena reformulación del lenguaje de la arquitectura. La nueva red edilicia fue protagonista principal de la difusión, en general sin la ciudad social, y con escasos vestigios de los ritos de lo cotidiano o que resultaran sugerentes de su uso y razón de ser.

La ampliación del campo visual del espacio público y la percepción de lo metropolitano se diversificaban, mientras que el material visual analizado se ocupó de reflejar la *ciudad bella*, signada por la búsqueda de *fotogenia*, que permitía que se cumpliera la utopía de atenuar diferencias y revelar una Buenos Aires idealizada. Los fotógrafos se abocaron casi íntegramente a mostrar las nuevas o renovadas obras, como si la ciudad fuese un conjunto de puntos singulares; así se ponían en evidencia los signos de su progreso y la magnitud de los cambios de la ciudad Capital.

En otro nivel de observación, la revisión particularizada de estas fuentes ha permitido comprobar la secuencia de avance de algunas obras, sus formas y usos, así como recuperar la imagen de las que ya no existen en el mundo material. Lo fotográfico lo puso en tensión al reflejar lo que se *fossiliza* en el tiempo, cristalizando la dinámica propia en la plena transformación que se estaba operando. La fotografía arquitectónica se desarrolló a partir de su propio esquema representativo que, al promover una visión considerada realista, adquirió un amplio rango comunicativo, impulsando fructíferos intercambios y articulaciones entre producciones y prácticas, así como entre fotógrafos y arquitectos.

## BIBLIOGRAFÍA

- ADAGIO, NOEMÍ Y GUILLERMO AMAME. 2007. "Retratos de arquitectura moderna de 1933", en *Memoria del 9º Congreso de Historia de la fotografía* (Rosario, agosto de 2006). Buenos Aires: Sociedad Iberoamericana de Historia de la Fotografía.
- BARTHES, ROLAND. 1977. "El mensaje fotográfico". AAVV. *El análisis estructural*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- BARTHES, ROLAND. 1980. *La chambre claire. Note sur la photographie* (Paris: Seuil) Trad. española por Joaquín Sala-Sanahuja, *La cámara lúcida* (Barcelona: Paidós, 1994).
- BELTING, HANS. 2002. *Bild-Anthropologie* (Paderborn: Wilhelm Fink Verlag) Trad. española Gonzalo María Vélez Espinosa, *Antropología de la imagen* (Buenos Aires: Katz Editores, 2007).
- BECEYRO, RAÚL. 2003. *Ensayo sobre fotografía*, Buenos Aires: Paidós.
- BOOTE, SAMUEL. 1889. *Vistas de Escuelas Comunes*. Buenos Aires: Consejo Nacional de Educación de la República Argentina.
- CENSO MUNICIPAL. *Censo General de Población, Edificación, Comercio e Industrias de la Ciudad de Buenos Aires*. 1889. Buenos Aires: Compañía Sudamericana de Billetes de Banco.
- CENSO MUNICIPAL. *Censo General de Población, Edificación, Comercio e Industrias de la Ciudad de Buenos Aires*. 1906. Buenos Aires: Compañía Sudamericana de Billetes de Banco.
- CERSÓSIMO, DOMINGO. 1910. *1810-1910 La República Argentina en el primer Centenario de su Independencia*, Buenos Aires: Editores Rosso y Cía.
- DIARIO LA NACIÓN. 1895. "La fiesta de mañana". 11 de octubre.
- DIARIO LA NACIÓN. 1910. "Número Centenario". 25 de mayo.
- DUBOIS, PHILIPPE. 1990. *L'acte photographique et autres essais* (Paris: Nathan) Trad. española Victor Goldstein, *El acto fotográfico y otros ensayos* (Buenos Aires: La Marca, 2008).
- FERNÁNDEZ, ROBERTO. 2001. "Hacer la calle". *Revista de Arquitectura*, n° 202.
- GAGLIARDI, MARIA LETIZIA. 2010. *La misura dello spazio. Fotografia e architettura: conversazioni con i protagonista*. Roma: Contrasto.
- HALL, PETER. 1988. *Cities of tomorrow* (Oxford: Blackwell Publishers) Trad. española Consol Freixa, *Ciudades del mañana* (Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996).
- LINARES, MARÍA CRISTINA. 2009. La fotografía como documento de la modernización educativa: el álbum de Boote, en *Memorias de las VI Jornadas de fotografía y sociedad*. Buenos Aires: Facultad de Ciencias Sociales UBA.
- SCHMIDT, CLAUDIA. 1997. "Edificios públicos para una capital permanente", *Crítica IAA* (81). Buenos Aires: Instituto de Arte Americano.

## NOTAS

1 El colegio Sarmiento fue proyectado en 1886 por uno de los principales profesionales abocados a la construcción de escuelas en el país, el arquitecto argentino Carlos Morra, que asociado al arquitecto R. Batlle, conformó una de las fachadas más armoniosas de la época, con reminiscencias de corte *palladiano*.

2 En adelante SFA de A.

3 Esta fotografía no forma parte de los álbumes de esta colección; pertenece a la de la Academia Nacional de Bellas Artes.

4 Dentro de esa tendencia general, algunos grandes conjuntos industriales de acero y vidrio fueron exhibidos dando cuenta de las posibilidades del transporte en la metrópoli y, en contrapartida y en menor medida, también de la riqueza de algunos de sus detalles técnicos. Por ejemplo, en la imagen de la *Estación Retiro del Ferrocarril Central Argentino*, de autor no identificado, el enfoque y la selección indican que el modo de construir la fotografía fue motivado por renovados criterios estéticos, que parecen alterar el orden convencional de lo visible, a través de una tensión que se produce al centrarse en un detalle constructivo particular.

5 Fue proyectado y construido entre 1906 y 1908 por Juan Augusto Plou, arquitecto argentino formado en Francia. Sobre la base de distintas imágenes fotográficas de este edificio, hemos realizado el guión histórico para un video documental: *Una vivienda de la ciudad: 1908-2008*.

6 "La arquitectura se comunica a sí misma a través del instrumento fotográfico, y la fotografía usa la arquitectura como escena, como fondo, como sujeto, como instrumento para divulgar un mensaje. Por esto no existe la *fotografía de arquitectura*, sino una participación, una relación profunda entre dos entidades independientes, pero cómplices. (...) *vivimos* la arquitectura, la vemos, pero no logramos observarla, si no es frente a una fotografía. Parece que la arquitectura existe, para el que la goza, no tanto en los *proyectos* del arquitecto, sino en el *proyecto* mediático de divulgación visiva y, por esto, en la forma fotográfica" (traducción de la autora).

7 La primera fotografía publicada en dicha revista, destinada a la difusión local de la profesión del arquitecto, apareció en el N° 3 del 15 de junio de 1895. Cabe hacer notar que, apenas un año antes, se había impreso en *La Ilustración Sudamericana* la primera reproducción con el sistema de fotograbado o de medio tono, lo que indicaba un importante

avance de la industria editorial local. El tema de las fotografías, encargadas por y para arquitectos, lo hemos desarrollado en otros segmentos de nuestra investigación.

**8** Roland Barthes ha diferenciado básicamente dos modos de aproximación a la imagen fotográfica: *studium* y *punctum*. El primero, señala, lo lleva a interesarse por muchas fotos desde distintas perspectivas. El *punctum* en cambio, tiene que ver con lo particular y el azar que se cifra en lo fotográfico.

**9** Este tema lo hemos publicado en tres números de la Revista de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, correspondientes a los meses de febrero, marzo y abril de 2001.

**10** El primer edificio destinado especialmente a Facultad de Medicina estuvo ubicado en la calle Humberto 1°, enfrente del hospital de los padres Bethlemitas.

**11** Hemos podido ubicar dos copias de esta foto de la *Facultad de Ciencias Médicas*, una en la colección digital del Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública (CEDIAP), y otra en la del Instituto de Arte Americano FADU-UBA. Ambas imágenes pertenecieron originalmente al archivo de Ministerio de Obras Públicas de la Nación.

**12** Gino Aloisi (1864-1924) llegó a Argentina en 1885, a muy temprana edad, y en una primera etapa trabajó junto a Francisco Tamburini. Los dos arquitectos poseían una sólida formación académica, pero mientras Tamburini fue el arquitecto oficial de un gran momento de construcción de la edificación pública, Aloisi, si bien trabajó en el Ministerio de Obras Públicas, sobre todo se destacó en la realización de obras del ámbito privado y de difusión cultural.

**13** El edificio actual, con ingreso por avenida Córdoba 2122, contiene en su interior restos materiales que evidencian esta demolición, a través de sectores que muestran el haber sido alterados, volúmenes agregados, desniveles innecesarios, modernidades que se interrumpen, revestimientos que no guardan relación con su uso actual (tales como azulejos en pasillos y aulas) y, hacia la calle, volúmenes que no conciben con el esquema de la fachada del edificio actual. A partir de 1925 se constataba que el espacio disponible resultaba insuficiente, a raíz de lo cual se comenzó a proyectar la migración de la Facultad de Medicina a un nuevo edificio. Algunas fuentes permiten inferir que el sector proyectado por Tamburini se demolió para poner definitivamente en crisis el funcionamiento de la unidad académica y de esa manera acelerar la finalización de la nueva sede de la calle Paraguay. Sin embargo, por pedido expreso del doctor Houssay al Presidente de la República, no fue demolido el Instituto de Fisiología donde él realizaba sus investigaciones.

**14** *Petronilda Rodríguez* fue el primer nombre que recibió esta escuela, en honor a su benefactora. El nombre por el que se lo conoce aún hoy, *Palacio Pizzurno*, es también el de una de las calles donde está ubicado. El apellido pertenece a tres reconocidos maestros argentinos. El más destacado en distintas manifestaciones culturales fue Pablo A. Pizzurno (1865-1940) que fue miembro de la *Sociedad Fotográfica Argentina de Aficionados*. En 1961 se le designó *Palacio Sarmiento* al conmemorarse el 73° aniversario de la muerte de Domingo Faustino Sarmiento. Fue declarado Monumento Histórico Nacional en 2006 (decreto 35/2006) junto a las plazoletas que lo anteceden. En la actualidad es sede del Ministerio de Educación de la Nación y de la Biblioteca Nacional del Maestro.

**15** Algunos aspectos de su perfil se desprenden de un artículo de su autoría en la revista *Arquitectura*, n° 34 de 1906 en el que se refiere a los avances técnicos que conoció en un viaje a la ciudad de Brandemburgo; cabe hacer notar que se había formado en la Real Academia de Berlín.

**16** Los debates por la ubicación de la edificación pública fueron desarrollados en distintos trabajos de Claudia Shmidt, por ejemplo, 1997.

**17** En otros trabajos que hemos realizado, dedicados al tema de la imagen de las plazas de la ciudad, en particular la de los Dos Congresos, se puede notar la relevancia visual que adquirieron estos espacios que expandían la vista de la ciudad. Además de las obras, en la presentación de distintos proyectos no realizados. Un interesantísimo ejemplo fue el álbum de fotografías y dibujos de arquitectura que presentó el arquitecto F. Tamburini para mostrar su proyecto del Teatro Colón.

**18** También la arquitectura para albergar los principales edificios públicos de la ciudad de La Plata respondió a este criterio de la ciencia urbana. En la elaboración de las bases de los concursos que se convocaron para los proyectos, se expresaban las premisas simbólicas y el grado de "embellecimiento" que sus volúmenes podían hacer más visibles a través de la amplitud de los espacios públicos que los circundaban.

**19** Distintos autores refieren que el fotógrafo E. Della Croce había comenzado su actividad en la recientemente fundada ciudad de La Plata, y que realizó fotografías de Chascomús y Dolores. Hacia 1884 se estableció en Buenos Aires, en la calle Florida N° 50. Sin embargo, vale hacer notar que en la foto de referencia figura otra dirección en la calle Tacuarí.

**20** Álbum N° 1, SFA de A, AGN.

**21** Textual del Álbum de S. Boote, p. s/n°.

**22** Santiago Alcorta, delegado del Gobierno, realizó en 1890 varios informes con el título *La República Argentina en la Exposición Universal de París de 1889. Colección de informes reunidos por el delegado del Gobierno*.

**23** Las fotos de este álbum poseen título impreso y el nombre del fotógrafo; algunas también identifican la calle en la cual se ubica el edificio escolar representado.

**24** Desde los inicios de las técnicas de reproducción de imágenes se exploraron procedimientos químicos para incorporar color, en pos de conseguir representaciones cada vez más cercanas a lo que el ojo percibe.

# LA PIEDRA EN EL PAPEL. LA CONSTRUCCIÓN DEL PALACIO DEL CONGRESO NACIONAL

Rita Molinos \*

El proyecto del Palacio para el Congreso Nacional, seleccionado por un concurso internacional en 1895, fue rediseñado en función de acentuar su carácter majestuoso, mediante un revestimiento en piedra. Ninguna ley avaló el incremento del presupuesto para la nueva versión. La obra se inició con el financiamiento otorgado por las partidas anuales del presupuesto nacional previstas por una ley anterior al concurso. Pero, el desajuste financiero y las modalidades difusas del control de los trabajos, sin ningún protocolo administrativo, estuvo por detrás de un ritmo de trabajo extremadamente lento y de la persistente sospecha de corrupción que ganaba la opinión pública. En ese sentido, la imagen del edificio circuló como parte de la retórica de la grandeza y del futuro de la Nación –propia del Centenario de la Revolución de Mayo– y en contracara, como ilustración de la escandalosa dilapidación de los fondos propia de la obra pública. Este trabajo revisa esa problemática, en el ciclo que se cierra en 1904, con la muerte del arquitecto Meano, su proyectista y director.

**PALABRAS CLAVE:** Obra pública. Revestimiento de piedra. Imágenes

**KEY WORDS:** Public works. Stone covering. Images.

*...un edificio que merece el concepto de grandioso... llamado a ser el primer monumento de esta ciudad, que se desarrolla de un modo tan sorprendente...*

Cámara de Diputados 1900, Carpeta 239E

Una revisión de la historiografía de la arquitectura argentina ha señalado un originario efecto de “doble pinza entre la historia política y la celebración patriótica”, bajo el cual los estudios tuvieron un significativo “énfasis documental” o intentaron configurar una historia operativa, en tanto el contexto histórico se consideraba como “un dato inerte” (Silvestri 2004). Tanto la línea historiográfica documentalista como la operativa siguen aún vigentes. Es por eso que el trabajo disciplinar debe volver sobre ellas, pues sus consideraciones y sus omisiones proporcionan un interesante territorio para la formulación de nuevos interrogantes.

En este artículo se revisan una serie de documentos de la memoria legislativa, y se los pone en relación con otras fuentes escritas y gráficas, con el objeto de dar cuenta de las fases iniciales del proceso de construcción del Palacio del Congreso de la Nación. A lo largo de esas etapas se pone de manifiesto la multiplicidad de conflictos que se fueron planteando y la percepción de los diferentes actores sobre ellos. El planteo se inscribe dentro de una investigación centrada en los edificios y espacios públicos en el Buenos Aires del Centenario, poniendo un particular acento en los problemas de la cultura material en las instancias de producción técnica, ejecución y control, de percepción y consumo.<sup>1</sup>

\* Arquitecta de la Universidad de Buenos Aires (UBA). Profesora de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU-UBA). Investigadora del Instituto de Arte Americano (IAA-FADU-UBA). Doctoranda en Arquitectura (FADU-UBA).

El Palacio del Congreso de la Nación es, sin dudas, una de las piezas arquitectónicas clave de la materialidad desplegada a partir de la cuestión capital del Estado argentino (Shmidt, 2005)<sup>2</sup>. Se trata de un proyecto que data de 1895, inaugurado en 1906, once años después que se seleccionara el anteproyecto dentro del concurso internacional convocado por el gobierno nacional. La historiografía ha expedido juicios sumarios acerca de este edificio. Salvo la valoración vinculada al acertado diseño de la aguja (Ortiz 1968) o la ponderación de su relevancia simbólica (Asencio, 1988), el conjunto de la producción escrita señala su adscripción a una arquitectura “eclectica”, “monumental”, “imperial” o que busca referencias en modelos “ajenos a su momento histórico” o efectuando paralelos con otros edificios. En ese marco de apreciaciones, las revisiones sobre el eclecticismo (Daguerre 2004) y las revisiones bibliográficas (Molinos y Sabugo 2004) junto con el análisis de nuevos documentos, permiten matizar esos enfoques.

Las fuentes de este estudio fueron las carpetas sobre las obras del Palacio, pertenecientes al Archivo Legislativo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación durante el período 1896-1900 (Cámara de Diputados, Secretaría Parlamentaria) así como las publicaciones que resultan de los debates y de las investigaciones parlamentarias que se llevan a cabo entre 1914 y 1916. Mediante esos documentos es posible iluminar los conflictos “a la vista” –los que tuvieron impacto en la prensa popular– y aquellos menos visibles, pero que tuvieron un rol importante en el largo y discontinuo avance de obra. El Estado fue un comitente que operó a través de distintas personas y grupos, dispuso de sus oficinas de obras públicas y de una importante dotación de equipos profesionales, pero esta movilización no tuvo como resultado la eficacia en los procedimientos.

### **A partir de unas fotografías**

Desde las postales a las piezas gráficas del fotoperiodismo, desde el humor político de la prensa a los libros escolares, el Palacio del Congreso es –a través de imágenes sumamente diversas– uno de los edificios más representativos de los argentinos y de sus emociones, de los ambientes políticos, de la memoria, de la protesta, de los proyectos y aspiraciones. Recién inaugurado, asociado con su cambiante entorno urbano, ha sido una de las imágenes más frecuentes para ilustrar la celebración del Centenario de la Revolución de Mayo en Buenos Aires. Por un lado, el registro del evento había encontrado en el monumental circuito Plaza de Mayo-Avenida de Mayo y remate en el Legislativo, uno de los principales recorridos del guión celebratorio y conmemorativo de los fastos. Por otro lado, se trataba de una de las piezas de la iconografía que ilustra la consolidación de la ciudad de esos años (Liernur, 1993).<sup>3</sup> Cien años después, pasados ya los festejos del Bicentenario, el Palacio sigue valorándose como uno de los emblemáticos logros de esa época. Sobre esa línea argumental, acaso nostálgica, se ha subrayado la capacidad que la dirigencia nacional y capitalina desplegó para la transformación de la Argentina en general y de Buenos Aires en particular (Molinos, 2011).

Un par de fotografías, una de 1911 y otra de fin de marzo de 1912, ilustran con precisión esos cambios urbanos y fueron publicadas en un libro sobre las imágenes del Centenario (Gutman 1999: 248 y 228) (Fig. 1, Fig. 2). Las tomas muestran, a quien mire con detenimiento los detalles el flamante frente sobre la avenida Entre Ríos, con su revestimiento de piedra sin terminar. Las escenas dan cuenta de los trabajos del tendido de la primera línea de subterrá-



Figura 1. *Chantier de la Place du Congrès. Vue à vol d'oiseau.* Autor Anónimo. Fuente: Gutman 1999.



Figura 2. *Vue des travaux dans l' Av. de Mayo depuis Santiago del Estero vers l' Ouest.* Autor Anónimo. Fuente: Gutman. 1999.



Figura 3. Postal del Centenario.. Fuente: Archivo Jordi Miralles. Cercle Cartofil de Catalunya

neo y de los cambios del entorno urbano, sin embargo el revestimiento inconcluso persistió hasta 1946. Ahora bien ¿cómo fue que, aún inconcluso, el edificio se haya presentado como un logro? ¿desde cuándo se lo consideró terminado? ¿cómo fue que, en ese estado, se lo haya calificado como “grandioso”, “monumental”, “sorprendente”? Las preguntas son sencillas pero no así sus respuestas. Pues si es fácil inferir que su sobresaliente apariencia dentro del tejido urbano era más que impactante, para el observador de las fotografías, se trataba de un edificio sin terminar. Acaso sea pertinente entonces indagar, a partir de fragmentos documentales, en los diferentes tiempos de construcción del proyecto, reflexionando en torno de las diferentes velocidades de la obra, de los tiempos insumidos por los planteos, las gestiones, la concreción, los conflictos, las críticas y los discursos en torno de esta larga obra. En ese sentido, los detalles del proceso leídos desde los archivos, podrían ser vistos como huellas de papel.

## Hacia el Palacio

El Congreso Nacional había tenido su primera sede en la ciudad de Paraná, entre 1854 y 1862, y luego se trasladó a la denominada Manzana de las Luces, en la ciudad de Buenos Aires, donde también se asentaba la Legislatura provincial. Un par de años después se planteó la necesidad de contar con un edificio especialmente destinado –proyectado y construido a tal fin– para afrontar la cantidad de legisladores y de asuntos a tratar. La nueva sede, resultado de una encomienda del presidente Mitre a través de las gestiones del ministro del Interior Guillermo Rawson, fue diseñada por el arquitecto Jonás Larguía y utilizada hasta 1906. En esos años, la sede de la esquina de las actuales Hipólito Yrigoyen y Balcarce fue objeto de ampliaciones, se equipó, se acondicionó una plaza de mayordomo (1864), se llevaron a cabo refacciones (1875), se cambiaron los asientos de la Sala de Sesiones (1878), etc.<sup>4</sup>

Desde la década de 1880, luego de la Capitalización, se iban formulando varios proyectos desde el Ejecutivo –y a través del Ministerio del Interior– para lograr un edificio acorde a las necesidades funcionales y simbólicas de la capital definitiva. Desde la Dirección General del Departamento Nacional de Arquitectura de la presidencia de Roca, Francesco Tamburini diseñaba un edificio destinado al Congreso Nacional para la manzana comprendida entre Callao, Charcas, Rodríguez Peña y Paraguay y que fue finalizado en 1895.<sup>5</sup> (Schmit, 2005) Años después, en 1889 y bajo la presidencia de Juárez Celman, se decidió su actual emplazamiento. La Ley 2461 dispuso que el Ejecutivo comprara los terrenos, propiedad de los hermanos Spinetto, la operación se realizó el 28 de junio y se entregó al Poder Ejecutivo en diciembre del mismo año.<sup>6</sup> En noviembre de 1894, la Ley 3187 autorizaba al Poder Ejecutivo a realizar la inversión de 6 millones de pesos “en cuotas mensuales de 100 mil” para la construcción de la casa del Congreso, encomendando la necesidad de formar una comisión integrada por –al menos–, un senador y dos diputados, a los efectos de “correr con todo lo relativo a dicha construcción”.

Entre 1895 y 1896, fue convocado un concurso internacional, estableciendo premios, mientras en los textos de los decretos se sustituía la denominación de “casa” por la de “palacio”. La Comisión quedó integrada el 20 de febrero de 1895 por Carlos Pellegrini, los senadores Rafael Igarzábal y Carlos Doncel y los diputados Francisco Alcobendas y Alfredo Demarchi. Se ha señalado que la Comisión, luego de expedirse en el trámite del concurso,

no produjo comunicaciones públicas y ningún registro oficial de su actuación, y que quedó prácticamente fuera de funciones en 1898, por abandono o desinterés de sus integrantes.<sup>7</sup> En ese ciclo, el arquitecto Vittorio Meano, ganador del concurso de planos presentados, firmaba su contrato con la Comisión –que fuera aprobado por decreto del Poder Ejecutivo el 31 de julio de 1896– a los efectos de asumir la dirección de obra.<sup>8</sup>

### **Piedras en el camino**

Por licitación, las obras se encomendaron a la empresa constructora Pablo Besana y Cía. Según una serie de notas e informes conservados en la Dirección de Archivo, Publicaciones y Museo de la Cámara de Diputados de la Nación, varias acciones se sucedieron entre el 1895 y el 1896. Por un lado, la Comisión elaboró diecinueve actas entre el 22 de marzo de 1895 y el 1° de diciembre de 1896. En la quinta acta se hace constar que, como consultores, se nombraron tres arquitectos para “explicar verbalmente los planos” presentados al Concurso, que fueron Joaquín Belgrano, Juan Buschiazzo y Jacques Dunant; en la sexta se publican los premios, en la séptima se nombró a Meano como arquitecto oficial y en la décima, en marzo de 1898, la Comisión solicitaba una nueva planta y “una nueva bóveda más majestuosa”. Tres meses después se aceptaban los planos nuevos que presentaba el arquitecto premiado.

En los documentos del archivo, se registran además las opiniones de los miembros de la Comisión. Pellegrini entendía que el edificio tenía que ser revestido en piedra, y que esa fachada debía ser contratada con premura. César González Segura proponía la utilización de la piedra de Sampacho, de la cantera del cerro de Zuco, Córdoba, cuyo color rosa apagado era “aplicable no sólo al palacio del congreso sino al frente de la Casa de Gobierno que cierra el término de la Avenida y que seguramente será reconstruida en piedra”. Pellegrini aceptó la propuesta, como representante del Departamento de Obras Públicas. No obstante, Meano, en cambio, solicitó un informe técnico a la Facultad Nacional de Ingeniería que fue redactado por los ingenieros Huergo y Duclout. Luego de estudiar las opiniones de los especialistas, Meano aceptó la adopción de la piedra como material pero puso el énfasis en los mayores gastos y en la necesidad de contar con un informe detallado de la cantera, con muestras y el reconocimiento de vetas, pues se necesitaba proceder a cambios en el diseño de la estructura y llevar a cabo estudios específicos de los materiales y de los suelos.<sup>9</sup> El ingeniero Besana, a cargo de la obra desde marzo de 1897, recibió el nuevo pliego del arquitecto director junto con las recomendaciones del Departamento de Ingenieros Civiles. Esos informes, con un exhaustivo cuadro de situación, podrían haber impedido la larga y penosa serie de gastos extraordinarios, sobreprecios e investigaciones que tuvieron sus momentos más agudos en 1900, 1907 y 1914.<sup>10</sup> Pero no fue así.

En efecto, durante 1898 y 1899, luego del inicio de las obras y al concluir un primer conflicto referido a la consolidación de cimientos, Meano tomaba decisiones sobre la licitación del revestimiento de piedra. Se ocupó de documentar el avance de los trabajos, de fotografiar las obras y de informar mensualmente de sus acciones a los miembros de la Comisión, tal como estaba estipulado en su contrato. No obstante, el presupuesto complementario y que era tributario de los cambios solicitados en relación al revestimiento de piedra, nunca se trató en las Cámaras.

Las partidas presupuestarias seguían siendo las de la Ley 3187 (1894), en tanto la incorporación de la piedra que haría majestuoso al palacio, se transformaba en la lápida del arquitecto.

## El monstruoso embrión

Las obras se desarrollaban, desde sus inicios, detrás de un cerco de grandes dimensiones, que protegía la obra del ojo público que seguía con interés la concreción del esperado edificio. Vecinos, viandantes locales, visitantes y periodistas, siguieron de cerca las alternativas del cerco y de la construcción. En 1899, a dos años de comenzada la obra, una nota de Fray Gerundio describía:

Dentro de esos tablados que rodean la obra, se agita incesantemente un mundo de obreros, que desafían en un trabajo de diez horas diarias los ardores de la estación (...) Óyese el zumbido de las máquinas movidas por motores de vapor o eléctricos,(...) el traqueteo de los vagones que traen y llevan enormes canastos de materiales, el chirrido de las cadenas de las guías poderosas, que colocadas sobre elevados pilotajes transportan la carga de los carros estacionados en la calle hasta el centro de la obra. Todo se mueve con regularidad mecánica y precisa en ese centro de actividad febril a donde no llegan los ruidos ni las distracciones de la ciudad (Fray Gerundio, 1899).

Difícil sustraerse al impulso de interpretar el sentido de cada línea. Quien se fija en esa “regularidad mecánica” de un mundo de obreros, a diez horas diarias, rodeados de maquinaria, pondera la idea de un ritmo febril. Los generadores, montados sobre carros estacionados junto al espacio perimetral adyacente, los vagones de tracción animal, según registra en algunas imágenes contemporáneas, obligan a reconsiderarla.

En el párrafo citado, el entusiasmo del periodista ponía énfasis en los adelantos perceptibles en torno de la construcción.

En otros pasajes del mismo texto, se argumentaba que si se miraba atenta y específicamente la obra, se podría ver detrás del cerco un auspicioso avance, a partir de simbólicos fragmentos:

Por encima de los gruesos tablones que como valla insalvable rodean y cubren enteramente la manzana donde va a levantarse el palacio del Congreso, han empezado a asomar ya, rompiendo el burdo estuche, los esqueletos rojizos de las paredes, los escuálidos marcos de las puertas y ventanas, las puntas erizadas de las vigas de la andamiada, el monstruoso embrión, en fin, de la gran obra (Fray Gerundio, 1899).

La crónica hacía una exégesis del objeto arquitectónico, y luego el público lector haría lo suyo con el texto. Las páginas de la revista incluían testimonios fotográficos de una visita a la obra y reproducían textos del autor del proyecto que discurría en torno de las arquitecturas que han precedido a la “moderna” y de esas formas “llevan el sello de su origen y del ambiente en el que han vivido”, jamás libre como el de una nación joven como esta. Pero, al volver a la cuestión del mirar y del ver, agrega:

No se sospecha desde la calle que esa es una inmensa vorágine que traga diariamente toneladas de hierro, millones de ladrillos y montañas de piedra... (ni)...el ruido ensordecedor de las sierras que cortan los bloques de granito, el martillar sin tregua de los picapedreros (Fray Gerundio, 1899).

La visibilidad del edificio –tan elocuente para Fray Gerundio en enero de 1899– no era algo generalizable pues en las páginas de *La Nación* y de otras publicaciones periódicas, los comentarios eran especialmente negativos. En octubre de 1900, la tapa de *Caras y Caretas* reunía una caricatura de Manuel Mayol “Hormigón”: “Contra un bicho que peso sobre peso/ se ha llevado una suma tan crecida/ del futuro edificio del Congreso, / no hay droga conocida/ que resulte eficaz hormiguicida” (Mayol, 1900). En el mismo ejemplar, el asunto también ocupaba el espacio de la sección “Cuestión del Día”:

cerca de 4 millones y medio de pesos se llevan gastados en el edificio donde, cuando se termine, se instalarán las Cámaras legislativas y, alcanzando esa cifra casi al presupuesto total de las obras, éstas se hallan en su comienzo. Lo sorprendente del hecho lo ha convertido en el tema del día, y no sólo ha sido objeto de las consiguientes deliberaciones en las esferas oficiales y motivo para fundadas críticas en la prensa, sino que el pueblo en general ha tomado el asunto como base de poco piadosos comentarios.<sup>11</sup> (Caras y Caretas, 1900)

En ese texto, se describían las características del proyecto, se narraba la secuencia de la gestión según el Ejecutivo (ministerios de Hacienda y, sobre todo, Obras Públicas) y el arquitecto Meano, con suficiente coincidencia. La nota ponía de manifiesto los temas que serían objeto de la importante investigación parlamentaria de 1914. En primer lugar, se planteaba que los trabajos adicionales no habían sido aprobados por el Congreso, mediante una ley que adjudicara los fondos. En segundo lugar, se argumentaba que la administración de las partidas estuvo en manos de la Comisión solamente hasta 1898 y que luego se gestionaron desde el Ministerio de Obras Públicas. En tercer lugar, se precisaba que no estuvieron suficientemente previstas las innumerables obras adicionales y muchos de los detalles ornamentales y decorativos del edificio. La argumentación aducía, centralmente, que el proyecto había cambiado.

La *Revista de Ingeniería* se solidarizó en lo profesional con el arquitecto y su obra, sin reparos, y reprodujo la más completa documentación del proyecto, sin mencionar los problemas del presupuesto.

Por proximidad del 9 de Julio, engalanamos esta revista con el edificio del palacio del Congreso Nacional (...) La magnitud de esta obra que terminada le hará ocupar el primer rango en Sudamérica nos ha inducido a darle un lugar preferente con el objeto que se le conozca, dé motivo a los hombres de ciencia a observaciones que dentro del interés general y los propios arquitectónicos conduzcan a modificaciones aún posibles y más tarde irrealizables (...) la inmensa y consciente labor que el distinguido arquitecto Sr. Víctor Meano, lo producido en la concepción y ejecución de tan grande monumento arquitectónico. (...) con el consentimiento del autor abrimos opinión. (Revista La Ingeniería, 1900)

La Ley 3974, de noviembre de 1900, intentó poner orden dentro del proceso de una primera gran investigación y revisión, instando a que se certificaran las obras ejecutadas, se liquidaran los trabajos a la empresa y se estudiaran “las modificaciones y ampliaciones introducidas por el arquitecto director”. Y, como consecuencia de esa ley, se sucedieron hasta agosto de 1901 numerosas resoluciones y decretos del Ejecutivo que pusieron en funciones una nueva

comisión, a cargo de la Inspección de Obras (Horacio Bustos Morón, Elmer Corthell y Carlos Massini); se presupuestaron el revestimiento en piedra y también las columnas de los vestíbulos. El arquitecto informaba mes a mes de las novedades, y en agosto se decretó un descuento del 50% de sus honorarios como director. La empresa dirigió al Ministro de Obras Públicas un aviso de suspensión de las obras, en octubre, por haberse ejecutado ya la partida presupuestaria del año. Y, según los documentos, en 1902 los trabajos parecían seguir detenidos.<sup>12</sup>

La Memoria de 1916 y otros documentos de la vida del arquitecto, informan del viaje a Europa de Meano con posterioridad al conflicto. En una carta fechada en Buenos Aires el 14 de mayo de 1900, le confiesa a un amigo,

Se me trata de manera indigna, para mí, para este pobre “gringo” se tienen palabras irrepetibles, se trata de adosarme la responsabilidad económica de obras extraordinarias pero necesarias que he debido disponer, se ignoran las memorias, los recursos, las propuestas que siempre adelanté porque era mi deber adelantar y de los cuales no me han dado un solo beneplácito ni un simple parecer: hipocresía, vueltas de cara y vendetta! Quieren culparme (...) y hacerme pagar de más los trabajos ejecutados! (Jannon, 1993: 42)

En momentos en los que la Comisión promotora de los cambios se desvinculaba del asunto, se amargaba por ser acusado, a pesar de sus insistentes recaudos. Pero además expresaba que querían hacerlo “pagar de más”. Con respecto de la acusación, es ilustrativa la conferencia que Corthell dictó en Nueva York explicando que el conflicto por la piedra había quedado felizmente saldado gracias a la colaboración de los ingenieros asesores del Estado. Con respecto a la segunda, son sugestivas las páginas finales de la investigación de 1914, que ponen el foco en los manejos del empresario y en la falta de control de los ingenieros del Ministerio.<sup>13</sup>

En el bienio 1903-1904, los gastos y problemas con las certificaciones de ninguna manera resultaron más claros. Según se consigna en la Memoria, el arquitecto estudió y dibujó instalaciones, pidió presupuestos, detalló yeserías, programó decoraciones, fotografió su obra y escribió informes. Simultáneamente, preparaba y enviaba a Montevideo un proyecto destinado al concurso para el Palacio Legislativo de la República Oriental del Uruguay, en cuya memoria aconsejaba a los organizadores la conveniencia de prever futuros problemas. Desde su experiencia, advertía la necesidad de decidir, con anterioridad, si el edificio debía ser revocado o revestido.

Cuando Meano muere, en junio de 1904, la piedra del Palacio se elevaba lentamente. Un decreto del Ejecutivo nombró al inspector General de Arquitectura, ingeniero Jaime Rocamora, como director de la obra. Las instalaciones se ejecutaron de acuerdo con los planos del año anterior. En ese año, según acuerdo de ministros, Lola Mora era contratada para realizar las esculturas del hall y las alegorías de la escalinata que diez años después sería suprimidas por “mamarrachos”.<sup>14</sup> En 1905, se puso el énfasis en completar la cúpula y las cubiertas y en 1906 se inauguró parcialmente, con las consecuentes complicaciones para quienes utilizaban sus salas y sus despachos.

La obra avanzaba con mucha lentitud y se sumaban los conflictos. Si en vida de Meano las causas fueron la piedra y la dimensión de la estructura, luego se trató de factores diversos. Por un lado, hubo que cubrir los adicionales de las instalaciones, los ascensores y los artefactos tributarios del vertiginoso cambio técnico. Por otro lado, era necesario adecuar el edificio y el obrador para la inauguración de 1906 –parte del obrador se muda al puerto– y

terminar el frente sobre Entre Ríos para los festejos del Centenario. Como telón de fondo, persistían los desajustes entre las estrategias del Ministerio de Obras Públicas, del Ejecutivo y del Legislativo en un marco de confusión y sospechas. (Fig. 3)

La investigación sobre la malversación de fondos se continuó hasta 1916. A lo largo de ese proceso, se consideraron los vicios de gestión, las malas prácticas, las pésimas administraciones y la debilidad jurídica del Estado para encausar a los responsables y cuestionar la acción de los funcionarios. Todas estas cuestiones son motivo de nuevas investigaciones<sup>15</sup>, pero las aristas que tratamos son más que ilustrativas de las complejas relaciones que se dirimen en torno de la obra pública.

### **Corolario del campo intelectual**

*...si es cierto que la arquitectura es un gran libro en el que, desde hace muchos siglos, los pueblos vienen registrando con letras indelebles sus ideales, las religiones sus símbolos, día llegará en que, recorriendo las hojas del eterno libro, las generaciones futuras encontrarán la antigua temperancia representada por majestuosas páginas de granito...*

Meano, 1904:3

Poco queda en la memoria colectiva del autor del Palacio. La opacidad de su biografía explica buena parte del olvido general para con su condición de artista, que llega hasta el no reconocimiento de la autoría de sus obras (Forn, 2009). Su asesinato lo instaló en las noticias policiales por un tiempo, el premio póstumo en el concurso para el Palacio Legislativo de la República Oriental del Uruguay, en Montevideo, sostuvo el sensacionalismo de las notas periodísticas posteriores a su muerte, pero no se trató de una celebridad. El medio profesional despidió al colega con homenajes fúnebres y la revista de la Sociedad Central de Arquitectos publicó la memoria descriptiva del proyecto del Palacio del Congreso Nacional en su versión actualizada. Pero Meano, en sus veinte años en Buenos Aires, no supo ganarse un espacio relevante. La prensa de la comunidad italiana en Buenos Aires, que hasta 1904 celebraba su relevancia como arquitecto del Teatro Colón y del Congreso, redirigió rápidamente su atención al monumento a Garibaldi que se inauguraba el mismo mes del deceso. Y, por si algo faltara para eliminarlo del panteón de la arquitectura local, fue ignorado en las reseñas sobre los arquitectos italianos y desvalorizado por una historiografía que menospreciaba el eclecticismo.<sup>16</sup>

Sin embargo, más allá de esas omisiones, la trayectoria profesional de Meano en el Plata lo muestra como un especialista en el diseño de arquitecturas de grandes dimensiones dentro de ciudades que crecen y se transforman. Y, al mismo tiempo, las alternativas de su actuación en el congreso nos permiten reflexionar sobre las otras dimensiones de la obra pública. Se trata de los costos, los tiempos y la multiplicidad de técnicos y de organismos que intervienen en las obras públicas y que iluminan la complejidad de los procesos de decisiones. Las investigaciones sobre las obras del Congreso, de las que sólo mostramos algunas aristas, resultan ilustrativas.

## BIBLIOGRAFÍA

- ASENCIO, MIGUEL. 1988. "De la Plaza a la Avenida" en AAVV *La Avenida de Mayo*. Buenos Aires, Manrique Zago, Ayuntamiento de Madrid- GCBA: Eudeba.
- BULLRICH, FRANCISCO J. 1987. "Presenza italiana nella architettura rioplatense" en AAVV *La popolazione di origine italiana in Argentina*, Torino: Fondazione Giovanni Agnelli.
- CORTHELL, ELMER. 1903. *Argentine, Past, Present, Future. A Lecture by E.C, consulting engineer national public works of Argentine*. New York: Bowne & Co.
- CONGRESO NACIONAL. 1913. *Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Diputados*. 20 de junio. Buenos Aires.
- CHRISTOPHERSEN, ALEJANDRO. 1926. "Un concurso de planos de hace 30 años", en *Revista de Arquitectura*, Buenos Aires, año XII, N° 62. Sociedad Central de Arquitectos.
- DAGUERRE, MERCEDES. 2004. Voz "Eclecticismo", en *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*. Liernur, F. y Aliata, F. Buenos Aires: Clarín.
- Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Diputados*, 20 de junio de 1913.
- FORN, JUAN. 2009. "Congreso (autor anónimo)". *Contratapa. Página 12*, Viernes, 3 de abril.
- FRAY GERUNDIO (FRAY MOCHO O JOSÉ SIXTO ÁLVAREZ). 1899. "El Palacio del Congreso", *Caras y Caretas* N° 17 (Año II), 28 de enero.
- GUTMAN, MARGARITA (edit.). 1999. *Buenos Aires 1910: Memoria del Porvenir*. Buenos Aires: GCBA FADU IIED-AL.
- GUTMAN, MARGARITA y RITA MOLINOS. 2011. *Construir Bicentenarios Latinoamericanos en la Era de la Globalización*. Buenos Aires: Infinito (en prensa).
- CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN. Secretaría Parlamentaria. Dirección de Archivo, Publicaciones y Museo. *Comunicación del Poder Ejecutivo al Honorable Congreso Nacional*. Carpeta 239E. 1890.
- Construcción del Palacio del Congreso Nacional*. Carpeta 239E. 1890
- Catálogo de expedientes del Archivo Parlamentario. Vol. I 1862-1880*. 1998
- Informe de la Comisión Especial año 1914. Investigación de las Obras del Palacio del Congreso*. Buenos Aires, Cámara de Diputados de la Nación (Publicación Oficial), 1915.
- JANNON, GIORGIO. 1993. *Il sogno nella valigia. Storie e memorie di emigranti della Valle di Susa fra '800 e '900*. Pinerolo: Editrice Alzani.
- LIERNUR, JORGE y FERNANDO ALIATA. 2004. *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*. Buenos Aires: Clarín.
- LIERNUR, JORGE y GRACIELA SILVESTRI. 1993. *El umbral de la metrópolis*. Buenos Aires: Sudamericana,
- MAYOL, MANUEL. 1900. "El Hormigón". *Caras y Caretas*, N° 106, 13 de octubre.
- MEANO, VÍCTOR (PSEUDÓNIMO "AGRACIADA"). 1904. *Proyecto de Palacio para erigirse en la ciudad de Montevideo*. Buenos Aires: Tipo-Lito.
- MEANO, VÍCTOR. 1904. "Génesis del Congreso (1895)", en *Revista Técnica- Arquitectura I*, N° 4.
- Memoria de la comisión especial revisora de las obras del Palacio del Congreso (LEY 9499)*. 1916. Buenos Aires: Talleres Gráficos del MOP.
- MOLINOS, RITA y MARIO SABUGO. 2004. *Vittorio Meano. La vida, la obra, la fama*. Buenos Aires: Fundación por Buenos Aires.
- MOLINOS, RITA. 2002. "Piedra y papel. Cambios y períodos en la construcción del Palacio del Congreso Nacional. 1896- 1900", ponencia, V Jornadas de Imaginarios Urbanos FADU, UBA.
- ORTIZ, FEDERICO. 1968. "La arquitectura del liberalismo" en AAVV. *La arquitectura del liberalismo en la Argentina*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Revista La Ingeniería*. N° 50-51, 30 Junio 1900 [http://www.cai.org.ar/dep\\_tecnico/comisiones/CTECO/trabajos/marc-trabajos2.htm](http://www.cai.org.ar/dep_tecnico/comisiones/CTECO/trabajos/marc-trabajos2.htm) (visitado en marzo 2011).
- SABUGO, MARIO. 1999. "Formación piemontesa y actuación rioplatense: la trayectoria de Vittorio Meano (1860-1904)", en *Conferencia Internacional La Cultura Arquitectónica hacia 1900. Revalorización crítica y preservación patrimonial*. Buenos Aires: Universidad Torcuato di Tella.
- SHMIDT, CLAUDIA. 2005. "Palacios sin reyes. Edilicia pública para la "capital permanente". Buenos Aires 1880-1890". *Crítica IAA*. N° 143.
- SILVESTRI, GRACIELA. 2004. Voz "Historiografía y Crítica de la arquitectura" en *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*. Liernur, J. y Aliata, F. 2004. Buenos Aires: Clarín.
- s/a, "La Cuestión del Día". 1900. *Caras y Caretas*, 13 de octubre de 1900.

## NOTAS

- 1 Se trata de "Distintas velocidades. Obras y espacios públicos porteños durante la época del Centenario", proyecto N° 20020110100053 del programa UBACYT.
- 2 Los trabajos de Claudia Shmidt son una significativa referencia para este estudio en su análisis sobre el ciclo de la capitalización desde los edificios, en el pasaje de la capital provisoria a la permanente. Ella señala que "si la cuestión

capital ha quedado historiográficamente en sede política, ha sido en parte por el tácito consentimiento de la historiografía urbana en general y de la arquitectura en particular.”

**3** Consideramos las hipótesis de Liernur en “La ciudad efímera. Consideraciones sobre el aspecto material de Buenos Aires; 1870-1910” (Liernur y Silvestri, 1993) donde se sugiere la existencia de una ciudad provisoria que está por detrás de la sólida ciudad moderna del Centenario.

**4** La Ley 31, de 1862, autorizó al Poder Ejecutivo a construir el edificio para el Congreso, con una inversión de hasta 50.000 pesos fuertes. “Finalmente fue necesario ampliar el presupuesto en 17.100 pesos fuertes” en [http://www.cai.org.ar/dep\\_tecnico/comisiones/CTECO/trabajos/marc-trabajos2.htm](http://www.cai.org.ar/dep_tecnico/comisiones/CTECO/trabajos/marc-trabajos2.htm). En 1878 se autorizó por Ley el presupuesto de 9987, 64 pesos fuertes para los gastos de refacciones y otros 4000 para los asientos. Expediente N° 00022-S-1878. Cámara de Diputados de la Nación, Secretaría Parlamentaria, Dirección de Archivo, Publicaciones y Museo, 1998.

**5** La Ley 1349, cuyo trámite parlamentario fue desde el 17 de Mayo de 1882 a su promulgación, el 22 de octubre de 1883, establece el mandato de “formar planos y presupuestos para la construcción de una casa destinada al Congreso Nacional”. Intervienen las comisiones del Interior (Senadores) y Obras Públicas (Diputados) con modificaciones sucesivas. R.N. 1882/84, pág. 327. (Cfr Shmidt, 2005: 21 y 22)

**6** La Ley 2204, promulgada el 28 de octubre de 1887, encomienda al Poder Ejecutivo un llamado a concurso “dentro y fuera del país” para la realización de proyectos según un presupuesto de 6 millones de pesos moneda nacional oro y para el cual fallará un Jurado integrado por representantes de las cámaras (a través de sus presidentes), los dos más altos directivos del departamento de Ingenieros Civiles que dependen del PE y el Intendente Municipal de la Capital.” La manzana allí mencionada es la de “Callao, Río Bamba (sic.), Paraguay y Charcas”. R.N. 1887/88, pág. 292. La Ley 2461, promulgada a casi dos años de la anterior, dispone que el PE proceda a la compra de la manzana entre Rivadavia, Entre Ríos, Victoria y Pozos, por la que ya se ha firmado un boleto, y se venda en remate la manzana aludida precedentemente con fin de aplicar su precio al reembolso de la compra de la nueva. Deroga la 2204 “en cuanto se oponga a la presente”. R.N. 1889; Segundo semestre, pág. 16.

**7** Se trata de declaraciones del Ministro de Obras Públicas, Ezequiel Ramos Mexia, frente a la Cámara de Diputados, en 1913. El Ministro, en su rol de diputado, había formado parte de la Comisión investigadora sobre los gastos de las obras del Congreso nacional. (Congreso Nacional, 1913:42.)

**8** El contrato entre la Comisión y el arquitecto Meano fue aprobado por resolución de 31 de julio de 1896. R.N. 1896; segundo semestre, pág. 21. Para una presentación del edificio y de la biografía de Meano ver Sabugo (1999) y Molinos y Sabugo (2004).

**9** El Informe al decano de la Facultad de Ingeniería, ingeniero Huergo, se incluye en el apartado “Obras del Riachuelo” fechado el 23 de febrero de 1897. (Cámara de Diputados de la Nación, Carpeta 239E).

**10** El informe del Ing. Luis Silveyra aparentemente no fue tenido en cuenta por el PE, ni por el Ministerio de Obras Públicas, creado en 1898, ni por las comisiones investigadoras. Se incluye como Anexo en el reporte de la Comisión Investigadora (Informe... 1915).

**11** “La Cuestión del Día”, ... 1900.

**12** Memoria de la Comisión especial revisora de las obras del Palacio del Congreso (Ley 9499) Talleres Gráficos del MOP, 1916. TIII, pp. 8-10.

**13** Sobre la primera cfr. Corthell (1903: 49-50). Sobre la segunda, es evidente que el empresario se impuso a los arquitectos del Ministerio de Obras Públicas y que ofreció dinero a integrantes de las sucesivas comisiones investigadoras, sobre todo después de la muerte de Víctor Meano y en relación con la negligencia, la desidia y la incorrección de los profesionales del Ministerio que actuaron durante los diez años posteriores.

**14** Las esculturas de Lola Mora, luego de permanecer en un galpón municipal, fueron trasladadas a provincias del interior del país.

**15** En Memoria... Queda también pendiente el tratamiento penal que acaso tuvieron los involucrados y que este documento prevé.

**16** La ausencia de Meano en la nota del número especial de La Nación de 9 de julio de 1916 y en el libro editado por Francisco Bullrich en 1987, son acaso dos casos distintos de un sintoma parecido.

# UN LUGAR PARA LA EXCEPCIÓN. PROBLEMÁTICAS EN TORNO A LA UBICACIÓN DEL RASCACIELOS EN BUENOS AIRES ENTRE 1909 Y 1929<sup>1</sup>

Virginia Bonicatto \*

Este trabajo estudia los primeros rascacielos en Buenos Aires, entendidos como parte del proceso modernizador que tuvo lugar desde fines de siglo XIX y principios de siglo XX. En ese momento, los proyectos enfrentaron la búsqueda de un lugar en una ciudad cambiante, que se convertía en metrópolis al mismo tiempo que intentaba definirse materialmente como Capital Federal. ¿Se aceptó el rascacielos como parte de la metrópoli o como parte de la nueva Capital? Para responder a esta pregunta se estudian las propuestas municipales que intentaron controlar la excepción otorgando al rascacielos el rol de elemento ordenador y se examinan la localización dispersa de los rascacielos que resultan de encargos privados y que, en muchas ocasiones, entran en colisión con la voluntad de homogeneización del espacio urbano propia de la normativa del municipio.

**PALABRAS CLAVE:** Rascacielos. Buenos Aires. Problemáticas de localización.

**KEY WORDS:** Skyscrapers. Buenos Aires. Location problems.

Desde fines de siglo XIX, Buenos Aires, como ciudad capital, se veía atravesada por una serie de intervenciones físicas que transformaban radicalmente su imagen. En efecto, la federalización, en 1880, dio inicio a una serie de reformas urbanas que comenzaron con la intendencia de Torcuato de Alvear, y se cerraron a mediados de la década de 1930 con la gestión de Mariano de Vedia y Mitre (Gorelik, 1998). Durante este período se realizaron una serie de planos y proyectos, de los cuales se llevan a cabo unos pocos, pero en los que podemos ver reflejadas las diferentes voluntades de reforma que fueron transformando al paisaje urbano en “un ensamble de ruinas fáusticas desde las que la ciudad pareció reinventarse.” (Gorelik, 2004: 7). En 1887, la Ley 2089 incorporó los partidos de Belgrano y Flores y, en 1888, se definió el trazado de la futura General Paz, que dio a Buenos Aires una superficie de más de 18.000 hectáreas (Gorelik, 1998: 13). En 1894 se inauguraría la Avenida de Mayo, y en 1913 comenzaron las obras de la Diagonal Norte y la construcción del primer subterráneo que circulaba bajo la Avenida de Mayo.<sup>2</sup>

Es precisamente este escenario de proyectos e intervenciones diversas lo que hacía que la ciudad fuese un tablero de ajedrez en constante partida, que no había aún estabilizado sus sectores y, por lo tanto, era difícil elegir un sitio adecuado para implantar un rascacielos al modo de, por ejemplo, el Rockefeller Center en Nueva York (1931), la Chicago Tribune Tower en Chicago (1922) o el Palacio Salvo en Montevideo (1923-1928). Se trataba de edificios construidos sobre grandes parcelas, de costo relativamente bajo y localizados sobre líneas de crecimiento urbano ya definidas. En Buenos Aires, la decisión sobre el lugar de un edificio

implicaba, además de considerar el valor del suelo, barajar las posibilidades de concreción de planes o proyectos que dependían de decisiones políticas, cuyos tiempos no se acomodaban a los tiempos de obra. Tales circunstancias generaban una sensación de inseguridad, abogada por la duración de las construcciones y la incertidumbre en las leyes cuya promulgación no garantizaba la materialización de los proyectos (Novick, 2007; Gruschetsky, 2008). En este panorama, se plantean dos interrogantes: ¿Dónde implantar un rascacielos en una ciudad que se está transformando? ¿Es posible aceptar el rascacielos como parte de la nueva Capital?

Desde principios de siglo XX, la imagen del rascacielos circulaba en diversos medios de divulgación, tanto especializados como de tirada popular como *La Prensa*, *Caras y Caretas*, *PBT* o la revista *Arquitectura* de la SCA. Al igual que sucedió en Europa, aquí la tipología despertaba, por un lado, interés en quienes ponderaban los avances técnicos, y por otro lado el rechazo de quienes veían en ella una amenaza para la estética de los centros antiguos. (Quintana de Uña, 2006). (Fig. 1a y 1b)

Hacia 1910, en Buenos Aires, la Comisión del Centenario declaraba: “Nada de *sky scra-pers*, gigantescos castillos de naipes, que están muy lejos de tener en su edificación la sólida contextura que desafía los siglos.” (Urien y Colombo, 1910: 592).<sup>3</sup> Este problema, en torno a la aceptación o no de la construcción en altura, transcurría al mismo tiempo que un sector de profesionales buscaba una imagen nacional y una “arquitectura argentina” que se desarrollaba desde la federalización de Buenos Aires. Los festejos del Centenario colocan el tema en las agendas, en una colisión entre quienes desde el Municipio y la cultura anhelaban lo “moderno” como materialización del progreso y quienes detentaban una mirada nostálgica por la ciudad que desaparecía. Esta actitud se daba en respuesta a las intensas transformaciones materiales que hacían a la ciudad sacudirse a sí misma. Fue precisamente en el ciclo que va entre 1909 y 1929 cuando se construyeron los que serían los primeros rascacielos de la ciudad: el Plaza Hotel (1907-1909) –encargo de Ernesto Tornquist, con 63 metros–, el Railway Building (1907-1910) –de la Compañía de Ferrocarriles Británica, que con 70 metros dominaba el perfil sobre la Avenida Paseo Colón–, la Galería Güemes (1913-1915) –encargo de los hermanos Ovejero y San Miguel con 78 metros– y las dos intervenciones de inmigrantes cuyo objetivo era el de “hacer la América” tales como el Pasaje Barolo (1919-1923) –con 90 metros y sobre Avenida de Mayo– y el edificio Mihanovich –de 78 metros sobre la calle Arroyo.<sup>4</sup> Con sus dimensiones y su lenguaje ecléctico, estos edificios irrumpirían sobre el perfil urbano porteño que el Municipio intentaba consolidar como imagen homogénea de la Nueva Capital. (Fig. 2a, 2b, 2c, 2d, 2e)

### **Resignificar el “centro”**

Si en la década de 1910 pudo verse el conflicto entre la búsqueda de un “arte argentino” y la recepción de las imágenes maquinistas que mostraban un futuro posible, diez años después el debate se dirimía entre la expansión y la concentración. En este marco, como bien se señaló “la recuperación historicista que tuvo su apogeo en el Centenario encuentra a finales de los años veinte a las élites culturales y políticas cohesionadas en la necesidad de recualificación del centro tradicional en su propio corazón.” (Gorelik, 1998: 334). Si tenemos en consideración que, capitalizada la ciudad, surge la necesidad de una sede simbólica, “el Área Central de Buenos Aires se presenta claramente como la historia de las representaciones del conflicto entre necesidad simbólica y realidad material.” (Lienur, 1982: 27). En este contexto de reno-



Anales del IAA #41 - año 2011

Figuras 1a y 1b: "Buenos Aires que desaparece. La ciudad que surge. Breve reseña sobre su vitalidad metropolitana". Fuente: Almanaque La Razón, Buenos Aires, 1925.



Figura 2a. Plaza Hotel ca. 1910. Fuente: Archivo Gráfico de la Nación.



Figura 2c. Galería Güemes. Fuente: *Catálogo de obras Geopé*, Buenos Aires, Jorman, Galería IAA.



Figura 2e. Edificio Mihanovich. Fuente: *Revista de Arquitectura* n° 101, SCA, mayo 1929.



Figura 2b. Railway Building ca.1930. Fuente: Archivo Dalton.



Figura 2d. Pasaje Barolo, ca. 1930. Fuente: Archivo Dalton.



Figura 3a. Remodelación de la Plaza de Mayo. Fuente: Intendencia Municipal, Comisión de Estética Edilicia. 1925. Proyecto orgánico para la urbanización del municipio. Buenos Aires: Talleres Peuser.



Figura 3c. Plataforma para la expansión del área central, realizada por J. Hardoy en 1927. Fuente: Hardoy, Jorge B. 1927. "Consideraciones sobre urbanización de la ciudad de Buenos Aires". *Revista de Arquitectura* N° 83. SCA.



Figura 3b. Torre de 220 m sobre Av. Costanera de Vautier y D'Agostino (1928). Fuente: Reproducido en Solsona, Justo y Hunter, Carlos. 1990. *La Avenida de Mayo. Un proyecto inconcluso*. Buenos Aires.



Figura 3d. La *Cite des Affaires* de Le Corbusier de 1929. Fuente: Liernur, Jorge Francisco. 1982. "Área central norte: reflexiones para una crítica". *Summa* 171-172, febrero-marzo.

vacación sobre el mismo centro antiguo, el rascacielos tuvo un papel significativo como parte de las diferentes expresiones de ese debate. Un debate que era parte de la discusión teórica sobre los centros cívicos, que se daba también en Estados Unidos, tal como se manifiesta en *The American Vitruvius: an architect's handbook of Civic Art*, editado en 1922 por Hegemann y Peets, donde se proponía la incorporación del rascacielos como pieza para cualificar los centros de gobierno. Esta idea del “rascacielos controlado” circuló durante las décadas de 1920 y 1930 como una solución capaz de resolver los problemas de resignificación de cascos antiguos. Como señaló Quintana de Uña, al supeditar el rascacielos a la regulación de un plan, se le da una interpretación positiva. En Europa se realizan propuestas que planteaban –primero en Alemania, Francia y luego en Italia, Holanda y los países del Este– la renovación de los espacios más emblemáticos de las capitales. Ejemplos de ello son el concurso de Danzig de 1920, la *Friederichstrasse* en Berlín, la *Alleepplatz* en Dusseldorf y Colonia y Dresde en 1925 (Quintana de Uña, 2006: 125-135). En los Estados Unidos, es el caso de los *City Halls*, de Los Ángeles (1926-28), Atlanta (1930) o Buffalo (1932).

Desde esa perspectiva, la ciudad de Buenos Aires planteaba dos problemas: por un lado, carecía de un centro representativo y de un portal de acceso que, desde el río, recibiera al visitante con una prueba material del progreso alcanzado por el país. Por otro lado, el área céntrica, donde se concentraba el poder político y económico, es decir la zona de Plaza de Mayo no se encontraba en su baricentro sino al extremo este de la ciudad, lo que generaba un desequilibrio. Durante la década de 1910 se realizaron varias propuestas, como la de Bouvard, las de Jaeschke y las de Chanourdie que, desde la revista de la Sociedad Central de Arquitectos promovían el traslado del centro al oeste; pero el rascacielos, como solución, no se daría hasta la década siguiente (Liernur, 1982; Gentile, 2004).<sup>5</sup>

La tipología del rascacielos “controlado” apareció por primera vez como elemento funcional y simbólico en el *Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio de Buenos Aires* elaborado por la Comisión de Estética Edilicia de 1925 (Novick, 2007). El *Proyecto Orgánico*, fue “el primer intento sistemático por pensar y dar respuesta a la nueva ciudad”, apoyaba la necesaria expansión urbana y, al mismo tiempo, proyectaba la renovación del centro histórico sobre sí mismo (Gorelik 1998: 317). En ese contexto, concentraba las actividades gubernamentales en torno de la Plaza de Mayo, proponía la demolición de la Casa Rosada y proyectaba dos rascacielos a la manera de la *Metropolitan Life Insurance Tower* de Nueva York (1893-1909). En la clave compositiva del *Civic Art* norteamericano, se compatibilizaba así la “necesidad administrativa-representación de poder” en una surte de portal de acceso a la ciudad (Gentile 2004: 61). Esta propuesta muestra, como aclara Gorelik, la fusión de la *Garden City* con la impronta norteamericana deudora de las ideas de Daniel Burham para Chicago –en el marco del movimiento *City Beautiful*– que se articulaban en el programa del *The American Vitruvius*, en 1922 (Gorelik 1998; Novick 2007).

Esta idea de recalificar el centro existente mediante el rascacielos –que se mantendría hasta la década de 1930, con concurso organizado por Los Amigos de la Ciudad en 1934– fue elaborada también por J. B. Hardoy en sus “Consideraciones sobre la Urbanización de Buenos Aires”, en 1927 (Gorelik, 1998: 330-334). Hardoy diseñó una plataforma sobre el río con el objetivo de ampliar la *City* unido con centro cívico próximo a la Plaza de Mayo, que mediante un par de rascacielos configuraba un portal monumental (Liernur, 1982: 30).

En 1929, Le Corbusier realizaría su ya conocidísima propuesta para Buenos Aires, en la cual se plantea el problema del “centro” y el portal. Acercando “la Pampa al océano” incorpo-

raba el “punto cardinal que faltaba”, la *Cité des affairs* en orientación este, como una isla en el río capaz de equilibrar la geometría de la ciudad y operando como portal de acceso con sus cinco rascacielos. (Liernur 1982: 31; Liernur y Pschepiurca 2008). (Fig. 3)

Pero más allá de esta serie de proyectos iniciales, en Buenos Aires, la construcción de rascacielos, como parte de planes integrales, recién encontró sus condiciones de posibilidad en la década de 1950. El plan de Catalinas es la manifestación del modelo de ciudad postulado por los arquitectos modernos, en los que primaba una zonificación de actividades a ser asegurada con normativas y expropiaciones a cargo del Estado. Como excepción, cabe mencionar que el primer rascacielos financiado por el Estado fue el edificio del Ministerio de Obras Públicas (MOP) durante la década de 1930, localizado sobre la traza de la Avenida Norte-Sur (luego 9 de Julio), propuesto por José Hortal y proyectado por Alberto Belgrano Blanco. Hacia mediados de 1930, la decisión del intendente Mariano de Vedia y Mitre, de ampliar la Avenida Norte Sur de 30 a 120 metros de ancho, dejaría al edificio del MOP como una suerte de *objet trouvé* sobre la Avenida 9 de Julio (Gentile, 2004).

Esta secuencia muestra que si bien los rascacielos se incorporan en los planes urbanísticos desde el Centenario no pudieron concretarse. En contraste, los edificios que se llevan a cabo resultan de encargos privados y, aunque se localizan en el centro, están muy separados unos de otros y no componen un *skyline* continuo. Esos rascacielos dispersos dan cuenta de una situación muy diferente a la de Nueva York, a la de Chicago, o a menor escala a *The Bund* en Shangai, donde la continuidad edilicia logró consolidar núcleos terciarios y relativamente compactos.

## Un lugar en la ciudad

Al igual que en Europa, la aparición de la tipología en Buenos Aires se dio en respuesta a la demanda simbólica de actividades privadas o corporativas. No se trató, como en Estados Unidos de una necesidad del mercado inmobiliario (Quintana de Uña, 2006: 306). Esta situación se hace evidente si consideramos que, hacia 1908, New York contaba con 538 rascacielos de entre diez y cuarenta pisos, mientras que Buenos Aires, en 1909, tenía solamente sesenta y ocho edificios de siete o más pisos. (Cuadro 1)

Esa dispersión de los rascacielos estuvo fundada en la ausencia de un riguroso *zoning* y en la amplia gama de cuestiones propias de un Estado en formación, tales como la debilidad de la normativa (Oszlak 2004; Novick 2007). Sin embargo, la jerarquía de las vías de circulación, el valor del suelo por metro cuadrado y la concentración de actividades signaron la localización en el área central.<sup>6</sup> Es posible precisar un perímetro (Independencia, Entre Ríos-Callao, Avenidas Paseo de Julio-Paseo Colón) identificando en su interior los tres circuitos de los primeros rascacielos (Fig. 4). En la zona de Plaza de Mayo, se ubicaron la Galería Güemes y el Railway Building; en la zona de la Plaza Congreso se implantó el Pasaje Barolo y próximo al área de Plaza San Martín-Retiro, se construyeron el Plaza Hotel y el Edificio Mihanovich.

Estas lógicas de localización se vienen configurando desde principios de siglo XX. En efecto, la zona de Plaza de Mayo, sobre las Avenidas Paseo Colón y Paseo de Julio fue sede de varias sedes corporativas que junto con la Casa Rosada, constituían la imagen del centro político y financiero del país. El *Railway Building* (Oficina de Ajustes del Ferrocarril), que albergaba las oficinas administrativas de las empresas ferroviarias, se ubicó en Paseo Colón

PISOS	AÑOS			
	1895	1904	1909	1914
1	45.407	72.092	91.257	105.570
2	8.476	8.499	16.576	20.752
3	912	961	2347	3.737
4	x	202	599	905
5	x	60	146	368
6	x	40	92	224
7 o más	x	38	68	138
s/especificar		588		47
total	54.795	82.540	111.135	131.742

Cuadro 1. Altura de las construcciones en la Ciudad de Buenos Aires. Fuente: Elaboración propia en base a los Censos Municipales de 1909 y 1904 y los Censos Nacionales de 1895 y 1914

30											
25											
20											
15											
10											
5	0	0	4	4	9	25	0	1	6	1	4
año	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915

Cuadro 2. Pedidos especiales al Honorable Concejo Deliberante (HCD). Fuente: Elaboración propia en base a Actas del HCD de 1905 a 1915



Figura 4. Reconstrucción propia en base al plano de 1916 firmado por Alfredo Berisso, Jefe de la Sala de Dibujo; Manrique Ruiz, Adolfo Kliman, dibujantes. Fuente: Mapoteca Universidad de Chicago. <http://www.lib.uchicago.edu>

esquina Alsina, fortaleciendo además la presencia de la arquitectura británica en Buenos Aires. En orientación norte, sobre el extremo de la tradicional calle Florida, y con salida a calle San Martín, se ubicaba la Galería Güemes, en un área que reunía el negocio y la recreación. Ese concurrido paseo a una cuadra de la nueva Diagonal Norte, entraba en consonancia con el programa metropolitano que reunía la galería comercial, teatros y restaurantes.

En el otro extremo de Florida, muy próximo a Retiro y frente a la Plaza San Martín, se localizó el Plaza Hotel. La plaza resultaba favorable para la implantación de un Hotel: cercano al centro, al puerto, a la estación del Retiro y dentro de un entorno residencial consolidado (Losada, 2008: 45-92) al que se sumaría, en 1910, el pabellón metálico del Museo Nacional de Bellas Artes (Berjman y Di Bello, 2003; Gorelik, 1998).<sup>7</sup> Próximo al Plaza Hotel y sobre la residencial calle Arroyo –“una de las únicas curvas” de la ciudad– se ubicó el edificio Miha-novich: un rascacielos de viviendas de alquiler que permitía, a quienes no podían comprar su vivienda, vivir con lujo en una zona de grandes residencias.

El rascacielos que más se aleja hacia el oeste es el Pasaje Barolo, ubicado en la Avenida de Mayo al 1366-82, entre Santiago del Estero y Salta. Precisamente, la apertura de la Avenida de Mayo dio como resultado una particular situación de cuadras angostas, que ofreció un marco ideal para la construcción de pasajes comerciales (Liernur, 2001). La Avenida se había convertido en el boulevard central de la ciudad, y era el paseo obligado de un gran número de porteños que desde fines de siglo XIX circulaban por sus veredas. El primer subterráneo, inaugurado en 1913, formaba junto a los cafés, las luces, los locales comerciales y las galerías, la atmósfera que permitía a la pequeña burguesía local asomarse al universo de vida civilizada de las grandes urbes europeas como Viena, París, Berlín o Praga.

## Controlar la excepción

La localización de esos rascacielos, dentro del área central pero separados entre sí, era el resultado de la ausencia de una zona específica para la construcción en altura. Los promotores de cada inmueble debían obtener permisos especiales para poder obtener la excepción al Reglamento vigente. (Fig. 4) Pero, estos rascacielos no fueron los únicos edificios que necesitaron de aprobación del Concejo Deliberante de Buenos Aires. Entre 1905 y 1915 se realizaron cincuenta y cuatro pedidos especiales, con un pico máximo de veinticinco pedidos en 1910. Y, en 1911, dada la cantidad de solicitudes recibidas el año anterior, los concejales Dormal, Rossi, Boeri y Guerrico propusieron la revisión de los artículos 68 y 69 de la ordenanza que regulaba la construcción en Buenos Aires, aprobada el 4 de noviembre de 1910. (Cuadro 2)

Esta modificación permitió al Departamento Ejecutivo Municipal (DE) conceder permisos especiales cuando “razones de estética” lo justificasen (HCD 1912: 81; SCA, Edilicias 1911: 68-69).<sup>8</sup> Dicha ordenanza establecía, en el artículo 60, una altura máxima de 21 metros: “en las calles de un ancho variable hasta 10 metros inclusive. En calles de mayor ancho los edificios podrán tener esa altura más la mitad del excedente de los 10 metros, no pudiendo en ningún caso pasar de 32 metros.” El Artículo 61 aclaraba que solo podrían tener una altura de 40 metros los edificios frente a plazas y aquellos en esquinas o avenidas, cuyo ancho exceda los 25 metros y cedan a la Municipalidad el terreno para la ochava. Las fachadas sobre Avenida de Mayo debían tener una altura mínima de 20 metros y máxima de 25 sobre la línea municipal.<sup>9</sup> A partir de estos límites, se necesitaba una autorización especial para elevar la

construcción. Precisamente, la modificación de 1911 –en la que se respaldaron, entre otros, el Pasaje Barolo, la Galería Güemes y el Edificio Mihanovich– dejó abierta la posibilidad de implantar rascacielos en cualquier sitio de la ciudad, siempre y cuando éstos coincidieran con la voluntad del DE.

En los ámbitos de la política, el debate en torno a la construcción en altura se discutía como “situación extraordinaria” en el Honorable Concejo Deliberante de Buenos Aires (HCD) y el Departamento Ejecutivo. Comúnmente, revistas especializadas como *El Arquitecto*, *Arquitectura* o la *Revista de Arquitectura* de la SCA, comunicaban al ámbito profesional las decisiones tomadas por el Municipio y, a su vez, publicaban los reclamos hacia los ediles en torno a la reglamentación de la altura y el estilo. Tal situación era provocada por la aprobación de pedidos especiales en el HCD, a cuyos concejales se acusaba de inclinar la balanza a favor de beneficios personales. “Es tiempo de que nuestros ediles se den cuenta de las responsabilidades que su honorífico cargo trae aparejadas”, declaraba la revista *Arquitectura* en junio de 1911. Además, señalaba que esta situación no debería extrañar a quienes conocían la manera en que se designaban los concejales: “por el azar de la políti.....quería” (SCA, “Edilicias” 1911: 67-68).<sup>10</sup> Un caso paradigmático puede resultar el pedido especial de Carlos Seguín, un rascacielos de 80 metros y planta octogonal que se ubicaría en Viamonte y Paseo de Julio (*Actas HCD* 1914:631-633; Jaeschke, 1913). El pedido fue aprobado por el HCD, vetado luego por el intendente y aplaudido desde la SCA,<sup>11</sup> mientras que la Galería Güemes era eximida de impuestos en 1916 (*Actas HCD* y HCM 1916: 539, 1917: 225). Estos vaivenes, entre el HCD y el DE, demuestran “que en muchas ocasiones los frecuentes enfrentamientos entre ambos poderes se tradujeron en acciones por parte del Departamento Ejecutivo que ignoraron o sobrepasaron al Poder Legislativo, pues aquel puso en marcha medidas y proyectos por su propia cuenta, dejando a un Concejo Deliberante impotente y frustrado por los resultados de los debates y protestas.” (Gruschetsky 2008: 121; De Privitellio 2006; Walters 1993 [2002]).<sup>12</sup>

Si bien débil o conflictiva, esta realidad legislativa resulta significativamente diferente a la norteamericana. Si comparamos con el ejemplo de Nueva York, podremos observar que allí se construyeron decenas de rascacielos antes de 1916, fecha en que se aprobó la primera ordenanza estricta que reglamentó la altura, reemplazando la ciudad del *laissez-faire* del siglo XIX (Schuyler, 1903 [1961: 442-449]).<sup>13</sup> La *Zoning Law* apuntaba a restringir el límite de elevación a través de la forma del edificio y no de la altura en sí. Alcanzado cierto nivel, el edificio debía retranquearse hacia el centro de la manzana y disminuir su superficie en planta hasta llegar al 25%. A partir de allí, el límite lo daba la técnica (Tafari, 1973 [1975: 433-449]). En el caso de la ciudad de Chicago, este tipo de legislación tuvo lugar en 1923. Al momento de aplicar la reglamentación, ambas ciudades contaban con decenas de rascacielos que formaban el *skyline* que identificaría las urbes norteamericanas. Como podrá suponerse, vemos que la problemática en Norteamérica es muy distinta a la de Buenos Aires, donde la tipología, entre 1909 y 1929, no logró formar un núcleo cerrado de rascacielos.

## Palabras finales

Este tipo de manejos, en relación con la habilitación para construir rascacielos, exponen la conflictiva relación entre el Honorable Concejo Deliberante y el Departamento Ejecutivo. En

muchas ocasiones, la materialización de estos edificios parecía depender más de cómo se inclinaba la balanza del poder, que de la reglamentación edilicia. Por ejemplo, el pedido para la Galería Güemes fue aprobado y exonerado de impuestos, mientras que el del Sr. Seguin, a pesar de su ubicación “adecuada”, fue rechazado. Es precisamente en este marco que puede afirmarse que los rascacielos son un claro exponente de estos conflictos dentro del incipiente aparato estatal. Conflictos que en definitiva –como señala Gruschetsky– están vigentes en las primeras décadas del siglo XX y en nuestro caso se pone de manifiesto que resultaron beneficiosos para aquellos comitentes que se vieron favorecidos por la toma de decisiones.

Esta dispersión de los rascacielos en la ciudad podría haber sido funcional a la búsqueda de un “centro” para Buenos Aires. Podemos considerar que los pedidos especiales aprobados fueron una respuesta a la voluntad municipal de realizar “avanzadas” en zonas a las que se pretendía promocionar a través del rascacielos, utilizando el capital privado como elemento urbanizador. No obstante, los rascacielos construidos entre 1909 y 1929 no fueron fruto de una disposición estatal o municipal, sino producto de necesidades simbólicas y económicas de actividades privadas o corporativas que buscaban su sitio en la ciudad. Justamente, la posibilidad de legalizar la excepción, a través de la aprobación de pedidos especiales, permitió buscar sitios adecuados al destino de cada rascacielos en esa dispersión característica de Buenos Aires.

## BIBLIOGRAFÍA

- ACTAS HCD Y HCM. 1916. *Actas del Honorable Concejo Deliberante y de la Honorable Comisión Municipal de la Ciudad de Buenos Aires correspondientes al año 1915*. Buenos Aires: Centenario.
- ACTAS HCD. 1912. *Actas del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires correspondientes al año 1911*. Buenos Aires: Centenario.
- ACTAS HCD. 1914. *Actas del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires correspondientes al año 1913*. Buenos Aires: Óptima.
- BERETERBIDE, FERMÍN. 1932. “Proyecto de ejecución de la Avenida Norte-Sur”. *Revista de Arquitectura*, N° 141.
- BERJMAN, SONIA y DI BELLO, ROXANA. 2003. *Plaza San Martín: imágenes de una historia*, Buenos Aires: Nobuko.
- Catálogo de obras Geopé, Buenos Aires, Jorman. Digitalizado por el Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario J. Buschiazso”, en Galerías del IAA <http://www.iaa.fadu.uba.ar> (consulta: mayo 2011)
- DE PRIVITELLIO, LUCIANO. 2006. “Un gobierno reformado para una nueva ciudad: el debate de la ley municipal de 1917”, en *Buenos Aires/Entreguerra. La llamada transformación, 1914-1945*. Francis Korn y Luis Alberto Romero (compiladores). Buenos Aires: Alianza.
- GENTILE, EDUARDO. 2004. “Centro Cívico” en *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*, Liernur, J. y Aliata, F. (editores), Buenos Aires: Clarín. p. 60-66.
- GORELIK, ADRIÁN. 1998. *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Bernal: UNQ.
- GORELIK, ADRIÁN. 2004. “Buenos Aires en la encrucijada: modernización y política urbana”, en *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*, Buenos Aires: Siglo XXI. p. 207-223.
- GRUSCHETSKY, VALERIA. 2008. “El espíritu de la calle Corrientes no cambiará con el ensanche. La transformación de la calle Corrientes en avenida. Debates y representaciones. Buenos Aires 1927-1936”. Tesis de Licenciatura inédita: Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- HARDOY, JORGE B. 1927. “Consideraciones sobre urbanización de la ciudad de Buenos Aires”. *Revista de Arquitectura* N° 83. Sociedad Central de Arquitectos.
- HEGEMANN, WERNER, PEETS, ELBERT, PLATTUS, ALAN J. 1922. *The American Vitruvius: an architect's handbook of Civic Art*, New York: Architectural Book Publishing Co. New York. Princeton Architectural Press, 1996.
- INTENDENCIA MUNICIPAL, COMISIÓN DE ESTÉTICA EDILICIA. 1925. *Proyecto orgánico para la urbanización del municipio*. Buenos Aires: Talleres Peuser.
- JAESCHKE, VÍCTOR J. 1908. “Rascacielos”. *Revista de Arquitectura* N° 90. Sociedad Central de Arquitectos.
- LIERNUR, JORGE FRANCISCO. 1982. “Área central norte: reflexiones para una crítica”. *Summa* 171-172, febrero-marzo, p. 26-37.

- LIERNUR, JORGE FRANCISCO. 2004. *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*, Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- LOSADA, LEANDRO. 2008. *La alta sociedad en la Buenos Aires de la Belle Époque*, Buenos Aires: Siglo XXI.
- MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. 1905. *Censo General de población, Edificación, Comercio e Industrias de la Ciudad de Buenos Aires. Levantado entre el 11 y 28 de septiembre de 1904*. Buenos Aires: Compañía Sud-americana de Billetes de Banco.
- MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. 1910. *Censo General de población, Edificación, Comercio e Industrias de la Ciudad de Buenos Aires. Levantado entre el 16 y 24 de octubre de 1909*. Buenos Aires: Compañía Sud-americana de Billetes de Banco.
- NOVICK, ALICIA. 2000. "Planes versus proyectos. Algunos problemas constitutivos del Urbanismo Moderno. Buenos Aires (1910-1936)". *Revista de Urbanismo* N° 3, <http://revistaurbanismo.uchile.cl/n3/index.html> (consulta: 15 de agosto 2011)
- NOVICK, ALICIA. 2007. *Planes realizados y proyectos inconclusos en la construcción de la ciudad moderna. Buenos Aires, 1900-1940*. Tesis doctoral inédita. Buenos Aires: Universidad de San Andrés.
- OSZLAK, OSCAR. 2004. *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y organización nacional*, Buenos Aires: Ariel.
- REPÚBLICA ARGENTINA. 1917. *Tercer Censo Nacional de la República Argentina*. Levantado el 1° de junio de 1914. Buenos Aires: Talleres Gráficos Rosso y Cia.
- SCHUYLER, MONTGOMERY. 1903. "The skyscraper problem". *American Architecture and other Writings* Vol. I-II, Massachusetts: Harvard University Press. Primera edición 1961.
- TAFURI, MANFREDO. 1973. "La montagna disincantata. Il grattacielo e la City", en *La città americana dalla guerra civile al "New Deal"* (Bari: Laterza, 1975) Trad. Española por Montserrat Alós y José Quetglas, *La ciudad americana. De la guerra civil al New Deal*, Barcelona: Gustavo Gili, 1980.
- TARTARINI, JORGE. 1992. "El Plan Bouvard para Buenos Aires (1907-1911). Algunos antecedentes". *Anales del Instituto de Arte Americano*. N° 27-28, Buenos Aires, p. 105-113.
- URIEN, CARLOS MARÍA y COLOMBO, EZIO EDS. 1910. *La República Argentina en 1910. Estudio histórico, físico, político, social y económico*, Comisión del Centenario de la Independencia Argentina, Buenos Aires, Maucci Hnos. Tomo I.
- WALTERS, RICHARD. 1993. *Politics and Urban Growth in Buenos Aires 1910-1942*, Cambridge: Cambridge University Press. 2002
- "Edilicias". *Revista Arquitectura*, suplemento de la Revista Técnica N° 69, Buenos Aires, Sociedad Central de Arquitectos. mayo-junio. p. 67-68.
- "Ordenanza". *La Ingeniería* del Centro Nacional de Ingenieros, Año XIV, Números correspondientes a nov-dic.
- "Buenos Aires que desaparece. La ciudad que surge. Breve reseña sobre su vitalidad metropolitana". *Almanaque La Razón*, Buenos Aires. s/a. 1925.
- "Edificio Mihanovich". 1929. *Revista de Arquitectura*, N° 101, Sociedad Central de Arquitectos. s/a. 1929.

## NOTAS

- 1** Este trabajo es parte de la Tesis de Maestría "Escribir en el cielo. Relatos sobre los primeros rascacielos en Buenos Aires (1907-1929)", MHCAC, Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, 2011, dirigida por el Dr. Arq. Fernando Aliata y el Arq. Eduardo Gentile, defendida en noviembre de 2011.
- 2** Nos referimos al Plano de Mejoras de 1898, el Plano de Alineación 1904, el proyecto de los miembros de la SCA Víctor Julio Jaeschke, de 1904 y Enrique Chanourdie, 1906. Hacia 1907, con la aproximación de los festejos del Centenario de Mayo, la intendencia de Manuel J. Güiraldes (1908-1910) decidió llamar a Joseph Bouvard, Jefe de los Trabajos Públicos de París, que operaría entre 1907 y 1911 junto a técnicos locales en el Nuevo Plano de 1909. Durante la Intendencia de Joaquín S. de Anchorena (1910-1914), el debate se centró en la controversia entre avenidas y diagonales. Por último, en 1925, durante la intendencia de Carlos M. Noel, se realizó el Plano Regulador y de Reforma de la Capital Federal, a cargo de la Comisión de Estética Edilicia que había sido creada por el intendente en 1923. (Novick 2000, Tartarini, 1992)
- 3** La cita comienza: [...] las construcciones metálicas de 10, 20 y más pisos que se levantan en Nueva York, Chicago y otras ciudades de los Estados Unidos, son un reflejo del carácter y de los dotes peculiares del pueblo norteamericano, fuerte, atrevido, (...) al mismo tiempo prosaico, sin gusto artístico (...). Esas enormes construcciones metálicas, aunque envuelvan una idea de algo inmenso, colosal, sorprendente, como lo es la riqueza, la extensión, la población de la gran República, son frías, antiestéticas."
- 4** Fuentes sobre la altura de los edificios: (Plaza Hotel ca. 1910), Postal Pasaje Barolo ca. 1930, Getty Research Institute Library, administrador de la Galería Güemes, Arq. Daniel Fernández.
- 5** En una contundente crítica al Plan de Bouvard, la propuesta de Jaeschke para el centro de Buenos Aires plantea la intersección de dos diagonales en el cruce de la Avenida de Mayo y la Avenida Norte-Sur, desplazando la City hacia el oeste en una idea compartida por Chanourdie. (Liernur 1982)

**6** En 1910, un lote en Palermo se vendía en 17 \$mn/vc mientras que en Santa Fe y Callao, un lote con una precaria construcción rondaba los 485 \$mn (base judicial). *La Nación*, 1 de junio de 1910.

**7** Nos referimos al Palacio Anchorena (1905-1909); al Palacio Paz (1902-1914), a la residencia Tornquist (1904). Entre 1910 y hasta que fue retirado en 1932, se ubicó allí el Museo Nacional de Bellas Artes, albergado en el Pabellón Argentino diseñado para la exposición de París de 1889. El pabellón sería desmontado, junto con las construcciones que “obstruían” el vínculo con el río, entre 1932-36, durante la intendencia de Mariano de Vedia y Mitre.

**8** “Art. 1, Autorízase al Departamento Ejecutivo para conceder permisos especiales en los casos que por razones de estética juzgue conveniente permitir elevar a mayor altura las fachadas de los edificios a que se refieren los artículos 68 y 69 de la ordenanza general de construcciones, hasta la extensión máxima de treinta metros en cada frente.”

**9** Ordenanza de Construcción de 1910, aprobada en noviembre, fue publicada en la revista (Ordenanza 1910).

**10** Ante la elección fraudulenta de 1913 y la acusación de corrupción a varios concejales, las críticas al gobierno municipal, aún a mediados de 1914, eran tema común en la prensa de la época. (De Privitellio 2006)

**11** “Las sucesivas intervenciones del Concejo Deliberante que se produjeron entre 1880 y 1915 -incluso en aquellos casos en los que la mayoría respondía al oficialismo nacional- muestran claramente las dificultades que enfrentaba la convivencia entre el presidente y un cuerpo legislativo local que encontraba su potestad en el voto y que se vinculaba demasiado estrechamente con las disputas de intereses y los negocios de la ciudad.” (De Privitellio 2006)

**12** Debemos tener en cuenta que, “el conflicto y enfrentamiento entre el DE municipal y el HCD fue una característica de la mayoría de las intendencias del período,” a excepción de la de J. L. Cantilo debido a la mayoría radical. “[...] el Departamento Ejecutivo lograba el consenso necesario de los vecinos y así justificaba su forma de actuar, desdibujando su estilo autoritario que sobrepasaba la autoridad de la rama deliberativa de la ciudad” (Gruschetsky 2008: 121)

**13** En 1903, Schuyler señaló que el problema debería ser resuelto por la legislatura de Nueva York, planteando la necesidad de autoprotegerse como comunidad a través de la creación de un nuevo reglamento de construcción que suplantase al vigente, que contaba con cien años de antigüedad.

# BARRIOS-PARQUE Y LOTEOS DE FIN DE SEMANA EN EL GRAN BUENOS AIRES, 1910-1950

Ana Gómez Pintus \*

■ ■ ■ Entre las décadas de 1910 y 1950 se asistió –en lo que más tarde se denominaría el Área Metropolitana de Buenos Aires– al crecimiento de un tipo particular de suburbio, asociado a formas de habitar modernas que combinaban la residencia de verano o de fin de semana con la oferta deportiva o paisajística de un área. Destinada, inicialmente, a la habitación de sectores medios y altos, este tipo de oferta se haría extensiva a otros sectores a lo largo del período. En un contexto amplio, se busca reconocer el rol de núcleos y emprendimientos suburbanos en la formación del territorio metropolitano. Particularmente, nos concentraremos en el análisis de las diversas figuras urbanas con las que se consolidaron dichos loteos, y de las imágenes y modos de vida a los que se asociaron. Lo que se observa de forma preliminar es que en el ambiente local se apeló al modelo del barrio-parque por una serie de asociaciones y modos de vida a los que remitía. Sin embargo, la actitud pragmática con la que se aplicó lo fue distanciando paulatinamente de las aspiraciones que un día le habían dado origen; de manera tal que un gran número de urbanizaciones buscó capitalizar el prestigio que acompañaba esta denominación adoptando, como característica dominante, la baja densidad.

**PALABRAS CLAVE:** Expansión. Barrios-parque. Gran Buenos Aires

**KEYWORDS:** Urban growth. Suburbs. Greater Buenos Aires

En el año 1900 la ciudad de Buenos Aires alcanzaba el millón de habitantes; en su periferia se distinguían algunas industrias rodeadas de núcleos urbanos obreros, y algunas poblaciones que habían surgido alrededor de antiguas estancias o pueblos coloniales. Para mediados de los años treinta, la ciudad y el cinturón formado por Vicente López, San Martín, Morón, La Matanza, Avellaneda y Lanús, ya superaban ampliamente los cuatro millones de habitantes.

En parte, esta expansión daba cuenta del crecimiento de un tipo particular de suburbio moderno –articulado en torno a la residencia de verano o de fin de semana, en combinación con la oferta deportiva o paisajística de un área– al que se asistió durante la primera mitad del siglo XX en lo que sería el Área Metropolitana de Buenos Aires<sup>1</sup>. Destinado, inicialmente, a la habitación de sectores medios y altos, este tipo de emprendimiento se haría extensivo a otros grupos a lo largo del período. En el plano cultural, esto significó la extensión de imágenes y prácticas que hasta ese momento eran privativas de las franjas más altas hacia capas más amplias de la sociedad. Mientras que en relación al territorio, la ampliación en el número de loteos y urbanizaciones redundó en un cambio de las lógicas de ocupación del espacio.<sup>2</sup>

En la base de la expansión urbana de esta etapa se encuentran procesos de moder-

nización técnicos, culturales y sociales. Dentro de la Capital, el crecimiento demográfico, la extensión del transporte urbano y la inauguración de un nuevo tipo de especulación, consistente en la venta de lotes a plazos, fueron factores determinantes.<sup>3</sup> Por fuera de la Capital, la extensión de las redes ferroviarias, el crecimiento de la demanda laboral en áreas de incipiente industrialización y la conversión de algunos pueblos tradicionales en núcleos de veraneo o fin de semana, serían los primeros impulsos para el crecimiento. Más tarde, se sumarían la expansión de la red vial y de las líneas de colectivos que dieron nuevo impulso al proceso de subdivisión del suelo y de oferta de loteos económicos.

Este proceso se configuraba de acuerdo a un patrón de crecimiento discontinuo, organizado en torno a ejes radiales. Dentro del mapa metropolitano, los diferentes sectores comenzaban a organizarse de acuerdo a una lógica de estratificación territorial doble: por una parte, era posible reconocer en los tres brazos principales de la urbanización (Norte, Oeste y Sur) una gradación descendente de Norte a Sur en la capacidad económica; por otra parte, era factible comprobar que en cada una de las líneas de la expansión –que en este momento se extendían hasta una distancia promedio de 20 km por fuera de la Capital–<sup>4</sup> existía un núcleo principal, en torno de cada uno de los cuales se desarrollaban anillos sub-periféricos en los que iba disminuyendo la capacidad socio-económica a medida que aumentaba la distancia de cada subcentro.

Pero la urbanización seguiría expandiéndose a partir de la apertura de nuevas fronteras.<sup>5</sup> Una vez que el anillo de tierras periféricas más cercanas a la Capital mostraba señales de completamiento –principalmente en torno a las vías radiales de acceso a la ciudad–, nuevos territorios comenzaron a incorporarse a la urbanización. En ellos tuvo lugar un nuevo tipo de loteo para barrios-parque y quintas de fin de semana. En una ciudad ya congestionada, éstos prometían un refugio con respecto a la vida urbana al alcance de una nueva clase que se enriquecía, no solo con la industria, sino también con el comercio y en las profesiones liberales.<sup>6</sup> A lo largo de las rutas nacionales o a escasa distancia de las estaciones ferroviarias –a unos 30-40 km del centro– ya era posible acceder a esa “paz campestre” que se ofrecía en las promociones de los loteos. Adentrándose un poco por los caminos de tierra de las zonas intermedias que iban quedando entre los ejes principales de crecimiento, a veces no era necesario alejarse tanto (Chiozza 1983).

Ahora bien, ¿en qué medida y de qué modo incidieron las nuevas urbanizaciones en la configuración del territorio? Más allá de las miradas tradicionales que han hecho foco en los procesos de suburbanización popular, aquí proponemos analizar las transformaciones del territorio metropolitano en relación al incremento de los loteos de fin de semana y de barrio-parque.<sup>7</sup> Particularmente, nos concentraremos en el estudio de las diversas figuras urbanas con las que se consolidaron dichos loteos, y de las imágenes y modos de vida que se asociaron a ellos.<sup>8</sup> Partimos de la idea de que el proceso de materialización y diseño involucrado en estas áreas, así como su incorporación en diferentes zonas y períodos de crecimiento, debe ser entendido no sólo como un elemento cosmético, sino como condicionante del carácter y desarrollo futuro que las urbanizaciones podían alcanzar. Desde esta perspectiva se busca iluminar cómo, a través de la materialización e inserción de estas urbanizaciones en el territorio, se ponían en juego, concientemente o no, modelos diversos en relación a la ciudad y a su expansión.

A partir de este horizonte proponemos, en primer término, reconocer el proceso general de la expansión, tratando de establecer las dimensiones del fenómeno, y su incidencia en los

diferentes momentos y ejes de la expansión. En segundo término, presentaremos un recorrido histórico que nos permita, a través de una visión global, conocer en relación a qué sectores sociales y a qué ideas de ciudad se moldearon este tipo de urbanizaciones. En cuanto a este tema, es clave analizar tanto el panorama nacional como internacional, para dar cuenta de la circulación de modelos y su inserción en diferentes contextos.<sup>9</sup> Por último, este panorama más teórico se articula directamente con el análisis de los casos que registramos en el área de estudio, que nos permiten contrastar las indagaciones teóricas con la forma en que se materializaron estos emprendimientos y las ideas a las que se asociaron en un contexto de recepción particular.

### **Los barrios-parque: hipótesis de localización**

La puesta en marcha de nuevos loteos significó, en la década del treinta, el ingreso al mercado inmobiliario de una nueva franja periférica que conformó un nuevo cinturón alrededor de la Capital, alejado de ésta entre 20 y 40 km.<sup>10</sup> Su incorporación a las áreas de crecimiento dio lugar a lo que actualmente conocemos como el segundo cordón del conurbano. Acostumbrados a esta última denominación, olvidamos los sectores diferenciales que lo conforman y, sobre todo, el proceso de acciones múltiples que condujeron a dicho resultado. Por eso nos preguntamos: ¿en qué medida los nuevos loteos de barrios-parque contribuyeron a la construcción de este espacio?

Un plano general señalando la ubicación de la totalidad de los loteos de fin de semana pone en evidencia zonas heterogéneas. Es de presumir que estos contrastes obedecen a dos patrones bien diferenciados en la ocupación de la periferia. Globalmente, estas dos lógicas se relacionan con dos períodos que definimos entre 1910-1930, como de primacía ferroviaria, y 1930-1950 como de ampliación de las carreteras y uso del automóvil. En ese lapso los núcleos de los nuevos loteos dibujaron lo que, de manera general, se puede describir como un anillo alrededor de la Capital con un límite que adquiere mayor definición en la zona interior, dada por una sucesión de emprendimientos sobre la línea que se consolidaría como el Camino de Cintura (1941), y un límite externo más difuso que solo se consolidó en la porción Norte-Noroeste, uniendo las poblaciones de San Fernando, General Pacheco, San Miguel, Bella Vista y Moreno, y que se desvanecía sobre la porción Sur (Fig. 1 y Fig. 2).

Un examen más detallado permite ver que el primer momento puede caracterizarse como de suburbanización incipiente y reúne aproximadamente el 20% del total de los emprendimientos que analizamos. El mapa muestra una concentración residencial en torno a las estaciones del FFCC, que hasta aproximadamente la década del treinta –exceptuando la zona sur– formaban conjuntos de manzanas relativamente consolidadas, rodeados por porciones de campo que los separaban del núcleo siguiente.

Como se dijo, en los primeros años de la expansión predominan aquellas urbanizaciones relacionadas al ferrocarril. Por un lado, se consolidaron núcleos previos –muchos de ellos surgidos en el siglo XIX, como Morón o Adrogué– en donde comenzaron a subdividirse las chacras y antiguas quintas que incorporaban sus tierras al mercado inmobiliario. En segundo lugar, florecieron las operaciones en torno a nuevas estaciones que surgían en las zonas donde se presentaba una mayor densificación, y donde existían intereses concretos, generalmente inmobiliarios, que buscaban favorecer la subdivisión del suelo y la creación de nuevos loteos.

En el segundo período de suburbanización creció enormemente la cantidad de emprendimientos que se incorporaron al mercado inmobiliario. En estos veinte años se concentró el 80% del total de los núcleos de barrio-parque y de fin de semana en el futuro Gran Buenos Aires.<sup>11</sup> Siguiendo la tendencia que ya se perfilaba en el período anterior, la distribución geográfica de los emprendimientos distó de ser homogénea. El plano deja ver que los partidos de Morón, Moreno, Merlo y San Isidro cobijaron la mayor cantidad de emprendimientos. A su vez, dentro de estos partidos se generaron patrones de asentamiento disperso, que respondían a la malla más difusa de vías de acceso posibilitada por el automóvil, en contraposición al ferrocarril.<sup>12</sup> Por otra parte, durante este período predominaron los loteos “periféricos” de dimensiones menores que se anexaron a aglomeraciones de cierta importancia, al igual que los loteos “suelos” de grandes dimensiones, ubicados sobre las nuevas rutas intersticiales.

Por último, en cuanto a la configuración del área metropolitana, las transformaciones descritas se tradujeron en una apertura de las áreas de suburbanización de barrios parque y de fin de semana, concentrados –en un inicio y de manera casi exclusiva– en los partidos de la zona Norte, para llegar luego a la expansión de la zona Oeste, sector en el que finalmente se concentró la mayor cantidad de este tipo de urbanizaciones.

### **Formas urbanas: la grilla y el barrio-parque**

Como hemos ido anticipando, el proceso de expansión y suburbanización no es un fenómeno único. A través de los años son identificables sucesivos “modelos” y lógicas de apropiación de la periferia. Sus marcadas diferencias traducen la variación de la extracción social de sus protagonistas y de los “modos de habitar” perseguidos, que se materializan en diversos tipos morfológicos y formas de apropiación territorial.<sup>13</sup>

En el contexto global, desde fines del siglo XVIII en Inglaterra, y de mediados del siglo XIX en Estados Unidos, el habitar suburbano –inicialmente de carácter no permanente– entendido como una opción conciente de los grupos de elite para poder escapar del ambiente insalubre y bullicioso de la ciudad, se asoció mayoritariamente a modelos urbanos de ordenamiento informal –a la manera del jardín informal o pintoresco inglés– con trazados de calles curvas, árboles y arbustos creciendo sin una lógica aparente en el terreno, y residencias unifamiliares aisladas en medio de las áreas verdes.<sup>14</sup> Veremos que en nuestro país, el acercamiento a este tipo de trazados no aparece, en un inicio, en relación a la expansión suburbana, sino que –particularmente dentro de los ámbitos de discusión afines a la cuestión urbana, en personajes vinculados a la política y en arquitectos, ingenieros y paisajistas– los primeros proyectos se estructuraron en relación al área de la Capital. Fue con posterioridad que gran parte de los emprendimientos inmobiliarios destinados a conformar núcleos vacacionales o de vivienda no permanente –aunque no todos– trataron de condensar la imagen del barrio-jardín de matriz anglosajona, que seguía la pauta introducida en el país por los integrantes de la comunidad británica.<sup>15</sup> Sería hacia fines de los años veinte, una vez que estos modelos ya habían transitado un largo proceso de difusión, que se volvieron especialmente atractivos para dar forma al proceso de expansión de la ciudad, por los modos de vida que de manera tradicional se asociaban a él, a pesar de que en el ambiente local muchos de los que se auto-denominaban barrios-parque se formalizaron, en particular, a partir de la promoción de loteos de baja densidad más que a organizaciones morfológicas o trazados informales. De hecho,

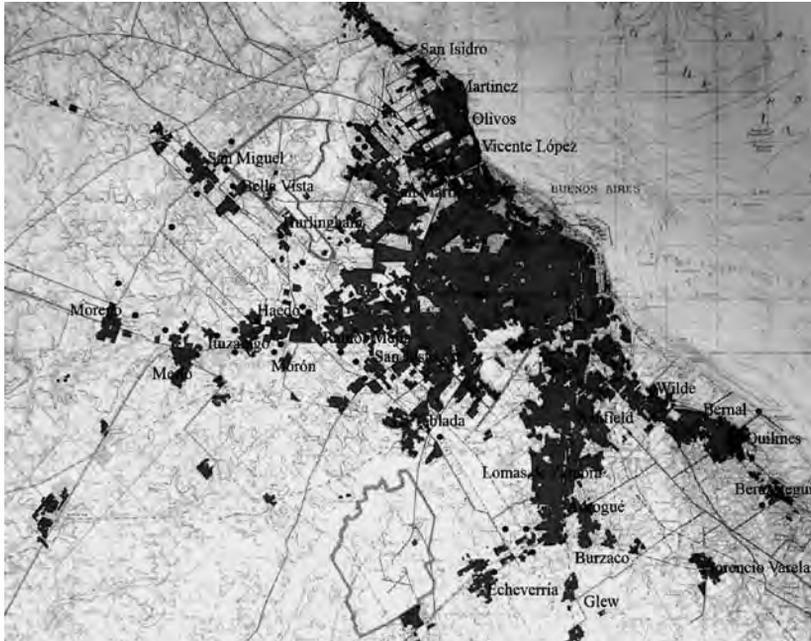


Figura 1. Localización de emprendimientos de "tipo barrio parque" o fin de semana. Área GBA. Período 1910-1930. Confeccionado sobre el plano base de Randle, que muestra el crecimiento de las áreas urbanas para 1910.

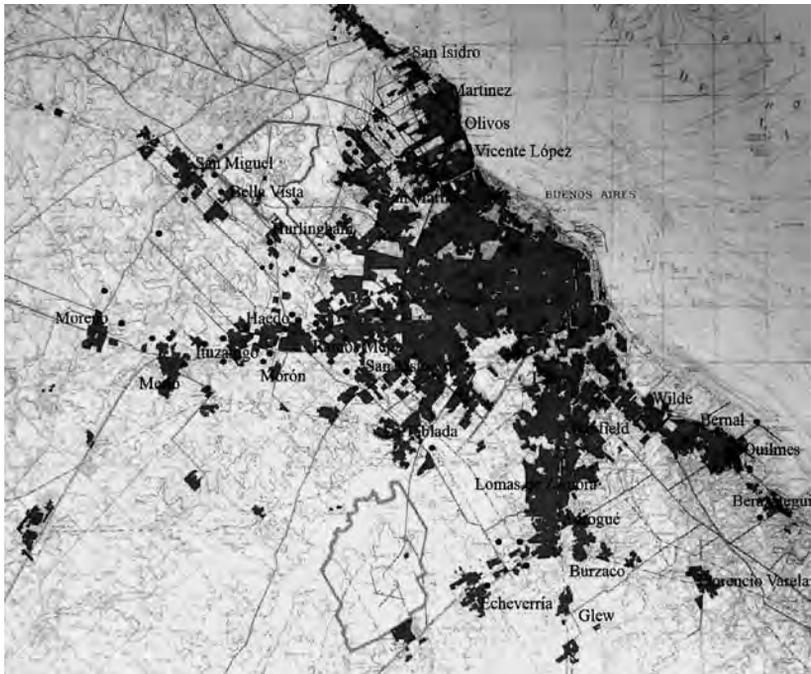


Figura 2. Localización de emprendimientos de "tipo barrio parque" o fin de semana. Área GBA. Período 1910-1950. Confeccionado sobre el plano base de Randle, que muestra el crecimiento de las áreas urbanas para 1947.

se verifica que sólo el 50% de los denominados barrios-parque se materializaron a través de trazados pintorescos con calles curvas. Veremos, entonces, que los ideales de la vivienda unifamiliar en medio de un área ajardinada –como figura condensadora de una vida tranquila y de la felicidad familiar– también se aplicaron en núcleos con trazados que repetían el modelo de cuadrícula de la ciudad tradicional.<sup>16</sup> Cómo se cruzaron estas figuras –la grilla y los ideales asociados al barrio-parque– en apariencia contradictorias, o por qué se utilizó el típico trazado urbano, justamente, para promover formas de vida que pretendían diferenciarse de las que ofrecía la ciudad serán otras de las cuestiones que trataremos de responder.

### **Trazados urbanos informales**

Las primeras propuestas de parcelación con tramas urbanas informales tendieron a plantearse como alternativas residenciales al crecimiento urbano, compacto y continuo. Desde fines del siglo XVIII, en Inglaterra primero y en Estados Unidos después, comenzaron a desarrollarse modelos como el Royal Crescent de Bath (John Wood, el joven, 1767-1774), el Regent's Park de Londres (John Nash, 1823), o Riverside en Illinois (Frederick Olmsted, 1869) que combinaban la construcción de viviendas junto al desarrollo de áreas ajardinadas, generando un escenario de prestigio para la vivienda de sectores acomodados, en donde las áreas verdes funcionaban como una muralla defensiva ante el “ataque” de usos y, sobre todo, de gentes indeseables (Fishman 1987).

A lo largo del siglo XIX aparecieron muchas propuestas similares que se adaptaron a diferentes públicos. En Buenos Aires, se enmarca dentro de esta tradición la construcción del barrio-parque Gran Bourg-Palermo Chico, diseñado por el paisajista Carlos Thays. Realizado en 1912, este trazado se caracterizó por el diseño pintoresquista que, en ruptura con la rigurosidad geométrica imperante en la cuadrícula tradicional, planteó la alternativa de calles curvas y, complementariamente, la ocupación parcial del suelo y el retiro de la línea municipal, a fin de generar un tejido urbano libre y con predominio del verde en aceras y jardines. Situado junto al Parque Tres de Febrero, el conjunto generaba una ruptura en la masa, más o menos indiferenciada, originada en la extensión de la cuadrícula española, introduciendo alteraciones que funcionaron como polos de zonas diferenciadas dentro de la ciudad.

**–Como áreas de crecimiento planificado:** En una etapa un poco posterior, este tipo de trazados pudieron pensarse como alternativas a la expansión urbana desordenada, o a los más tradicionales planes de ensanche.<sup>17</sup> A escala mundial, las tramas ortogonales sufrieron un fuerte retroceso en la segunda década del siglo XX; la difusión de las ideas de la ciudad-jardín hizo que se propagaran, al mismo tiempo, los diseños de calles curvilíneas frecuentemente asociados a ella. Esta elección no se utilizó sólo para las urbanizaciones destinadas a las clases acomodadas; también se aplicaron en los proyectos impulsados por el Estado para conjuntos de viviendas populares.

En los primeros años del siglo XX, el crecimiento de la ciudad se estructuraba a partir de los típicos recursos barrocos: boulevards y avenidas con perspectivas monumentales que quebraban la grilla más densa del centro consolidado; sin embargo, lentamente y a través de proyectos puntuales, empezaban a colarse ciertas ideas que –desde la recepción del movimiento de la City Beautiful o el pintoresquismo centroeuropeo– debatían variantes a la

expansión cuadrículada y la superioridad de la calle recta. Dentro de este marco se debatió en 1908 en el Concejo Deliberante porteño la construcción del Parque Centenario, que preveía también la construcción de un barrio-parque. En la propuesta se proponía una nueva perspectiva para la expansión, que ya no era la extensión de la ciudad central en la prolongación de las avenidas hacia las afueras, sino la posibilidad de incorporar nuevos elementos de urbanismo que dieran lugar, en la periferia, a una ciudad diferente de la tradicional.

Por otra parte, existía en la sociedad cierto consenso sobre la dicotomía entre lo bello y lo útil, que se traducía en el plano de la expansión también mediante una dicotomía entre el trazado con calles curvas o en grilla, y que se hacía extensiva a la aspiración estética o económica asociadas, respectivamente, a cada una de estas formas.<sup>18</sup> Paradójicamente, al mismo tiempo que desde el sentido común y desde algunos grupos técnicos<sup>19</sup> se afianzaban estos pares de opuestos, belleza-trazado pintoresco contra cuadrícula-rendimiento económico, la propuesta de la creación de barrios-parque para el crecimiento de la Capital se justificaba en base a argumentos de orden económico, que se entendían como la condición intrínseca que permitiría encontrar la financiación para el desarrollo de la expansión.<sup>20</sup>

Así, en el ambiente local, la formación de parques y de barrios-parque que los rodeaban podía ser pensada –fundamentalmente durante la década del diez, y en menor medida, del veinte– como opción urbanística justificada en base a argumentos de orden económico-funcional, sin dejar de lado su función social.<sup>21</sup> De acuerdo a lo que proponía la ordenanza de barrios-parque para la Capital, éstos dejarían de ser una intervención excepcional en la ciudad por la doble oportunidad que representaban: producir negocios inmobiliarios rentables, a la vez que funcionar como motores para la transformación urbana; en tanto, al igual que al propio parque, se les adjudicaba cierta capacidad reverberante para influenciar y determinar el progreso en sus áreas circundantes.

Por último, en el caso del Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio de la Comisión de Estética Edilicia, 1923-1925, dentro del programa propuesto se marcó una diferenciación entre la zona urbana, organizada a partir de trazados reguladores de grandes avenidas, y las zonas de expansión, para las que se previó una distribución más pintoresca, ligada a *lo natural* y al fomento de las actividades recreativas y deportivas, con la construcción de parques destinados a ejercicios físicos en torno a los barrios obreros.

En esta nueva etapa, la incorporación de barrios-parque iba dejando de lado la lógica de la singularidad y era planteada como un instrumento del urbanismo, que podía ponerse al servicio del desarrollo de la ciudad. En estas dos versiones –el barrio-parque como forma urbana para la localización de residencias exclusivas, o como alternativa a los planes de ensanche ortogonales– las urbanizaciones en la línea de la ciudad-jardín fueron, en un primer momento, introducidas en nuestro país por grupos de expertos: dentro de la práctica privada, en coincidencia con los sectores sociales más exclusivos de la sociedad, y a través de los proyectos impulsados desde el Estado, en relación a sectores más amplios.

**–Como vehículo de la expansión especulativa:** Hacia fines de la década del diez e inicios de los años veinte, la utilización de este tipo de tramas se amplió a un grupo de profesionales más amplio –técnicos, agrimensores, ingenieros– que los que hasta aquí se han mencionado. A propósito de la difusión de la que empezaba a gozar este tipo de trazados, hay que señalar que la biblioteca de la Sociedad Central de Arquitectos cuenta con una serie de manuales y tratados europeos del siglo XIX, en los cuales abundan láminas y planos con propuestas para

Figura 3. B.P. Manuel Obligado. Fuente: Carpeta de Remates-Partido de Almirante Brown. Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia. MOP. Pcia. de Buenos Aires

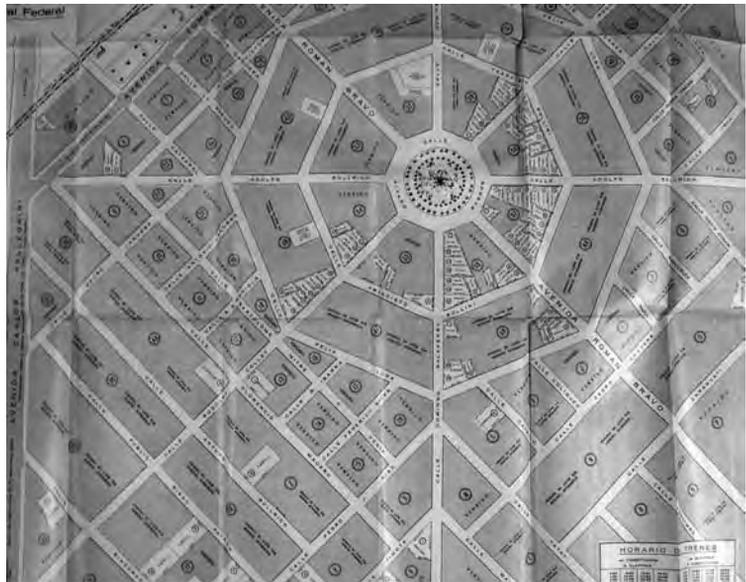


Figura 4. Lavallol. Fuente: Carpeta de Remates - Partido de Lomas de Zamora. Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia. MOP. Pcia. de Buenos Aires.



el diseño de trazados urbanos informales, en una amplia variedad de escalas y presupuestos.<sup>22</sup> Ya sobre el final de los años treinta, revistas de edición local dedicadas no sólo a profesionales, sino también a técnicos y constructores, comenzaban a difundir modelos para loteos suburbanos o pequeñas urbanizaciones de *week-end*.<sup>23</sup> De tal manera que, en coincidencia con el proceso de expansión del GBA, gran parte de las áreas que experimentaron el tránsito de tierras rurales a tierras urbanas lo hicieron a través de la incorporación de diferentes tipos de trazados informales que sirvieron como vehículo de la expansión especulativa. A diferencia de la grilla, en la difusión de estos modelos de diseño estaba implícito el concepto de “unión entre el campo y la ciudad” (Howard 1898), que le daba sustento a la propia idea de suburbio, en tanto constituía una zona diferente con respecto a la línea de edificación continua que caracterizaba a la ciudad, y a los campos abiertos de las áreas rurales.<sup>24</sup> En contraposición a la homogeneización que producía la cuadrícula, los desarrollos de tramas informales daban lugar a la singularidad, en un doble sentido, del conjunto urbano en relación al área que lo rodeaba y, en menor escala, de cada manzana y parcela dentro del conjunto. En el mapa de lo que sería el Gran Buenos Aires podemos comprobar que los trazados informales incorporados se reconocían a la manera de hitos dentro del panorama difuso de la expansión. En el espíritu de los rígidos *patterns* morfológicos que, según describió Benedetto Gravagnuolo, se insertaban en la París medieval rompiendo su lógica abigarrada, en la escena local cualquier figura que rompiera la traza cuadricular, con su correspondiente manzana compacta, lograría consolidar cierto carácter distintivo que muchos de estos emprendimientos mantienen hasta la actualidad. (Gravagnuolo 1991 [1998]).

### **Barrios-parque y expansión**

Sin duda, es dentro de esta última vertiente que debemos comprender los núcleos de barrio-parque que se incorporaron a las áreas de expansión, aunque ahora veremos que, incluso dentro de este marco acotado, los resultados muestran diseños, tamaños y calidades de las más diversas. Siguiendo una clasificación morfológica, presentaremos tres grupos.

**1-** Los emprendimientos de mayores dimensiones, entre 30 y 50 ha, asumieron más comúnmente trazados radio-céntricos, organizados en forma de anillos sucesivos desde una plaza central, como puede ser el caso del Barrio Parque Manuel Obligado (Fig. 3) o Lavallol (Fig. 4). La morfología final tomaba la forma de un círculo inscripto en un cuadrado. Analizados como morfologías abstractas, este grupo de diseños exalta –mejor que cualquier otro– los valores del barrio-parque como espacio de distinción, generando un trazado vial que, a pesar de mantener ciertas vinculaciones, se distingue de la expansión indiferenciada. En los hechos, estos trazados no implicaron necesariamente parcelas de grandes dimensiones, ni aseguraron –como suponían los teóricos ingleses– la formación de áreas exclusivas. El espacio verde público se redujo, en todos los casos, a la plaza central de dimensiones ínfimas en relación a la totalidad de la planta urbana. Pero por sobre todo, a diferencia de los modelos ingleses que mencionamos, luego de que se materializara el trazado viario y se concretaran los loteos, la urbanización de estas áreas quedaba a cargo de la acción de los particulares. De la actitud de los propios habitantes dependió la adopción de las imágenes nuevas y modernas asociadas al habitar suburbano, y en consecuencia, la configuración final del espacio urbano.<sup>25</sup> Algunos

de estos barrios se transformaron en relación con el contexto y los sectores sociales que los ocuparon y les otorgaron nuevo sentido, muchas veces llegando a revertir los objetivos iniciales, implícitos en la propia morfología.

**2-** Una versión diferente sobre la base del modelo concéntrico se utilizó en algunos loteos, que se presentaron como si fueran medio barrio; es decir, que en vez de tomar el crecimiento concéntrico del círculo, tomaban la forma de un semicírculo. En la práctica, esto daba lugar a dos posibilidades; primeramente, la vía de acceso principal constituía el lado recto del semicírculo, de manera que una parte significativa de los lotes en venta estaba en contacto con la vía principal, que en la mayoría de los casos era la única pavimentada (Fig. 5).<sup>26</sup> La otra posibilidad era que el tipo de “semi-barrio” se planteara como la primera fase de la urbanización, a la cual se anexionaría la otra mitad cuando se hubieran vendido la mayoría de los lotes del primer emprendimiento (Fig. 6).<sup>27</sup>

En estas urbanizaciones, si bien se mantenía cierto ideal de distinción que mencionamos para el caso anterior, primaba una actitud más pragmática, en donde se priorizó, por ejemplo, la mayor rentabilidad que generaba la ubicación de los lotes sobre vías de tránsito principales.

**3-** Por último, otros conjuntos de tramas informales daban lugar a formas más libres, en donde, con el trazado mínimo de vías de circulación, quedaban delimitadas grandes manzanas (Figs. 7, 8, 9). Estos conjuntos rara vez funcionaban como una trama abierta de calles, a la manera de la ciudad en cuadrícula tradicional, sino que las calles que daban acceso a los lotes se comunicaban sólo con la vía principal de acceso. Este tipo de configuración tomaba ventajas de una doble condición; por un lado, adscribía a las posibilidades estéticas del tipo de trazado informal, a la vez que aprovechaba las ventajas que en términos de inversión le permitía construir manzanas de grandes dimensiones, a las que se podía acceder con un tendido de calles menor –con la consecuente disminución de los costos de infraestructura. Por los motivos mencionados, salvo pocas excepciones, carecieron de espacio público –veredas, y mucho menos, plazas– capaces de nuclear a la población. Es decir, que por la propia morfología, estos trazados tendieron a conformarse de manera cada vez más autónoma, desvinculados de las áreas de expansión de los alrededores. En una línea de sucesión muy lejana, y en el contexto de “democratización del bienestar” (Pastoriza y Torre 2002) que atravesaba el país, estos modelos buscaron representar el ideal suburbano a partir de la popularización y estandarización de algunos instrumentos del diseño retomados para responder a las necesidades de sectores más amplios de la población. En Buenos Aires, por la simplicidad del trazado, que se podía adaptar fácilmente a urbanizaciones de pequeñas dimensiones y por las ventajas económicas que implicaba, fueron muchos los loteos que, apelando a diferentes alternativas formales, se armaron sobre esta base.

## **Los núcleos en grilla**

Muchos de los valores y críticas que se organizan en torno a la figura de la grilla son por demás conocidos; entre los primeros aparecen la racionalidad, su capacidad de ordenar el espacio; entre las segundas desde la crítica culturalista se enfatizó su carácter monótono; en Argentina se asoció la figura de la grilla con la barbarie, como condensadora de los valores negativos de la tradición española y la naturaleza anómica de la pampa (Sarmiento 1879);

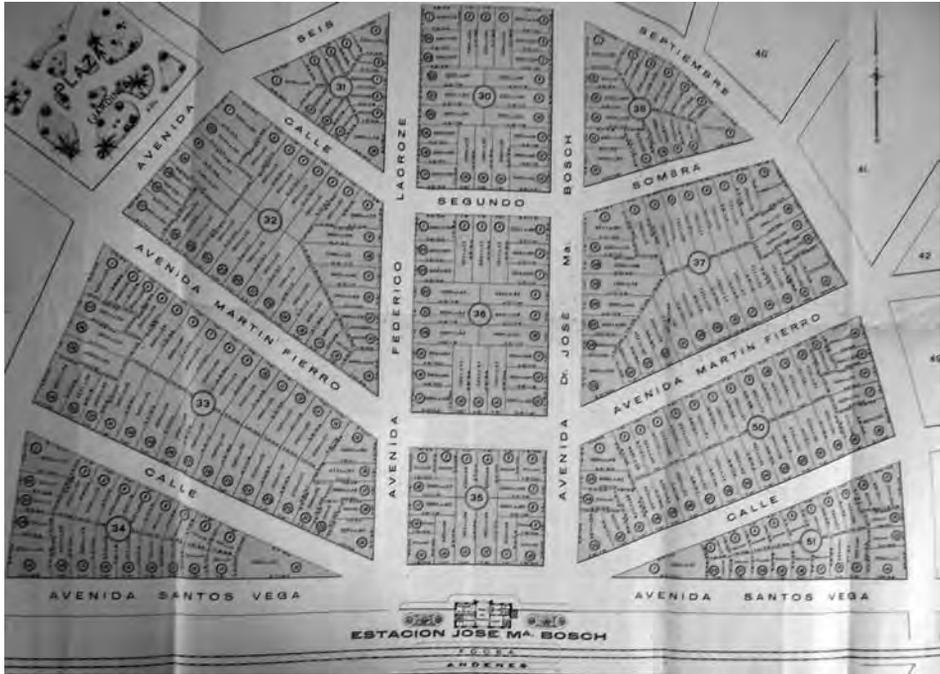


Figura 5. Villa Bosch. Fuente: Carpeta de Remates - Partido de San Martín. Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia. MOP. Pcia. de Buenos Aires.



Figura 6. B.P. Mattaldi. Fuente: Carpeta de Remates - Partido de General Sarmiento. Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia. MOP. Pcia. de Buenos Aires.

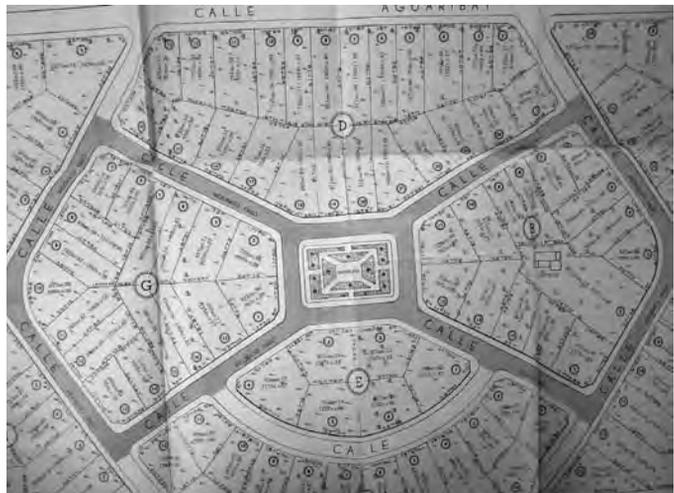


Figura 7. B.P. General Alvear. Fuente: Carpeta de Remates - Partido de Morón. Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia. MOP. Pcia. de Buenos Aires.

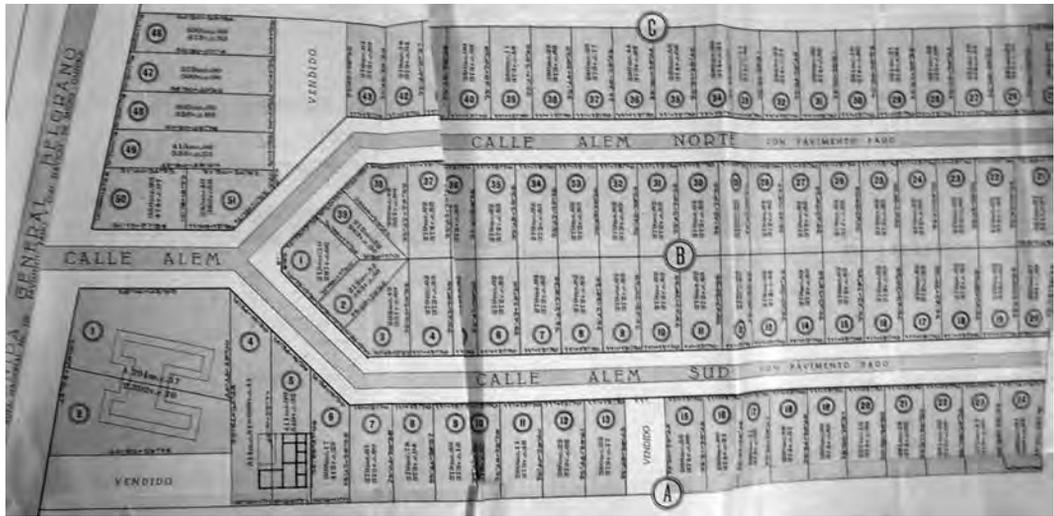


Figura 8. Burzaco. Fuente: Carpeta de Remates - Partido de Almirante Brown. Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia. MOP. Pcia. de Buenos Aires.



Figura 9. B.P. General Alvear. Fuente: Carpeta de Remates - Partido de Morón. Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia. MOP. Pcia. de Buenos Aires.

mientras que, desde una perspectiva internacional, en las lecturas de sesgo socio-económico y político se identificó la grilla con lo más moderno, como recurso morfológico al servicio de la explotación capitalista del territorio (Mumford 1951 [1979: 421], Aymonino 1972, Schuyler 1986, Marcuse 1987); por último, algunas miradas contemporáneas han entendido la homogeneidad de la cuadrícula como una forma moderna de represión, consistente en negar el valor de lo diferente (Sennet 1990). Esta pluralidad de discursos que se organizan en torno a ella es consecuencia de un proceso de ideas que se articularon a través del tiempo, y en relación a los diversos contextos o escenarios de los observadores.

Matizando estas hipótesis, por entenderlas como demasiado esquemáticas, algunos textos (Martin 1972, Kostof 1991, Esperdy 1999, Nelson 2009) señalan que no siempre aquellos proyectos –seguidores o detractores de la grilla– se alinearon con las suscripciones ideológicas que supuestamente se les adjudican. Pensemos, por ejemplo, que los argumentos de Le Corbusier a favor de la grilla moderna –generar espacios de luz y aire, a través de los cuales la naturaleza pueda ingresar a la ciudad– fueron los mismos que en el siglo XIX habían llevado a tantos profesionales a introducir el planteo paisajístico y curvilíneo en el diseño de la ciudad. En esta misma línea de análisis, que propondría visiones más particularizadas en las que se subraya la importancia del contexto de inserción, Gorelik reconoció las cuestiones problemáticas y contradictorias que surgen al analizar su inclusión en Buenos Aires “contaminada por diferentes y contradictorias tradiciones”. (Gorelik 1998:27)<sup>28</sup> Este autor propuso que –aunque en su matriz abstracta y homogénea la grilla puede entenderse como vehículo de la especulación capitalista– su aplicación a inicios del siglo XX en la expansión de la ciudad de Buenos Aires, dentro de los actuales límites de la Avenida Gral. Paz, funcionó como elemento homogeneizador de los vastos descampados que rodeaban la ciudad hasta el flamante límite. Esta intervención debe leerse como una manifestación de la voluntad del Estado para que la incorporación al mercado de una enorme cantidad de tierras se hiciera de acuerdo con una delineación pública idealmente equitativa, en todas las direcciones de crecimiento potencial de la ciudad. Las preguntas que surgen en relación a este tipo de trazado son de qué manera y bajo qué sentido se realiza su incorporación más allá de los límites de la ciudad capital.

## Grilla y expansión

El plano ortogonal se apoya, para su formación, en una trama de calles que se cruzan en ángulo recto, definiendo un sistema de distribución viario regular y manzanas que pueden ser cuadradas o rectangulares, que permiten obtener un máximo número de parcelas de tamaño uniforme. Además, una de las principales ventajas que presentaba la parcelación en grilla, en contraposición a los trazados informales que analizamos en el apartado anterior, era la posibilidad de crecimiento a través de la anexión de parcelas laterales.

Como mencionamos, su uso dio lugar a dos tipos de amanzanamiento:

- 1-** En las ocasiones en que la cuadrícula tomaba un formato rectangular y alargado se reducía al mínimo el sistema de accesos, generando –como configuración final– asentamientos compactos y uniformes (Figs. 10 y 11).
- 2-** En una segunda opción, cuando siguieron el esquema tradicional del damero porteño, se generaron lotes desproporcionados, donde la profundidad de la parcela llegó hasta a quintuplicar su ancho (Figs. 12 y 13). En este sentido, puede decirse que el damero porteño y su



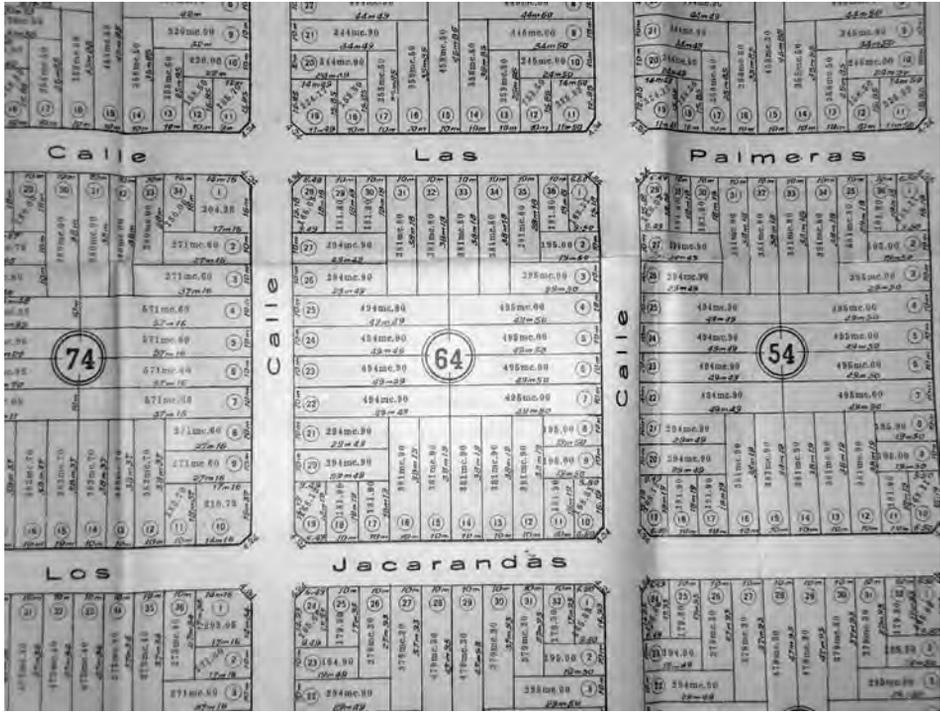


Figura 12. B.P. Jacarandá. Fuente: Carpeta de Remates - Partido de Quilmes. Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia. MOP. Pcia. de Buenos Aires.

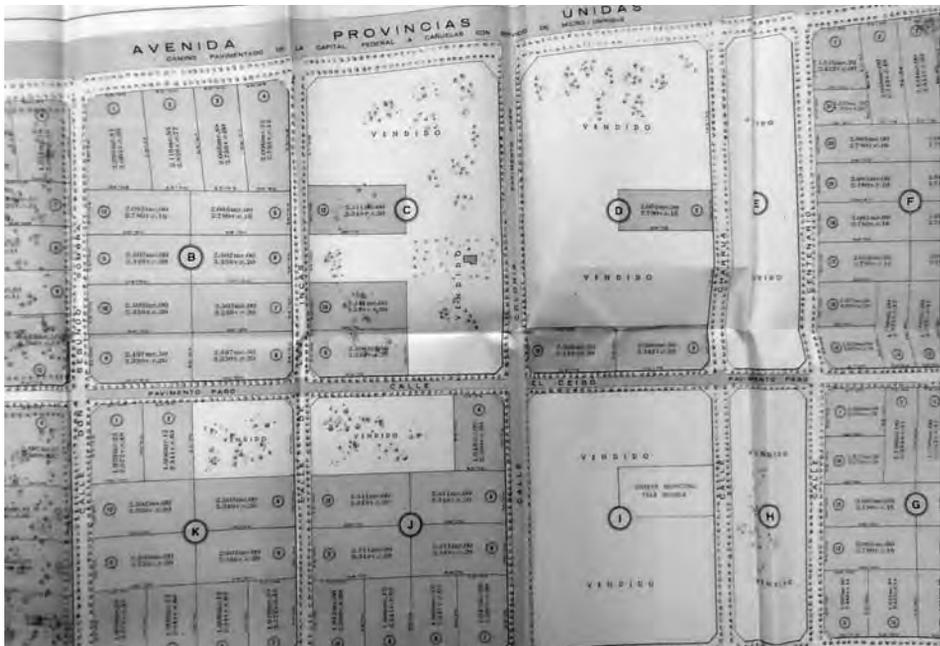


Figura 13. B.P. Santa Clara. Fuente: Carpeta de Remates - Partido de La Matanza. Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia. MOP. Pcia. de Buenos Aires.

aplicación en las áreas de expansión, echaron por tierra la idea de la racionalidad geométrica al servicio exclusivo de la explotación de la renta del suelo. Si se la compara con la manzana rectangular popularizada en el plano de Nueva York, que anula todo elemento residual en la renta del suelo, en Buenos Aires queda demostrada su condición de irracionalidad. Desde el punto de vista económico, el damero implica la generación de enormes áreas vacantes sin posibilidades de usufructo. Mientras que, desde una perspectiva estética –si bien contribuye a mantener la condición de baja densidad, dada generalmente por la profundidad de los lotes– el hecho de que las áreas libres quedaran relegadas a los interiores de la manzana, excluía toda posibilidad de construir, en la sumatoria total de lotes, el ideal suburbano de “casitas en medio de un espacio verde”

### **Reflexiones finales**

A pesar de las interpretaciones más clásicas que han caracterizado la expansión del GBA como zona de residencia popular, el escenario que hemos trazado a lo largo del trabajo contribuye a matizar esta visión. Sin caer en el extremo opuesto, hay que destacar que a lo largo de la primera mitad del siglo XX, la creciente incorporación de urbanizaciones de barrios-parque y de fin de semana contribuyó a consolidar un tipo de uso “recreativo” que modificó el panorama de la expansión, sin llegar a anular el clima imperante en aquellos sectores que ya gozaban de un sello más definido. Desde la perspectiva territorial, estas urbanizaciones se asentaron fundamentalmente sobre una nueva franja que se agregaba a la urbanización, alejándose hasta 40km de la Capital; su incorporación, a modo de “proyectos individuales”, se superpuso a la configuración precedente dando lugar a la formación de un escenario fragmentario, dentro del cual resalta la singularidad de las nuevas urbanizaciones.

En relación a estas últimas, concentradas bajo la denominación de barrios-parque o loteos de fin de semana, se introdujeron al área de crecimiento loteos suburbanos de baja densidad. A partir de esta definición laxa, se concentraron trazados pintorescos, interpretaciones más libres con algunas calles curvilíneas; llegando incluso a aplicar este nombre a urbanizaciones que repetían el damero urbano tradicional y cuya única vinculación con el espíritu del barrio-parque era su utilización como instrumento al servicio de la expansión.

En efecto, a partir de la década del diez y de manera más notoria a partir de los años treinta, la incorporación de las urbanizaciones de barrio-parque y de fin de semana dentro de la lógica de la expansión especulativa en manos de diversos agentes relacionados al mercado de tierras, buscó extender el ideal suburbano a partir de la popularización y estandarización de algunos instrumentos del diseño, retomados para responder a las necesidades de sectores más amplios de la población. Esta circunstancia podría explicar la diversidad de tramas y calidades que se incluyeron bajo esta denominación, y que dieron lugar a dos grupos bien diferenciados. Por una parte, cualquiera de los loteos informales del primer grupo debe ser entendido como continuador de los valores del barrio-parque como espacio de distinción; aunque su inserción en el GBA no necesariamente implicó la conformación de áreas exclusivas a las cuales el modelo se asociaba en un principio. En el ambiente local –si bien se apeló al modelo por una serie de asociaciones y por los modos de vida a los que remitía– la actitud pragmática con la que se aplicó lo fue distanciando cada vez más de las aspiraciones que un día le habían dado origen. En segundo lugar, el gran número de urbanizaciones en grilla, que

también buscó capitalizar el prestigio que acompañaba esta denominación, lo hizo a través de la única condición que, según Fishman, debía mantener una urbanización para poder considerarse en la línea del barrio-parque suburbano: la baja densidad (Fishman 1978: 71).

En este contexto, la base de la amplia aplicación de la grilla al crecimiento suburbano en Argentina debe entenderse como la forma más llana al servicio de la especulación inmobiliaria, considerando además dos cuestiones: por un lado, a diferencia de lo que sucedió en Inglaterra, donde por detrás del ideal suburbano existió un fuerte rechazo a la ciudad tradicional –traducido en el abandono de los trazados en grilla que a ella se asociaban– en Argentina el largo camino recorrido desde la idea del suburbio aristocrático a la incorporación de los loteos tipo barrio-parque en el GBA fue paulatinamente disolviendo esta dicotomía ciudad-campo. Si bien los loteos de fin de semana seguirían viéndose como refugio ante la urbanización abrumadora, los valores morales que en los orígenes británicos se asociaban a la pequeña comunidad suburbana se fueron desvaneciendo. Entre otras cosas, este quiebre permitió que en el GBA la idea de barrio-parque también pudiera materializarse a través de la grilla.

Por otra parte, no debe soslayarse la tradición de regularidad, de larga data en nuestro país. En este sentido la aparente contradicción entre el barrio-parque y su materialización a través de la grilla, no es tal si pensamos que su implementación respondió, más que a un concepto de ciudad, al modo de construirla; cuya vía, casi por defecto, era la trama cuadrículada.

## BIBLIOGRAFÍA

- AADV. 2004. "Buenos Aires". *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*. (comps.) Liernur, Francisco y Aliata, Fernando. Buenos Aires: AGEA.
- ALIATA, FERNANDO. 2006. *La ciudad regular. Arquitectura, programa e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario (1821-1835)*. Buenos Aires: UNQ-Prometeo
- AYMONINO, CARLO. 1972. *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*. Barcelona: Gustavo Gili.
- COMISIÓN DE ESTÉTICA EDILICIA. 1925. *Proyecto Orgánico para la urbanización del municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal*. Buenos Aires: Talleres Peuser.
- BALLENT, ANAHÍ y GORELIK, ADRIÁN. 2001. "País urbano y país rural: la modernización del país y su crisis", en *Nueva historia Argentina. Crisis Económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)*, (dir.) Cattaruzza, Alejandro. Buenos Aires: Sudamericana.
- BOURDIEU, PIERRE. 1989. "Les conditions sociales de la circulation internationale des idées", en *Conférence prononcée le 30 octobre 1989 pour l'inauguration du Frankreich-Zentrum de l'université de Fribourg*. Publicado en 1990 en les Cahiers d'histoire des littératures romanes (14e année, 1-2, p.1-10).
- BUJÁN, JORGE. 2006. *La colectividad británica en Quilmes*. Tesis de Maestría inédita, Buenos Aires: U.B.A.
- CERDÁ, IDELFONSO. 1867. *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios al Ensanche de Barcelona*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1967.
- CHIOZZA, ELENA. 1983. "La integración del Gran Buenos Aires", en *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*. L. A. Romero y J. L. Romero, (dirs.), Buenos Aires: Editorial Abril.
- CLICHEVSKY, NORA. 1975. *El mercado de tierras en el área de expansión y su incidencia sobre los sectores populares. Período 1943-1973*. Buenos Aires: Centro de Estudios Urbanos y Regionales, Instituto Torcuato Di Tella.
- DAL CO, FRANCESCO. 1975. "De los parques a la región. Ideología progresista y reforma de la ciudad americana", en A.A.V.V., *La Ciudad Americana. De la guerra civil al New Deal*. Barcelona: Gustavo Gili.
- ESPERDY, GABRIELLE. 1999. "Defying the Grid: A Retroactive Manifesto for the Culture of Decongestion". *Perspecta* 30. p.10-33.
- FAVELUKES, GRACIELA. 2008. "Medios técnicos y construcción de la ciudad", en *Registros*, 5: 87-104.
- FISHMAN, ROBERT. 1987. *Bourgeois Utopias: the rise and fall of suburbia*. New York: Basic Books.
- GERMANI, GINO. 1942. "La clase media en la ciudad de Buenos Aires: Estudio preliminar". *Boletín del Instituto de Sociología*, N°1, Facultad de Filosofía y Letras UBA. Versión on-line: <http://www.jstor.org/stable/3466371>.
- 1955. *Estructura social de la Argentina: análisis estadístico*. Buenos Aires: Raigal.
- GÓMEZ PINTUS, ANA. 2010. "Las dimensiones del pintoresquismo. Suburbios residenciales, arquitectura y prácticas

profesionales. Buenos Aires, 1910- 1940." Tesis de Maestría inédita, Buenos Aires: UTDT

GORELIK, ADRIÁN. 1998. *La grilla y el parque. Espacio público y cultura en Buenos Aires. 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.

GRAVAGNUOLO, BENEDETTO. 1991. *La progettazione urbana in Europa. 1750-1960*. (Gius, Letterza e Figli) *Historia del Urbanismo en Europa. 1750-1960*. Madrid: Ediciones Akal, 1998.

HIERNAUX, DANIEL y LINDÓN, Alicia. 2004 "La periferia: voz y sentido de los estudios urbanos". *Papeles de Población* n° 42. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México.

IZASKUN, LANDA. 2004. "Modelos urbanos y transferencias en Caracas: el caso del primer suburbio jardín de Manuel Mujica". *Proceedings 11th Conference of the Internacional Planning History Society*. Barcelona.

KOSTOF, SPIRO. 1991. *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings Through History*. London: Thames & Hudson.

MARTIN, LESLIE. 1972. "The grid as generator". *Urban Spaces and Structures*. Martin, Leslie y March, Lionel (ed.) Londres: Cambridge University Press.

MARCUSE, PETER. 1987. "The grid as City Plan: New York City and *laissez faire* planning in the nineteenth century". *Planning Perspectives* n° 2. Nueva York.

MUMFORD, LEWIS. 1961. *The City in History* (Harcourt, Brace & World) Trad. Española por E. L. Revol, *La Ciudad en la Historia*. (Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1979)

NELSON, GARRET. 2009. "Grid and Anti-Grid. A landscape dialectic of socioenvironmental ideals" <http://people.matinic.us/garrett/papers/grid-antigrd.pdf> (consulta: 2 de octubre 2011)

PASTORIZA, ELISA y TORRE, JUAN CARLOS. 2002. "La democratización del bienestar", en *Nueva Historia Argentina Los años peronistas. (1943-1955)*, (dir.) Juan Carlos Torre, Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

PERROT, MICHELLE. 1988. "Modos de habitar. La evolución de lo cotidiano en la vivienda moderna". *A&V monografías 14, El espacio privado*. Madrid

RIGOTTI, ANA MARÍA. 1997. "La eterna lucha entre lo bello y lo útil: la difícil conciliación de técnica y estética en el urbanismo científico de principios de siglo". *Block. Revista del Centro de Estudios de Arquitectura Contemporánea*, 1: 71-82.

SARMIENTO, D.F. "Arquitectura doméstica" (15-10-1879), en *Obras Completas*. Citado en Gorelik, Adrián. 1998. *La grilla y el parque. Espacio público y cultura en Buenos Aires. 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.

SCHUYLER, DAVID. 1986. *The New Urban Landscape. The redefinition of City Form in Nineteenth Century America*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.

SCOBIE, JAMES. 1977. *Buenos Aires: del centro a los barrios, 1870-1910*. Buenos Aires: Ediciones Solar.

SENNET, RICHARD. 1990 "Las ciudades norteamericanas: planta ortogonal y ética protestante." *Revista Internacional de Ciencias Sociales, Barcelona*. 125: 281-299.

SILVESTRI, GRACIELA. 2008 "La vida en clave verde. Cambios en las formas de habitar urbana y rural a mediados del siglo XIX". *Registros*, 5: 16-29

TEYSSOT, GEORGES. 1988. "Lo social contra lo doméstico. La cultura de la casa en los últimos dos siglos." *A&V monografías 14, El espacio privado*. Madrid

TORRES, HORACIO. 1975. "Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires". *Desarrollo Económico*, Vol. 15, n° 58 (Jul. - Sep., 1975), p. 281-306.

WILLIAMS, RAYMOND. 1973. *The Country and the City*. (Oxford University Press.) Traducción española Alcira Bixio. *El campo y la ciudad*. (Buenos Aires: Paidós. 2001)

## NOTAS

**1** Se denomina Área Metropolitana de Buenos Aires a la continuidad urbanizada que se observa en la Capital Federal y sus territorios adyacentes. Recibió esta denominación por parte del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) a partir del censo 2001.

**2** Es necesario reflexionar sobre las divergencias entre las transformaciones materiales que sufre un objeto, espacio o paisaje, y las imágenes que sobre él se construyen. El abordaje de conceptos como representaciones o imaginarios nos remite a los aportes propuestos por el análisis cultural, que han señalado el carácter cultural de los elementos materiales tal como se presentan en los discursos literarios y sociales. Raymond Williams (2001) plantea que la percepción y valoración que tenemos de la ciudad desde las crónicas literarias, no sólo nos permite conocer el objeto estudiado, sino que también revela el punto de vista del observador, que opera cargándolo de significados sociales y culturales de acuerdo al contexto vigente.

**3** Uno de los textos que mejor abordó este proceso es el ya clásico estudio realizado sobre Buenos Aires de James Scobie. (1977).

**4** De acuerdo a Horacio Torres (1975), a partir de los años cuarenta se modificaría el mapa definido por la dimensión social de la segregación, que comenzó a desdibujarse en relación a las coordenadas Norte-Sur a la vez que registraba diferencias más marcadas en los ejes radiales (centro-periferia). Las zonas de suburbanización "buenas" mantuvieron

–durante todo el periodo– una distancia al centro promedio de 9 km, mientras que las zonas “malas” irían tomando localizaciones cada vez más alejadas, de manera tal que en 1960 se encontraban a una distancia promedio de 18 km.

**5** La sanción de la Ley Nacional de Vialidad que dio origen a la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) en 1932 fue decisiva para la extensión y modernización de la red vial, a la vez que puede entenderse como expresión de la actitud modernizadora que emprendió el Estado Nacional. (Ballent y Gorelik 2001)

**6** Para un estudio clásico sobre clases sociales en Argentina, ver “La clase media en la ciudad de Buenos Aires: Estudio preliminar” de Gino Germani.

**7** Uno de los trabajos más reconocidos sigue siendo hasta el día de hoy el de Horacio Torres (1975).

**8** Trabajamos sobre un corpus total de noventa loteos relevados en el Departamento de Investigación Histórica Cartográfica de la Dirección de Geodesia del MOP, cuya selección responde a aquellos loteos y urbanizaciones que aparecieran promocionados, bien como barrios-parque o como urbanizaciones de fin de semana. A lo largo de la investigación se hizo presente que muchos de los trazados no reflejan formalmente las características asociadas al barrio-parque o de fin de semana, que supondría lotes amplios, tierras altas y un entorno natural favorable. Sin embargo esta característica no invalidó su selección, ya que parte de nuestra hipótesis es que el peso cultural y el prestigio que a partir de los años treinta adquirieron este tipo de urbanizaciones, condujo a la difusión de nuevos proyectos y, sobre todo, al uso indiscriminado del término como parte de una estrategia inmobiliaria, independientemente de las características reales del emprendimiento.

**9** Pierre Bourdieu (1989) acuñó el concepto de “traducción” en relación al análisis de la circulación internacional de ideas. Allí problematizó las alternativas del “contexto de recepción”. De acuerdo a este autor los textos, ideas, modelos, viajan sin su contexto y son reinterpretados en función de los temas y las problemáticas en juego en el ambiente en donde se introducen.

**10** Los dos sectores de la urbanización a los cuales hago referencia –uno contiguo a la Capital y el otro alejado 20 km o más de ella– fueron definidos con posterioridad al periodo que aquí analizamos como 1er y 2do cordón del Conurbano Bonaerense, siendo el Camino de Cintura el que señala el límite entre estas dos áreas.

**11** Especialmente, los loteos aumentaron hacia fines del periodo, cuando se hizo factible obtener tasas de beneficio más altas que en otros sectores de la economía como consecuencia de la mayor demanda de lotes urbanos y del proceso inflacionario que se desencadenó hacia mediados de la década del cuarenta y generó un flujo de capitales hacia el mercado de tierras. (Clichevsky 1975)

**12** La década del treinta marca el paso del ferrocarril al automóvil. En ese momento el Estado desplegó un plan de construcción de caminos –especialmente durante la presidencia de Agustín P. Justo (1932-1938)– que contribuiría a modificar el territorio pampeano.

**13** Este concepto surge fundamentalmente en los estudios de la vida privada. (Perrot 1988, Teyssot 1988) Sintéticamente, podemos decir que hace referencia a la arquitectura y a los diversos espacios de habitación, haciendo foco en el tipo de relaciones, las formas de vida o los imaginarios que se asocian a cada uno de tales ámbitos. En el desarrollo de este concepto está implícita la idea de que existe una vinculación entre los espacios y las formas de habitar, de tal manera que cada una de las partes condiciona, en mayor o menor medida, a la otra.

**14** Cuando hablamos de suburbio nos referimos a un ámbito de uso residencial extra-urbano que se diferencia en cuanto a usos, densidad de población, características formales y de diseño tanto de la ciudad como del campo. Esta acepción se remonta a la tradición del suburbio anglo-americano como espacio elegido para la habitación, inicialmente, de sectores altos de la sociedad y que a partir del siglo XX se pone al alcance de sectores más amplios. Cuando sea necesario referirse a áreas extra-urbanas que concentran una alta superposición de usos, industriales, comerciales y residenciales de carácter popular, hablaremos simplemente de la expansión.

**15** Varios textos (Buján 2006, Silvestri 2008) ponderan el rol que desde la segunda mitad del siglo XIX tuvo la comunidad británica en la introducción de la sensibilidad pintoresca y en los cambios en las formas de habitar urbana y rural.

**16** En otras ciudades latinoamericanas también se denominan como barrios-jardín algunas urbanizaciones surgidas de emprendimientos inmobiliarios, que tratan de reproducir las condiciones de baja densidad y urbanización ajardinada en la línea del urbanismo de la CJ, aunque se materializan a través de la extensión de la grilla tradicional. (Izaskun, 2004)

**17** Entre los planes de ensanche más difundidos por la urbanística de fines del siglo XIX, se puede mencionar el que se conoce como “Ensanche Cerdá”, cuyo primer anteproyecto corresponde al *Plano de los alrededores de Barcelona levantado por orden del Gobierno para la formación del proyecto de Ensanche de Barcelona* (1855) realizado por el ingeniero Idelfonso Cerdá. (Cerdá 1867) Para Buenos Aires se publicó, en 1904, el plano de extensión realizado por el Departamento de Obras Públicas de la Municipalidad; que proponía la extensión del trazado en cuadrícula a los nuevos territorios anexados a la ciudad en 1887. (AAVV 2004)

**18** Ana María Rigotti (1997) planteó esta tema en el contexto de la urbanística internacional, donde –a pesar de la supuesta contradicción– las más importantes corrientes del urbanismo de comienzos de siglo proponían un compromiso. Por una parte, Camilo Sitte –principal exponente dentro del pensamiento alemán de la corriente de la urbanística pintoresca– consciente de los procesos de modernización, invitaba a negociar solo una parte de la ciudad para lo bello y los arquitectos, dejando el resto a las demandas del tráfico y necesidades de la vida diaria. Una estrategia similar –construir un centro cívico bajo el dominio de la belleza y los arquitectos, en paralelo a la ciudad de los negocios y sus leyes– estaba presente en el movimiento americano de la City Beautiful (1893-1907). Aunque en este caso, la

distinción entre espacios de belleza y de utilidad, no se planteaba en términos de resignación, sino de una discriminación eficientista justificada en términos económicos, aumentando los valores de la propiedad inmobiliaria.

**19** La Ley Provincial de creación de nuevos pueblos, del año 1913, no dejaba lugar a dudas sobre esta conexión: "los casos de trazados radiales y curvilíneos, como el de las ciudades y jardines en los que predominan el concepto estético en lugar del económico..."; Ley n° 3487 de creación de nuevos centros de población y ampliación de ejidos.

**20** El autor del proyecto expuso de esta manera: "Una vez sancionado este proyecto –de formación de barrios-parque– y convertido en ordenanza ella misma suministrará con creces los fondos necesarios (para la formación del parque y urbanización de las manzanas de barrio-parque que lo rodeen), dado que es de suponer el mejoramiento que obtendrían los terrenos destinados a la venta –el 20% del área a desarrollar– producirá en la generalidad de los casos, un valor igual o mayor al costo total del barrio-parque formado." Actas del Honorable Concejo Deliberante, Ordenanza Formación de Barrios-Parque, 1911, pp. 556.

**21** Se filtraban en la discusión cuestiones que remitían al debate de la segunda mitad del siglo XIX en Norteamérica, y que sin duda encontraban un origen anterior en urbanizaciones como Regent's Park en la ciudad de Londres. Como señaló Francesco Dal Co (1975: 170), después de los años cincuenta (1850) el problema de los parques urbanos se había convertido en Norteamérica en tema central del debate sobre el papel que el gasto público debía asumir en la creación de servicios sociales, debate que encontraba formas de resolución cuando el desarrollo del propio parque se financiaba con el aumento del valor de las áreas residenciales circundantes.

**22** Dos textos fundamentales se conservan en la SCA, Payne, A.H., *The Builders Practical Director. Plans, sections and elevations with detailed estimates, quantities & prices*, Liepzig and Dresden, London, 1859. Wesser, Rudolf, *Beitrag zur Bauwissenschaft*, Verlag von Ernst Wasmuth, Berlin, 1903.

**23** Podemos mencionar *El Arquitecto Constructor* que publicó, entre otros, los planos del fraccionamiento y viviendas modelo para un barrio-parque en Los Talas, Berisso (Revista *El Arquitecto Constructor*, Federación Argentina de la Construcción y Centro de Constructores de Obras, año XLI, n° 694, diciembre 1949), o la *Revista del Centro de Arquitectos Constructores y Afines* (CACyA).

**24** Así lo entendían también los promotores locales que anunciaban para un loteo: "Mire el verde horizonte que de allí se divisa sin obstáculos en todas las direcciones y usted verá como es posible estar a la vez en la pampa y en Buenos Aires." Moreno, Parque Residencial El Ensueño 1947, en "Carpeta de Remates-partido de Moreno", Departamento de Investigación Histórica Cartográfica, Dirección de Geodesia, MOP, Provincia de Buenos Aires. En torno a este tema también es interesante ver el debate que plantean Hiernaux y Lindon (2004) a propósito de los diferentes modelos y formas de entender los suburbios.

**25** En un trabajo anterior he demostrado cómo algunos núcleos particulares, fundamentalmente aquellos en donde se concentraban grupos de la elite, buscaron reproducir el escenario y los modos de vida provenientes de los principales polos de referencia de la época (inicialmente Francia e Inglaterra, y ya hacia la década del treinta Estados Unidos) que se conocían de manera directa o por medio de publicaciones internacionales. En estos sitios se lograba traducir, de modo más fiel, el espíritu del barrio-parque proveniente de los modelos ingleses que mencionamos. (Gómez Pintus 2010)

**26** Tales podrían ser los casos de Villa Bosch (San Martín, 1934), Barrio Parque La Primavera (Gral. Sarmiento, 1946), Barrio Parque Balneario Quilmes (Quilmes, 1947) y Barrio Parque Longchamps (San Isidro, 1945).

**27** Esta situación se constató por ejemplo en el Parque Mattaldi (Gral. Sarmiento, 1936) o Hurlingham (Morón, 1947).

**28** Tradiciones y lógicas históricas del trazado regular que caracterizan las distintas etapas de la expansión y consolidación de la ciudad histórica. (Aliata 2006; Favelukes 2008)

# LA AVENIDA MÁS ANCHA DEL MUNDO. POLÍTICA, ARQUITECTURA E IMAGEN

Alicia Novick \*

■ ■ ■ En el marco de interrogantes acerca de los procesos de construcción de la ciudad, el artículo examina los debates y las alternativas del proyecto y de la obra de la Avenida 9 de julio en Buenos Aires, imaginada a fines del siglo XIX y construida en los años treinta. Se parte del supuesto según el cual el estudio de los proyectos permite examinar la conjunción de tiempos cortos y largos, los modos de acción de actores individuales y colectivos así como las articulaciones entre ideas y cambios en el espacio físico de las ciudades. Desde esa perspectiva, se analizan las lógicas técnicas, las políticas y las estrategias de propaganda que intervienen en torno de la obra pública. En primer lugar se identifican los actores y las estrategias que se juegan por detrás de la toma de decisiones. En segundo lugar, se coloca el foco en los proyectos de arquitectura y de urbanismo, que se fueron formulando para el sitio. En tercer lugar, se revisa el rol que le cupo a las representaciones gráficas que se utilizaron como recurso de difusión y publicidad.

**PALABRAS CLAVE:** Buenos Aires. Historia urbana. Historia del urbanismo. Diseño Urbano.

**KEYWORDS:** Buenos Aires. Urban History. Planning History. Urban Design.

El 12 de octubre de 1937 a las 11.30, autoridades nacionales y municipales de todas las jerarquías ocupaban los palcos oficiales instalados en la Plaza de la República. La suelta de palomas con los colores patrios, los conciertos ejecutados por las orquestas militares y la Banda Municipal animaron al público durante la celebración. Después de las 21 horas, sobre las gigantescas pistas instaladas sobre el pavimento de la flamante avenida, se iniciaba el multitudinario baile popular. En coincidencia con los festejos del Día de la Raza, se celebraba la inauguración de la Avenida 9 de julio. Y si bien sólo se habían abierto las primeras cinco cuadras de las treinta y tres previstas en el proyecto, la rapidez de la construcción y sus alardes tecnológicos se presentaban como testimonio de una intendencia eficaz.

Amílcar Razzori, el Director de Obras Públicas, agradecía emocionado el privilegio que le deparó el destino de poder ocuparse de “la más grande obra pública que se ha realizado en la ciudad de Buenos Aires desde su fundación” (Razzori 1938: 45). El discurso del presidente Justo, difundido por radio, en similar registro, se complacía de inaugurar un proyecto de vieja data, respaldando al mismo tiempo al intendente frente a las críticas de sus detractores. En contraste, para la oposición política, la Avenida aparecía como el corolario de las decisiones inconsultas de autoridades que desconocían la división de poderes. En los debates del legislativo municipal se había argumentado acerca de la discrecionalidad en la selección de las empresas constructoras, de la falta de controles y del monto desmesurado de los gastos que

hipotecaban el futuro del municipio. El proceso era similar, según argumentaba el representante de la Concentración Obrera, al de “los regímenes de fuerza que, en todos los países se inician con la realización de grandes obras públicas, con el objeto de crear un espejismo constructivo” (VTCD 1937: 321).

Las discusiones atravesaban también a los especialistas. Para los funcionarios la desmesurada traza era un acierto. “La Avenida 9 de julio con sus 140 metros de ancho parecerá exageradamente ancha para el que no la considere como tramo central de penetración de una arteria maestra de tráfico regional” (*La Prensa* 5/5/1937), afirmaba el Director de la Oficina Urbanización, responsable del proyecto, explicando que se trataba de una intervención de carácter metropolitano. Por su parte, los artistas de vanguardia consideraban que se trataba de un espacio de oportunidad para organizar la ciudad nueva en tanto los académicos visualizaban una posibilidad para el despliegue de un eje monumental. Todos coincidían, en cambio, en la mala calidad proyectual, en la falta de debates y de concursos y en el modo dictatorial de tomar decisiones por parte del Ejecutivo municipal.

Sin embargo, en la esfera del público general había consenso en la celebración de las innovaciones tecnológicas, los estacionamientos subterráneos y la escala de la intervención, que eran objeto de intensas campañas de propaganda y encontraban resonancias en la prensa. Las fotos y los gráficos se desplegaban en las páginas de los boletines de los organismos oficiales, las revistas y los diarios, excitando la imaginación técnica de los lectores.

En un contexto de discusiones entre defensores y detractores, el eje viario concebido como avenida a fines del siglo XIX, se materializó en las vísperas de la década de 1940. Su inauguración clausuró el ciclo de propuestas para un eje Norte-Sur, iniciado en los años de la capitalización abriendo a su vez el espasmódico ciclo de su construcción que recién se cerró a fines del siglo XX.

¿Cómo, porqué y para qué examinar las alternativas de esa obra? En términos amplios y a diferencia de los estudios que colocan el foco en los procesos económicos, políticos o socio culturales, consideramos que el estudio de los proyectos permite indagar de manera específica en los procesos de construcción del territorio. Desde esa perspectiva, los proyectos ofrecen un espacio de mediación entre la esfera de las ideas y los cambios en el espacio físico. Según propusimos en otros textos, se trata de un objeto de estudio capaz de iluminar los procesos de transformación del territorio, considerando la conjunción de tiempos cortos y largos, los modos de acción de actores individuales y colectivos, las articulaciones entre ideas y cambios en el espacio físico (Novick 2009).

Para dar cuenta de esa problemática, éste artículo da cuenta de los debates así como de las alternativas del proyecto y de la obra de la Avenida 9 de julio, según tres ejes.

En primer lugar, desde las lógicas políticas, se plantean interrogantes acerca de cómo fue que algunos de los múltiples proyectos que se formulan, se llevan a cabo y transforman el espacio construido. En relación a los procesos de toma de decisiones y de adjudicación de recursos, en “La trama municipal” se identifican los actores políticos y las estrategias que se juegan por detrás de los modos de acción del ejecutivo y del legislativo.

En segundo lugar, desde las lógicas técnicas, se coloca el foco en los proyectos de arquitectura y de urbanismo que se fueron formulando para el sitio. En “Fragmentos de ciudades”, se analizan los diferentes proyectos en danza, considerando su relación con las ideas de ciudad y de sociedad que llevan impresas.

Por último, es de constatar que la Avenida 9 de julio se consagró, a mediados del siglo XX, como un modelo urbanístico de alcance internacional. Ese impacto no fue sólo el resul-

tado de sus innovaciones, fue además el corolario de una sistemática campaña de difusión. En “Imagen”, el tercero de los apartados, se muestra el rol que le cupo a las representaciones gráficas que se utilizaron como recurso para publicitar la gran obra.

### **La trama municipal**

En 1912, como cierre del zigzagueante proceso iniciado a fines del siglo XIX, se aprobaban en el Congreso de la Nación las dos leyes, la 8855 y la 8854, que autorizaban las expropiaciones y los empréstitos para la construcción de la Diagonal Norte y de la Avenida Norte-Sur. Las obras de la Diagonal Norte se iniciaron en las vísperas de la primera guerra mundial y se continuaron muy lentamente a lo largo de los años veinte. Pero, en relación a la avenida, sólo se expropiaron algunas propiedades sin un orden definido, dentro de un proceso más que azaroso y beneficiando siempre a los propietarios. En 1929, en vísperas de la gran crisis, durante la intendencia de José Luis Cantilo, se clausuraron todos los juicios de expropiación, exceptuando aquellos ensanches autorizados por leyes nacionales. Sobre las huellas de la apertura de la calle Corrientes impulsada por Guerrico, el Intendente del golpe militar del treinta, la gestión municipal de Mariano de Vedia y Mitre (1932-1938) durante el gobierno de Agustín Justo, se propuso reforzar una red estructural de calles conformada con Santa Fe, Corrientes, Belgrano, Juramento, las Diagonales y la Avenida Norte-Sur. En Buenos Aires, esas iniciativas eran parte de un programa de políticas de obra pública destinado a paliar la desocupación y la crisis en relación a las ideas de Keynes, presentes tanto en las transformaciones del *New Deal* como en los regímenes totalitarios, y en tanto respuestas a una ciudad y a una sociedad que se transformaban aceleradamente (Ballent y Gorelik 2001, Bejar 2005, Cataruza 2001, Suriano 2000).

La intendencia de de Vedia y Mitre vió en las transformaciones céntricas uno de sus principales objetivos. El centro requiere una “clínica quirúrgica”, a diferencia de los barrios suburbanos que pueden ser resueltos con las herramientas de la “clínica médica”, argumentaba Amílcar Razzori citando términos de Martín Noel y de Le Corbusier para justificar las intervenciones. Desde esa estrategia, se completaban las diagonales, se impulsaba el completamiento del ensanche de Corrientes, se construían varias líneas nuevas de subterráneos, entre otras iniciativas. En el presupuesto que presenta el Intendente en noviembre de 1932 se justifican, desde el plan de gobierno, los más de 30 millones destinados a cubrir los costos de las expropiaciones para la vialidad (VTCD 30/12/1932:5343-79). Estas obras, así como los planes para barrios suburbanos y las nuevas relaciones que establece con las Sociedades de Fomento colisionan con las estrategias de los concejales. Un clima tenso se dirime entre un Concejo Deliberante de signo opositor y un Intendente que “ignora la rama legislativa e inicia e implementa medidas y proyectos dejando impotente y frustrando al Concejo que debate y protesta por los resultados” (Walter 1993: 169). De hecho, la opinión del Concejo no tuvo ninguna relevancia en las decisiones acerca de las compañías eléctricas y de la corporación del transporte, que ponían en juego el control público sobre las empresas de servicios urbanos básicos (Davis 1988; García Heras 1994). Tampoco la tuvo en la adjudicación de recursos para la obra pública.

A mediados de la década del treinta, una mejor situación financiera ofreció las condiciones de posibilidad para encarar muchas de las obras postergadas, cuya realización suscitaba sentimientos controvertidos: entusiasmo por el progreso y también fuertes cuestionamientos

políticos por los mecanismos de toma de decisiones. Primero fue el Obelisco, en 1936. El decreto que autorizaba su realización se aprobó en el mes de febrero y la obra se inauguró en mayo. Ese monumento, además de las controversias que suscitaron su diseño y emplazamiento, fue considerado como una clara transgresión del Departamento Ejecutivo (Novick 1998). Como corolario de una operatoria similar, en mayo del año siguiente se autorizó por decreto la obra de la avenida. Pocos meses después, en octubre de 1937, la inauguración de las primeras cuadras ocupaba las primeras páginas de los periódicos. En ese corto lapso se desalojaron viviendas y locales, se demolieron los edificios existentes, se pavimentó la calzada sobre ambiciosas playas subterráneas que se abrieron al público en diciembre de 1937.

Más allá de la publicitada eficacia municipal, las principales decisiones se habían tomado durante el receso del legislativo. En mayo de 1937, en el comienzo de las sesiones ordinarias, los concejales se enteraban del comienzo de las obras por algunas “fotos y planitos” que recibieron a el Ejecutivo. El desconocimiento de las atribuciones del Concejo, la modalidad irregular en la contratación y control de las empresas, los modos de financiamiento así como las variaciones del proyecto original fueron los principales tópicos del debate. Estas variaciones no eran un tema menor pues la ley 8855 preveía una avenida de 33 metros de ancho y la venta de sobrantes se presentaba como un recurso para financiar la obra. La fáustica propuesta de 140 metros clausuraba esa posibilidad.

La preocupación por la pérdida de esa potencial renta para el Municipio se sumaba a las denuncias acerca de las condiciones de trabajo de los obreros que trabajaban varios turnos y a las protestas de los ocupantes de las cinco manzanas a expropiar. En esos términos, en la sesión del 1 de julio de 1937, los concejales de la oposición elevaron sus críticas (VTCD 20/08/1937). El Partido Obrero acusaba: “Tal lo que hace el señor Mussolini en Italia, el señor Hitler en Alemania; tal como lo hicieron el señor Primo de Rivera en España, tal como lo está haciendo el General Justo en nuestro país y el Intendente en el orden municipal” (VTCD 01/07/1937: 2345). Por su parte, los socialistas y los radicales se hacían eco, cuestionando los manejos con las empresas constructoras, señalando su falta de confianza en los procedimientos del Ejecutivo y proponiendo la interrupción de la obra por las irregularidades (VTCD 1/07/1937: 2358). En ese clima, se solicitaba también un informe detallado acerca de las operaciones en una suerte de interpelación al Intendente (VTCD 1/07/1937: 2359).

Los Secretarios de Hacienda y de Obras Públicas respondieron punto por punto a la interpe-lación. Esos discursos se incluyeron en el libro que edita el ejecutivo en 1938, en el cual se publica la obra. La secuencia general de imágenes y las leyendas contraponen las formas tradicionales de operar sobre la ciudad con las formas más actualizadas (MCBA 1938). La figura del héroe, que destruye para dar lugar a lo nuevo, en colisión con la mirada estrecha de las críticas que no comprenden la dinámica de las transformaciones, fue una de las argumentaciones. El Secretario de Obras, ubica al Intendente en la línea de las gestiones con coraje para la innovación.

Las grandes obras son en la ciudad de Buenos Aires como alumbramientos: conmueven, apasionan, agitan y dan cauce a las pasiones legítimas y también ilegítimas de quienes constituyen la población de la ciudad; porque generalmente esas grandes obras públicas afectan, más que nada, a la parte física de la propia urbe y son algo así como el desgarramiento y la ciudad y sus hombres sufren con dolor ese desgarramiento, dolor que para algunos es fecundo y plausible y para otros motivo de crítica acerba con el propósito de empuqueñecer la acción ajena. (Razzori 1938: 127)

El resultado financiero de la apertura, y de los costosísimos estacionamientos subterráneos, fue crítico, y el gobierno nacional tuvo que salir a socorrer las finanzas municipales. En 1938, el intendente Arturo Goyeneche, tuvo que enfrentar un dramático déficit municipal. Junto con las críticas a la gestión de de Vedia y Mitre, se planteaba la urgencia por contar con instrumentos legales más adecuados, con operatorias de expropiación más pertinentes, con un catastro que permita una política impositiva de mayor alcances, con procedimientos normativos de mayor eficacia, para evitar el descalabro que resultó de las grandes obras. En 1941, cuando el gobierno conservador clausuraba el Concejo Deliberante, se organizaba también la Comisión de Legislación y Finanzas, con ese objetivo.

A lo largo de ese proceso, la relación entre políticos y técnicos fue, ¿o es siempre?, más que controvertida. En 1947, Della Paolera en su texto “Cómo nació y cómo crece la arteria urbana más ancha del mundo”, cuenta que frente a los problemas que abrió la construcción del obelisco, los desajustes de nivel y sus proporciones, se suscitaban innumerables debates entre el Intendente y sus secretarios. Finalmente, se resolvió hacer un concurso de proyectos entre dos reparticiones técnicas, la Dirección de Obras Públicas y la Dirección del Plan de Urbanización. El resultado es conocido, el director del Plan pudo instalar su ambicioso proyecto de *park way* metropolitano, que introduce irónicamente explicando “como un obelisco puede provocar la apertura de la arteria más ancha del mundo”, aunque lograr consenso sobre la solución técnica adoptada no fue una tarea fácil. Cabe preguntarse si fue precisamente por eso, como cuenta el autor en ese mismo artículo, que “los organizadores del acto olvidaron invitar al proyectista al palco oficial”<sup>1</sup> (Della Paolera 1947). “No sabemos si detrás de este proyecto hay un estudio técnico”, reflexionaba provocativamente Wladimiro Acosta desde el grupo argentino de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna. “Tampoco aparece la firma de una persona, con responsabilidad técnica al pie de él. Dijérase que toda obra nace a inspiración de una sola persona: el señor Intendente Municipal” (Acosta 1937: 343). El propio Della Paolera, coincidía, tal como se lee en una de sus dramáticas cartas a sus amigos franceses: “Acá, como siempre, la política y los antojos de las autoridades presiden toda la obra de los técnicos; es igual, estoy seguro, en toda América latina” (Della Paolera 12/10/1939).

Si seguimos el relato de Della Paolera, el Obelisco abrió una ventana de oportunidad, que llevó a la competencia entre los técnicos de dos reparticiones: las oficinas del Plan y de Obras Públicas. La conflictiva y compleja propuesta de 140 metros elaborada por la Oficina del Plan de Urbanización pareció diluirse, en un contexto de críticas –como los mayores costos y las dificultades de la expropiación– frente a la eficacia y la celeridad de su construcción, que le otorgó mayor relevancia al Director de Obras Públicas. Aunque sus ideas estuvieron presentes en los proyectos que transforman la ciudad, ese nivel intermedio de ingenieros de la administración, con perfil burocrático, no llegó a alcanzar proyección pública, a diferencia de los arquitectos célebres o de los artistas del momento. Solo se escucha su voz experta en opiniones o revistas especializadas. Contrastadamente, la figura del Intendente tuvo una doble connotación, en clave negativa era visualizado como un dictador que concentra el poder; en clave positiva se configuraba en el rol del héroe, visionario y audaz, capaz de imponerse con coraje enfrentando la falta de miras de los hombres comunes.

No obstante, el Intendente, más allá de esas caracterizaciones de villano o de héroe de la historia, no actuó solo. Si bien en el proceso de toma de decisiones tuvo un protagonismo destacado, fueron los acuerdos con los funcionarios nacionales y con los de su propio

gobierno así como las alianzas más o menos explícitas con las empresas constructoras las que permitieron encontrar las condiciones de posibilidad, obviando el consenso con las filas de la oposición.

## **Fragmentos de ciudades**

En 1937, se seleccionó uno de los proyectos elaborados en el seno del municipio, pero desde el inicio de la década, una amplia gama de propuestas se debatían en la plaza pública. En el territorio de los arquitectos, el proceso de formulación de la nueva arteria sirvió como terreno para experimentar diferentes modelos de ciudad. Pues las variadas propuestas para la Avenida 9 de julio se vinculaban, de manera explícita o implícita, a los debates contemporáneos. Su escala –la ley preveía una extensión de más de tres kilómetros– y su localización central fueron algunos de los factores que la convirtieron en un prolífico banco de ensayos, en un catálogo de “ejercicios de estilo”, donde se procesaban los nuevos referentes urbanísticos.

Cabe recordar que inicialmente las versiones decimonónicas del proyecto de la avenida fueron de neto corte *haussmaniano*. Se le atribuía el rol de comunicar las estaciones ferroviarias del norte (Retiro) con las del sur (Constitución) asegurando la circulación, la higiene y las posibilidades inmobiliarias. Los debates del Centenario contraponían la Avenida Norte-Sur, sinónimo de regularidad, con la Diagonal Norte, visualizada como un dispositivo del arte urbano, capaz de crear perspectivas quebradas. Ambas lógicas se unen en el Nuevo Plano de 1910 y en las leyes de 1912, que aprobaron conjuntamente la apertura de la Diagonal y de la Avenida Norte-Sur. Pero mientras avanzaba la obra de las diagonales, cuya primera cuadra fue inaugurada por el Intendente Anchorena en 1913, el proyecto de la Avenida Norte-Sur seguía siendo objeto de reformulaciones.

La impronta del arte urbano estuvo presente, por ejemplo, en el proyecto del ingeniero de la Serna publicado en la *Revista de la Ingeniería* (de la Serna 1917). Su objetivo era evitar esa avenida rectilínea “vulgar” y “sin carácter” –que resultaba de la ley 8855 de 1912– combinando “líneas rectas, quebradas y curvas” para lograr “lugares realmente bellos”. En su casi desenfundada búsqueda de la belleza, de la Serna yuxtapuso sin demasiadas precauciones imágenes de los lugares ponderados por Camillo Sitte, los tratadistas alemanes y las obras consagradas de todas las épocas. La idea de fragmentar la extensa avenida creando perspectivas quebradas, pero dentro de una composición más refinada<sup>2</sup>, fue recuperada por el Proyecto Orgánico de la Comisión de Estética Edilicia (Intendencia Municipal 1925) a los efectos de crear centros cívicos capaces de zonificar la ciudad y de operar como núcleos de la burocracia estatal. (Fig. 1)

Más proyectos contemplaban esa ancha franja en proceso de expropiación como una interesante oportunidad para localizar equipamientos. En 1932, el Director de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas (que había participado como miembro de la Comisión de Estética Edilicia) iniciaba las gestiones para ubicar el nuevo edificio del Ministerio, como parte de un monumental portal, sobre terrenos ya expropiados a la altura de la Avenida Belgrano. (Fig. 2) El “rascacielos modernista”, iniciado en 1932 y concluido en 1934 entraba en colisión con la traza ampliada de la Avenida Norte-Sur que se promovía desde la Oficina de Urbanización del Municipio. En un lapidario informe elaborado en 1933, en respuesta a un pedido de opinión sobre el edificio de Obras Públicas, Della Paolera, el Director de la Oficina del Plan de

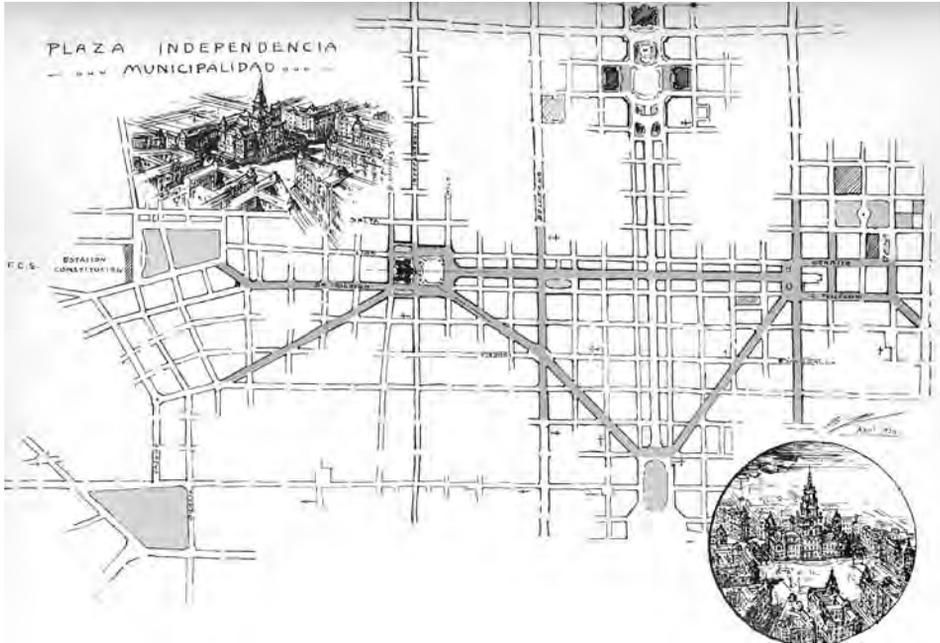


Figura 1. Las propuestas para un Centro de Gobierno. Fuente: Intendencia Municipal, Comisión de Estética Edilicia. 1925. Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio. Buenos Aires: Talleres Peuser.

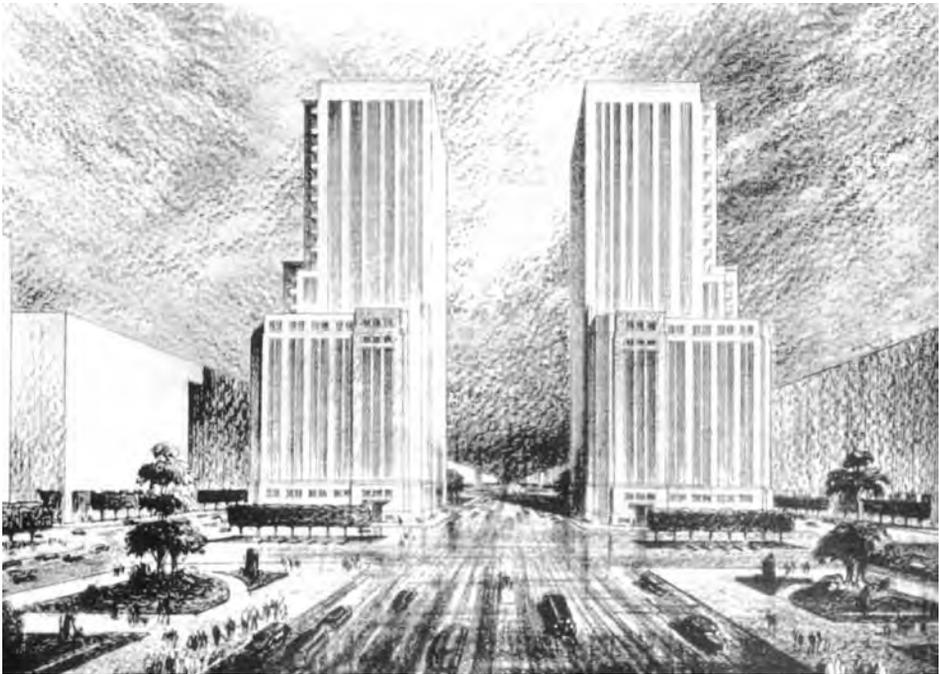


Figura 2. El Ministerio de Obras Públicas como pieza de un portal monumental. Fuente: Molina y Vedia, Juan y Schere, Rodolfo. 1997. F. H. Bereterbide. Buenos Aires: Ediciones Colihue

Figura 3. "Demoliendo el Ministerio de Obras Públicas". Dibujo de Della Paolera. Fuente: Archivo Della Paolera. Museo de la Ciudad.



## Sobre Rieles lo Mudarían a Otra Manzana

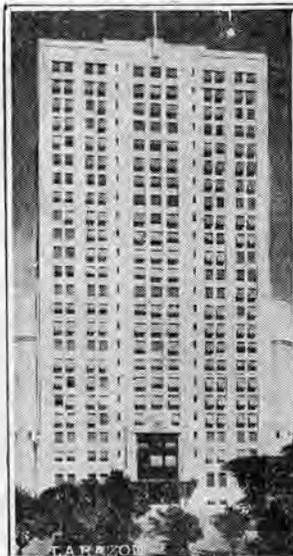
*Un Ingeniero Argentino se Propone Demostrar que el Traslado del Ministerio de O. Públicas, en bloque, es Cosa Posible*

LA apertura de la avenida de Norte a Sur, en el tramo comprendido entre Rivadavia y la plaza Constitución, ha tropezado en su ejecución con el monumental edificio del Ministerio de Obras Públicas, ubicado en la plazoleta de Monserrat. Dicha construcción, de proseguir la gran avenida con el ancho de 140 metros, quedaría fuera de línea en su mayor parte, creando, además de un serio problema al tráfico, otro no menos importante a la estética.

Dos soluciones se habían previsto para remediar tal situación, y ellas eran la edificación de otro edificio de características y dimensiones idénticas frente al que ocupa el ministerio y separado de éste por sólo 40 metros de calle; y otra sería la demolición total de la obra que tantos millones ha costado, para levantarla nuevamente en otro lugar más adecuado y libre de entorpecimientos.

Pero el ingeniero Arturo Ochoa, con quien hemos conversado esta mañana, enunciará, en una conferencia a realizarse el 3 de diciembre en la Sociedad Científica Argentina, un tercer proyecto, que se llevaría a efecto por primera vez en la América del Sur.

—Me propongo demostrar— nos dijo el ingeniero Ochoa— la factibilidad del traslado del rascacielos en bloque y sin que las tareas de las oficinas que



El edificio del Ministerio de Obras Públicas, cuya mudanza sobre rieles a otra manzana se proyecta

en él funcionan se interrumpen un solo instante. En los Estados Unidos de Norteamé-

rica estas operaciones de ingeniería constituyen un espectáculo corriente, al trasladar, no a una manzana inmediata, sino a través de varias cuadras, un edificio monumental de 20 y 30 pisos, sin que los servicios de agua corriente, gas y electricidad sufran suspensión alguna durante el trabajo.

Ilustrará su disertación el ingeniero Ochoa con la proyección de una película cinematográfica, donde se muestra en todos sus detalles la delicada maniobra que representa el traslado de una casa de departamentos —rascacielos neoyorquino— a un nuevo emplazamiento, mediante rieles fuertemente soportados y sobre los cuales, montada en rodillos especiales, se desliza la construcción.

Tal es en síntesis la iniciativa del ingeniero Ochoa al considerar el traslado del monumental edificio del Ministerio de Obras Públicas a la manzana comprendida por las calles Belgrano, Lima, Moreno y Salta, permitiendo así el libre desarrollo de la avenida de Norte a Sur, como es el proyecto de la Intendencia Municipal.

—Para la ingeniería y la arquitectura modernas—concluye el ingeniero Ochoa— no existen hoy cosas imposibles y menos tratándose de realizaciones cuya practicabilidad ha sido probada con éxito en otros países.

Figura 4. Los estudios para el traslado del Ministerio. Fuente: La Razón, 25/11/1937. "Sobre rieles lo mudarían a otra manzana. Un ingeniero argentino se propone demostrar que el traslado del Ministerio de Obras Públicas, en bloque, es cosa posible".

Urbanización, planteaba el peligro que resultaba de esas propuestas vanguardista y utópica, imposible de ser llevada a cabo en la ciudad construida pues resultaba altamente inconveniente tener “rascacielos *yankees* apretujados en la manzana porteña” (Della Paolera 1934). El “centro de Gobierno” no se concretó, pero el edificio del MOP, aislado en el flujo de la avenida, sigue dando testimonio material de los conflictos entre autoridades nacionales y municipales sobre el territorio capitalino. (Fig. 3) De hecho, en 1937, cuando se iniciaba la obra, se estudiaba la posibilidad de mudar el edificio “sobre rieles” y “con los empleados trabajando”, en el afiebrado clima de imaginación técnica que excitaba al público desde las páginas periodísticas (*La Razón* 25/11/ 1937, 27/12/1937, 27/12/1937; *Crítica* 1/12/1937). (Fig. 4)

En esa clave el director de la Oficina del Plan de Urbanización, presentaba su proyecto de calzada subterránea para tránsito rápido. Según su correspondencia, se inspiraba en las soluciones planteadas para las circulaciones a varios niveles en el Concurso de la Porte Maillot<sup>3</sup>, en las propuestas del Plan de Roma y de los Congresos de Vialidad (Della Paolera 1932). Sobre esa multiplicidad de modelos, los dibujos iniciales para la Avenida 9 de julio muestran vías de alta velocidad subterráneas, cuyas rampas y calles laterales de servicio obligaban a liberar la superficie de toda la manzana. Aunque el proyecto era inviable por las obras del subterráneo, que recorrían el subsuelo de la calle Corrientes, la Oficina del Plan persistió en esa idea que fue imponiendo como “imagen de marca”. En 1933, la avenida a bajo nivel fue sustituida por playas de estacionamiento.

En otra controversia, en 1932 Fermín Bereterbide respondió al proyecto oficial mediante un ejercicio de estilo. Se trataba de una avenida de 33 m, tal como había autorizado la ley, flanqueada por una faja continua de edificios de viviendas de igual altura, rematada en un par de centros cívicos monumentales (Bereterbide 1932). Sus referencias eran el proyecto del *Lake Front* de Chicago de 1922, y sobre todo el centro direccional de Eliel Saarinen organizado en torno de dos rascacielos y un *boulevard* monumental que comunicaba espacios públicos y estacionamientos subterráneos mediante una red de circulaciones a varios niveles (Fairfield 1993). El rascacielos, analizado oportunamente por Tafuri (1975) recuperaba las tradiciones del *civic art*. “El uso inteligente del rascacielos en el diseño urbano será la aportación más valiosa que haga Norte-América al arte cívico”, se leía en el manual de Hegemann y Peets (1922: 353). En esos términos, la figura del rascacielos se asociaba al “americanismo”, en tanto uno de los dispositivos más eficaces, en asociación con calles a diferente nivel, para resolver los dilemas de la metrópolis moderna. Los dibujos de Hugh Ferriss ilustran con precisión la intensidad que tuvo la circulación y exportación de ese “americanismo” que no se limitó a dejar su huella en el autor de “Cuando las catedrales eran blancas”. Ese banco de imágenes era el telón de fondo de la propuesta de Bereterbide que retomó la idea del rascacielos organizando un centro de gobierno. En la presentación del proyecto prevalece la potencia de la resolución gráfica de Saarinen, pero en una versión muy simplificada del *civic art* de Chicago, pues no hay una estrategia para apuntar a transformaciones de tenor estructural. (Fig. 5)

La propuesta de Ernesto Vautier de 1933 se funda en otros referentes. Se trataba en este caso de un basamento continuo de comercios y jardines de dos pisos sobre los cuales se concentraban las torres de la ciudad de los negocios. Pero no se trataba de lograr “vastas fachadas uniformes” –como en la Diagonal Norte– sino de apuntar a la “perfección urbana”, a una organización de la ciudad fundada en otras lógicas. Vautier se opone a la morfología de la manzana tradicional e imagina cambios radicales. “Es una ocasión magnífica para dar al núcleo central de la ciudad un órgano urbano verdaderamente moderno, en la organización

de los volúmenes edificados, su loteo y trazado circulatorio” (Vautier 1933: 308). Sus gráficos ensayaban alternativas justificadas en problemas de tránsito, de circulación y normativa. En el revés de sus imágenes están presentes los gráficos de Hugh Ferriss publicados por Hilberseimer en *La arquitectura de la gran ciudad* (1927), las soluciones habitacionales que experimentaba el Le Corbusier de la Ciudad Radiante, las series del urbanismo alemán. (Fig. 6) Ciertamente, Ernesto Vautier no carecía de experiencia en estos “ejercicios de estilo” que a lo largo de la década del veinte había desarrollado junto a Alberto Prebisch, tanto en las transposiciones de la ciudad industrial de Tony Garnier en su Ciudad Azucarera, como en la expresión de *Vers une architecture* de Le Corbusier reformulada en los artículos de la Revista *Martín Fierro* entre 1924 y 1928.

Finalmente, en el pasaje de los dibujos a las obras construidas, se materializó el esquema ingenieril de la Oficina del Plan de Urbanización, ese fáustico *park way* de 140 metros de ancho con estacionamientos subterráneos. La idea de una avenida parque en el centro urbano de Buenos Aires, era muy criticada por los sectores más ortodoxos de los arquitectos del Movimiento Moderno que escribían las notas editoriales de *Nuestra Arquitectura*. En particular Wladimiro Acosta, Ernesto Vautier y Fermín Bereterbide comparaban los procesos y los resultados del *park way* con la avenida de circunvalación –Avenida General Paz– que se construía en esos años (Acosta 1937). Empero, en los discursos técnicos de Della Paolera prevalecía la idea de una obra a escala de la magnitud del “Gran Buenos Aires”. La justificación de la obra, paulatinamente, se fue centrando en el carácter regional de la arteria, en consonancia con la importancia que adquirirían los debates sobre el Gran Buenos Aires en las vísperas de los años cuarenta. “Lo racional y lógico, precisaba Della Paolera en uno de sus textos de propaganda, es que la Avenida 9 de julio se abra hoy con su ancho medio de 140 metros para ponerse a tono y al servicio del Gran Buenos Aires con su mínimo de 4 millones de habitantes”. Así, el megaproyecto se presentaba como una respuesta para la zonificación –pues era capaz de separar la ciudad de los negocios–, para aumentar los espacios libres y verdes, solucionar los acuciantes problemas de la circulación y el estacionamiento de vehículos en tanto el aprovechamiento del subsuelo era sinónimo de innovación tecnológica. En una transposición discursiva, todas las cuestiones a resolver por el plan se aunaban hipotéticamente en esa arteria maestra. Si bien, como aducían sus detractores, tenía ciertas deficiencias proyectuales pues no consideraba la configuración arquitectural del entorno .

Casi diez años después de su inauguración, en el contexto antifascista de la segunda posguerra, Della Paolera restituía, *a posteriori*, el clima de los treinta, tirando una vez más sus dardos contra el Obelisco, caracterizado como “obra edilicia mussoliniana”<sup>4</sup>. Esa argumentación atribuye filiaciones equivocadas al obelisco, soslayando que en los tempranos treinta, las experiencias de la Roma de Mussolini, la de Marcello Piacentini y la de Alberto Sartoris, que había sido invitado de honor en el Congreso de Urbanismo de 1935 organizado en Buenos Aires, fascinaban al entonces Director de la Oficina. Es interesante recordarlo pues, como vimos en su correspondencia, el *park way* se imaginó en un campo de referencias difusas donde se articulan las recomendaciones de los Congresos de Vialidad, los proyectos para Port Maillot y el Plan de Roma.

Esa multiplicidad de referentes muestra lo que se pone en juego en los “ejercicios de estilo” de carácter proyectual, donde los especialistas experimentan con ideas, referentes conceptuales, repertorios de manuales y experiencias. Y si bien por detrás de las formas hay valores y formas de pensar la sociedad y la política, las fronteras son más que difusas. Cier-

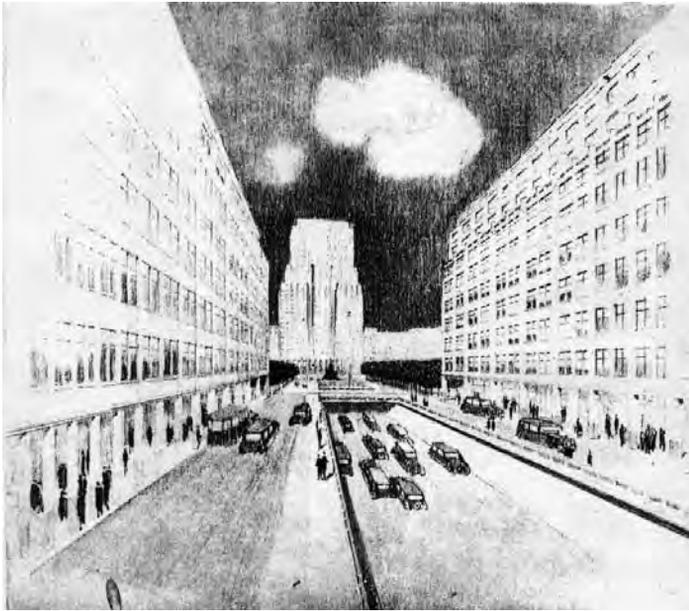


Figura 5. El "americanismo" de Fermin Bereterbide. Fuente: Bereterbide, Fermin. 1932. "Proyecto de ejecución de la avenida transversal de Norte a Sud. Formación de los Centros Cívicos Nacional y Municipal. Avenidas a bajo nivel y playas subterráneas de estacionamiento de automóviles", *Revista de Arquitectura*, septiembre.



Figura 6. Las "supermanzanas" de Ernesto Vautier. Fuente: Vautier, Ernesto. 1933. "La Reglamentación de las Construcciones en la Avenida Norte-Sur. Organización del Volumen edificado del loteo y del trazado circulatorio", *Revista de Arquitectura*, junio.

tamente, algunas de las imágenes del repertorio internacional resonaban en los hombres de gobierno por esos años. El Intendente decide llevar a cabo una avenida de 140 metros y descarta la de 30 metros prevista por la ley. Recordemos también que había sido dell'Oro Maini, Secretario de la Intendencia, quien le solicitó el formato de Obelisco a Alberto Prebisch para el monumento de la Plaza de la República. Es decir que el Ejecutivo municipal seleccionaba, dentro de la oferta existente, las imágenes que consideraba más pertinentes para condicionar el centro de Buenos Aires.

### **Las figuras de la propaganda**

La Oficina del Plan de Urbanización asumió el trazado de la avenida como un tema prioritario. Como mencionamos antes, recién cuando estuvo terminado el obelisco, por razones técnicas estéticas y políticas, la propuesta de los 140 metros encontró sus condiciones de posibilidad. Las adecuaciones del proyecto estuvieron a cargo de la Dirección del Plan, la ingeniería de detalle y la dirección de obra estuvo a cargo del Departamento de Obras Públicas. Y, en su acelerada realización participaron todas las dependencias.

El proceso de toma de decisiones tuvo ribetes tan conflictivos que, aún con las obras en marcha se continuaban formulando proyectos alternativos. Sobre todo porque se inauguraron solamente cinco cuadras y faltaban demoler otras veinticinco. En ese contexto de incertidumbres, la obra fue objeto de una sistemática campaña de propaganda, promovida desde los años treinta para dar a conocer las políticas públicas, a partir de la disponibilidad de los nuevos medios de comunicación como la radio, la prensa y la gráfica en general (Gené 2005). El libro de la Intendencia sobre la Avenida 9 de julio (MCBA 1938) fue el resultado de la acción de un ejecutivo preocupado por mostrar la eficacia de sus acciones. En esa lógica, la producción de las imágenes de la Oficina del Plan de Urbanización apuntó a difundir la obra y legitimar las iniciativas ante los urbanistas de otras latitudes. En un momento de internacionalización del urbanismo, entre quienes intentaron institucionalizar un campo específico de saberes y prácticas, la propaganda y la circulación de experiencias de un lado y otro del Atlántico era una estrategia prioritaria.

Los gráficos que presentan el proyecto, esos que se enviaron a los concejales cuando ya estaba iniciada la obra y se difundieron como gacetilla de prensa, fueron el resultado de un estudio cuidadoso. En los primeros meses de 1937, se distribuyeron dos cortes perspectivados con la ingeniería de detalle del subsuelo. Uno de ellos, mostraba una ciudad homogénea, de volúmenes abstractos, atravesada por una avenida central, cuyo estacionamiento en bajo nivel ocupa el primer plano de la figura. (Fig. 7) El novedoso pasaje subterráneo era el motivo central del otro gráfico en corte. (Fig. 8) Ambas imágenes, como decía *Noticias Gráficas*, permitían apreciar “la hermosa arteria, al par que sus entrañas”, ese subsuelo urbano que no había logrado convertirse en una avenida subterránea.

Los dibujos abstractos, prolijos y neutros, retoman tradiciones gráficas ya instituidas, seleccionando lo que se enfatiza y lo que se soslaya. El “corte”, figura tradicional del lenguaje de la arquitectura inscripto en el orden lógico académico de planta-corte-fachada, era reformulado desde fines del siglo XIX como recurso para mostrar las obras del subsuelo resignificadas por las circulaciones diferenciadas metropolitanas o en propuestas de ciudades del futuro. Por su parte, los “cortes perspectivados”, tributarios de las perspectivas axonométri-

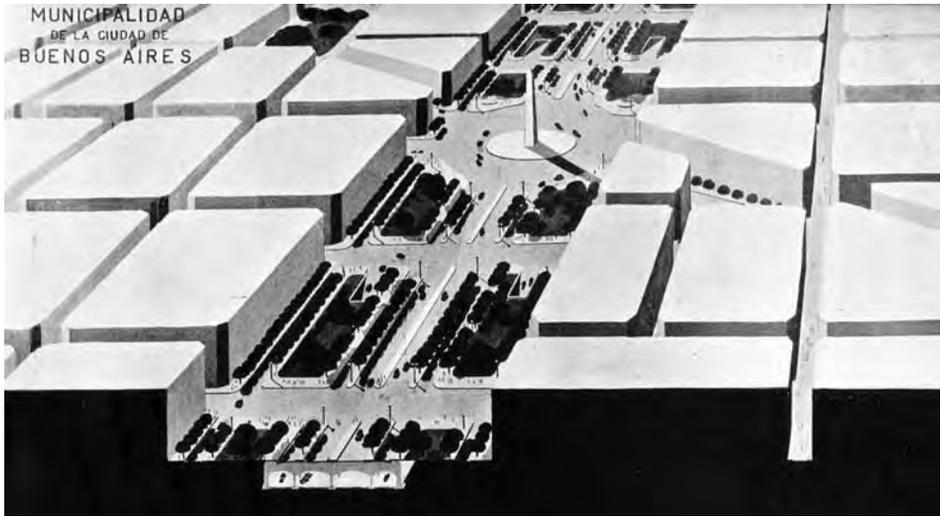


Figura 7. Imágenes de propaganda: el conjunto del proyecto. Fuente: "La Avenida 9 de julio". Separata de *La Ingeniería*. Noviembre 1937.

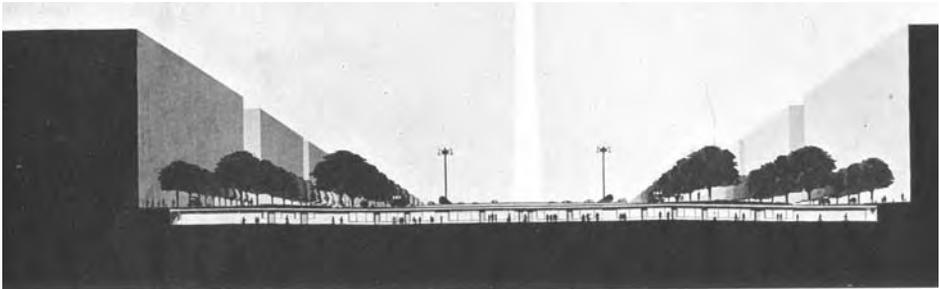


Figura 8. Imágenes de propaganda: el subsuelo. Fuente: "La Avenida 9 de julio". Separata de *La Ingeniería*. Noviembre 1937.

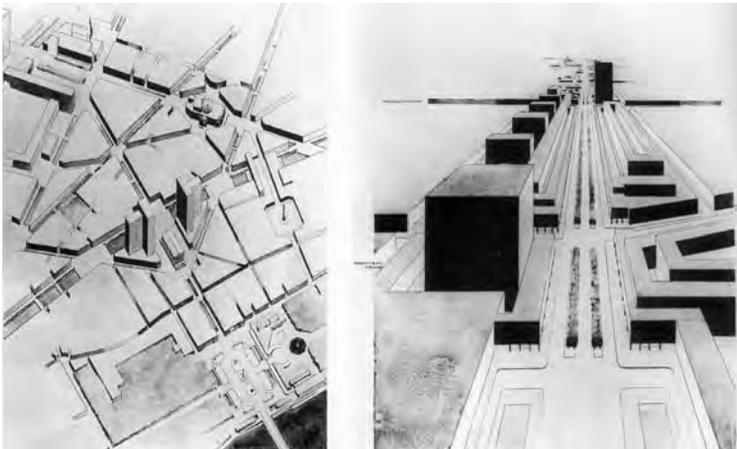
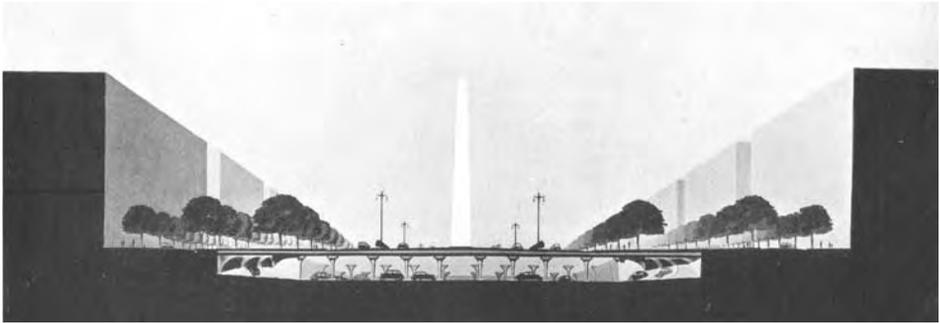


Figura 9. Las perspectivas de Van Esteren. Fuente: Dethier, J. y Guiheux, A. 1994. *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*. Paris: Centre Georges Pompidou.



Figuras 10a y 10b. Esquemas didácticos y alardes tecnológicos. Fuente: Salerno, Blas (h). 1937. "Avenida 9 de julio. Construcción de playas subterráneas y obras accesorias", *La Ingeniería*, N° 758, diciembre 1937. (Número especial dedicado a la Avenida 9 de julio).



Figura 11. Las vistas nocturnas en la ilustración de Walter Ciocca. Fuente: "La Avenida 9 de julio". Separata de *La Ingeniería*, noviembre 1937.

cas, ponían el foco en los ejes de circulación, a la manera de *La Ciudad Contemporánea* de Le Corbusier o de la *Ciudad Vertical* de Hilberseimer. Complementariamente, la geometría abstracta de la edificación uniforme y seriada era utilizada por extensión, para representar la ciudad construida soslayando la heterogeneidad de sus inmuebles. Las ilustraciones de Van Esteren para *La Ciudad de la circulación* de 1924 o para el concurso del *Unter den Linden de Berlin* de 1925 son ejemplos ilustrativos de ese modo de dibujo. Mediante esa operación gráfica la ciudad existente se neutraliza sobre un fondo neutro mientras las redes de circulación ganan protagonismo. (Fig. 9) Ese lenguaje remite a un orden moderno que, con los recursos de la geometría, jerarquiza líneas y neutraliza temas en franco contraste con la profusión de imágenes expresionistas y de los fotomontajes que registraban el caos metropolitano, la velocidad y la inestabilidad de esos años de entreguerras. (D'Elia 1990) En el caso de la avenida, se recurrió a ese lenguaje en el "corte esquemático" que presentaba soluciones técnicas en forma didáctica y en un lenguaje accesible. La ilustración de las playas de estacionamiento subterráneo sostenidas con estructura de losas y columnas "pilsdecken" del subsuelo es ilustrativa (La Prensa 2/06/1937 y 25/7/1937; El Pueblo 25/06/1937). (Fig. 10)

En los días de la inauguración, se incorporó una ilustración de Walter Ciocca que fue tapa de la separata de la *Revista de Arquitectura*, y completaba el repertorio de la propaganda oficial. Se trata de una vista nocturna de la Plaza de la República cuyo fondo es una fachada continua de edificios iluminados según el *New York style*. Las imágenes nocturnas son habituales desde principios del siglo, pues enfatizan la iluminación eléctrica y el misterio de la ciudad dormida. Pero ese dramatismo está contrarrestado por los automóviles y las estilizadas figuras que, tributarias de la publicidad comercial, remiten a la existencia de un sitio recreativo nocturno. (Fig. 11)

Los diarios fueron retomando selectivamente las imágenes y los temarios que distribuía la intendencia y sumando piezas de su propia producción. Durante los primeros meses de 1937 los dibujos técnicos se utilizaron para describir los alcances de la obra, mientras se construían las posiciones a favor y en contra, que vimos resonar en el Concejo Deliberante (*Crítica* 17/02/1937, *Noticias Gráficas* 6/03/1937, *La Razón* 11/03/1937, *La Prensa* 20/5/1937, *La Nación* 2/06/1937). Los artículos transmiten un clima de exaltación por esos procesos de demolición-reconstrucción y, con rol didáctico, complementaron los documentos oficiales con esquemas explicativos. En una segunda fase, la avenida fue un objeto privilegiado para lograr impacto en el gran público y el rotograbado periodístico fue uno de sus soportes principales. En particular *La Nación* le dedica varios suplementos dominicales, donde las páginas en color sepia registran las demoliciones y los amplísimos espacios vacíos que liberaban. (Fig. 12) Luego de la inauguración, prevaleció el interés en las multitudes, las vistas nocturnas y la iluminación y, en diciembre de 1937, el impacto se lograba con los alardes tecnológicos de las playas subterráneas recientemente inauguradas. La "obra gigantesca" era también presentada desde sus *récorde*s. Los 137 días y noches trabajados, los 240.000 metros cúbicos de tierra removidos, los 20.000 metros de hormigón armado utilizados, los 61.000 metros cuadrados de pavimento cubiertos se sumaban a las innovaciones y a las resoluciones estructurales logradas (Zamboni 1937, Salerno 1937).

En esa tarea de difusión, gracias a las relaciones internacionales del Director de la Oficina del Plan de Urbanización, circulaban imágenes de la obra entendida como una pieza ejemplar del plan de Buenos Aires. Es de recordar que el Director de la Oficina había inventado el símbolo del urbanismo en 1934 y era un activo promotor del urbanismo moderno. Esa experiencia

le permitió ocuparse personalmente de la redacción de artículos y folletos que se enviaban a todos los países (Della Paolera, 1937). Como resultado la obra se publicó en una amplia gama de publicaciones especializadas (*Revista Municipal de Engenharia* 1937; *Boletín del Instituto de Urbanismo de Valparaíso* 1937). *Il Messagero* se refería al emprendimiento de Buenos Aires como un ejemplo “que hará escuela en el urbanismo moderno” y *Panorama* destacaba la obra *mussoliniana* (Ponti 1939). El manual de Carl Brünner (1940) le dedica un importante apartado. En efecto, las perspectivas y los cortes fueron exhaustivamente reproducidos, incorporando a la avenida dentro del catálogo internacional del urbanismo.

La controvertida modernidad de las políticas municipales de esos años, fue examinada en los términos de “modernidad reactiva” propuestos por Herf (1990). Desde esa perspectiva, se consideró éste como el momento en que se cierran los proyectos para la ciudad capital formulados a fines de 1880, en el marco de una acción municipal que resignificó simbólicamente el espacio urbano ignorando los alcances de la expansión metropolitana (Gorelik 1998). Sin embargo, al indagar sobre las circunstancias de los proyectos y las obras no es difícil visualizar la sombra del Gran Buenos Aires que anunciaba el autor del *park way*. El dispositivo Obelisco-Avenida fue la impronta más significativa de estos años, por su magnitud y como manifestación de las arquitecturas blancas de los treinta pero también por sus ambigüedades. Es cierto que fue una de las piezas de la celebración del centro cuando la Avenida General Paz se construía como un obstáculo simbólico a la integración de una expansión en crecimiento; pero a su vez, y con el tiempo, la propia avenida se transformó en una verdadera arteria regional capaz de configurar el acceso de un centro de alcance metropolitano. (Fig. 13)

## Notas de cierre

En la Introducción nos preguntábamos, a propósito de la avenida, cómo fue el proceso que llevó desde el proyecto a la obra. Revisar el contexto y las discusiones que suscitó la Avenida 9 de julio en diferentes ámbitos, hace posible la articulación del campo de las ideas, el de los “referenciales” –si se trata del lenguaje de la ciencia política– y el de los procesos de toma de decisiones urbanas. Para los años treinta, el proyecto ya había sido objeto de una legislación que autorizaba la obra y, luego de varios años de debates, ya estaba instalado en las agendas. En un contexto de reactivación del empleo mediante la obra pública, la capacidad de financiamiento y el acuerdo con empresas constructoras favorecían su puesta en marcha. Más allá de las figuras heroicas, tanto de los intendentes como de los especialistas incomprendidos, el proyecto pudo llevarse a cabo por un proceso de construcción colectivo, resultado de la interacción y las negociaciones del jefe y su equipo de gobierno junto con las autoridades nacionales y las empresas. Fue un camino inestable con protagonismos alternativos. El municipio del gobierno conservador no necesitaba del apoyo de los otros partidos políticos, y prescindió de ellos. La adjudicación de recursos se resolvió durante el receso del Legislativo, y al Concejo Deliberante le quedó el limitado rol de caja de resonancias de consensos y disensos en los que el proyecto se transformaba en pieza de la arena de combate en la que se discutía la legitimidad de las decisiones y la validez institucional de los procedimientos.

Ahora bien ¿cómo se selecciona el proyecto? En la esfera de las propuestas técnicas, los referentes de las propuestas en danza no fueron idénticos. Inicialmente, entre el Centenario y los años veinte, los proyectos llevaron la impronta de la estética urbana, en clave *sittteana*



Figura 12a. "En el corazón de Buenos Aires".  
Fuente: Rotograbado dominical. La Nación. 1/08/1937



Figura 12b. "Cómo se transforma Buenos Aires"  
Fuente: Rotograbado. La Nación. 1/09/1937



Figura 13. Foto aérea de la Avenida. Fuente: Archivo Gráfico de la Nación.

primero y en la reinterpretación del *civic art* que retomara el Proyecto Orgánico de 1925. Después de 1932, cuando la Intendencia manifestó su intención de poner en marcha la obra, los funcionarios, los ingenieros y los arquitectos –que conformaban la Comisión de Urbanismo de la Sociedad Central de Arquitectos– elaboraban una nueva serie de proyectos alternativos inspirados en tres grupos de referentes que se solapaban entre sí. Por un lado, revisaban las tradiciones del “americanismo”, esos centros cívicos organizados en torno de rascacielos, marco en el cual se imaginó el edificio del Ministerio de Obras Públicas (1932-1934) y la propuesta de Fermín Beretebide. En segundo lugar, como es el caso de Ernesto Vautier, se probabilizaban los alcances de las súper-manzanas y de los conjuntos habitacionales de nueva generación, viendo la nueva arteria como oportunidad de innovación urbana. Desde otra perspectiva, el gran *park way* céntrico de la Oficina del Plan de Urbanización era, para su impulsor, la ocasión de plantear y resolver problemas de dimensión metropolitana. Cada una de estas propuestas fue ocasión para experimentar y articular los referentes internacionales que circulaban en esos años, y que en conjunto configuraban las agendas del urbanismo de los treinta. En la toma de decisiones prevaleció el proyecto de la Oficina: un eje vial sin edificación que sumaba espacios abiertos. La Intendencia seleccionó la propuesta que por sus cualidades monumentales era capaz de dejar una impronta perdurable en el centro. Su posibilidad de escenario para grandes multitudes y sus alcances metropolitanos parecían responder a las representaciones urbanas de una Intendencia que un año antes había imaginado también el obelisco.

En cierto modo, la circulación de imágenes del proyecto fue tan importante como la obra en sí. Por un lado, en la medida que los saberes del urbanismo se fundamentan en el análisis crítico de las experiencias, sobre la base de una amplia gama de imágenes que circulan, la avenida se instaló en el repertorio internacional del urbanismo. Las formas de representación gráfica adquirieron cierta autonomía y, como muestran los estudios de iconografía, el influjo de las imágenes y los manuales que viajan de un lugar a otro fue abriendo una amplia gama de relecturas. En esa dinámica también ganó trascendencia la figura de los técnicos que la diseñaron, que se presentan al mundo como artífices de la innovación. El *slogan* “la avenida más ancha del mundo”, al que se contraponía “la avenida más corta y más fea del mundo” utilizada por los opositores, era una de las piezas de esa campaña. En ese marco de combates por la opinión, la propaganda, al igual que las inauguraciones que relatamos al comienzo, contribuye a legitimar la gestión de presidentes e intendentes.

Luego de la inauguración de 1937, la obra avanzó espasmódicamente. En 1941 se prolongan cinco manzanas más en orientación sur, llegando hasta la Avenida Belgrano. Paulatinamente se fueron sumando cuadras hasta que, en 1968, se demolía la manzana de la Avenida Santa Fe y el pasaje Seeber desaparecía. En los años noventa, la avenida pasó a integrarse como tramo del proyecto de la red de autopistas proyectadas por los gobiernos militares. (MCBA 1978). En esa instancia, el edificio de la embajada de Francia y el *hotel particulier* de los Álzaga Unzué, hoy Hotel Hyatt, impulsaron el desvío de la traza rectilínea en una reivindicación del patrimonio histórico y cultural. La villa miseria de Retiro, consolidada por las políticas de urbanización de villas de la capital de los inicios de los años noventa, plantean obstáculos para cerrar el anillo vial de nueva generación que se propuso a principios del siglo XXI.

A lo largo de ese controvertido proceso, se fue configurando el área central de Buenos Aires. A fines del siglo XIX, las aperturas céntricas, tales como la Avenida de Mayo (1886), las diagonales (aprobadas en 1912 y concluidas en 1930) y las regulaciones y ensanches viarios

en general fueron renovando y ampliando el antiguo centro. El ensanche de la calle Corrientes (1928), la construcción de la Plaza de la República y del Obelisco (1936) así como la apertura de las primeras cuadras de la Avenida 9 de julio desplazaron hacia el norte el eje de la centralidad monumental del conjunto Plaza de Mayo-Congreso. En correlato, se fue operando una progresiva tercerización de las actividades del área central. A las oficinas de la administración pública que rodeaban la Plaza de Mayo se fueron sumando las sedes de las empresas y una amplia oferta de teatros, cines, bares y librerías, que contribuyeron a evitar la tugurización que se registró en otras ciudades latinoamericanas. Así, el centro fue compartiendo roles, sin perder primacía, con las centralidades de los barrios y de los partidos del Gran Buenos Aires que se fueron consolidando a lo largo del siglo XX. En esa dinámica, a lo largo de la cual se fueron entrelazando los objetivos explícitos de los proyectos formulados y las consecuencias no previstas de las acciones emprendidas, la Avenida 9 de julio terminó siendo una verdadera arteria regional.

¿Para que sirve entonces estudiar los proyectos y las obras? Algunas piezas de la ciudad nacen 'terminadas'. Se piensan, se construyen y allí quedan, sin transformarse demasiado. Son las menos. La mayoría de las intervenciones urbanísticas, son operaciones de temporalidades largas, que se van reformulando en caminos zigzagueantes. Esa dinámica de reformulaciones no es privativa de Buenos Aires. Podemos encontrar marcas similares, por ejemplo, en las transformaciones de la Avenida Paulista o de la Avenida Bolívar de Caracas y en otros sectores de ciudades que se fueron transformando sobre sí mismos. Silvia Hernández, a propósito de los cambios proyectuales de la Avenida Bolívar<sup>5</sup>, se refería a "violaciones sucesivas" de la propuesta original (Hernández Lasalla, 1989). Pero, no se trata de ponderar el respeto o la violación de los estadios iniciales. Tal vez, lo que está en juego para los estudios urbanos que examinan esa superposición de proyectos, con objetivos y resultados más o menos felices, es identificar quienes, como y desde qué racionalidades e imaginarios van construyendo la ciudad moderna. En cierto modo, esta historia poco lineal, pone en evidencia los procesos donde lo imaginado y lo construido mantienen relaciones controvertidas, arbitradas por las decisiones políticas y los consensos sociales.

## BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA, WLADIMIRO. 1937. "Aspectos Higiénicos y de circulación de la Avenida Norte-Sur", Conferencia pronunciada en el salón de actos de la Sociedad Científica Argentina, por los arqs. Wladimiro Acosta y Fermín Bereterbide, bajo los auspicios de Los amigos de la Ciudad. *Nuestra Arquitectura*, octubre.
- BALLENT, ANAHÍ y GORELIK, ADRIÁN. 2001. "País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis", en *Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política, 1930-1943*, dirigido por A. Cataruzza, Buenos Aires: Sudamericana (Nueva Historia Argentina)
- BEJAR, MARÍA DOLORES. 2005. *El régimen fraudulento. La política en la provincia de Buenos Aires, 1930-1943*, Buenos Aires: Siglo XXI.
- BERETERBIDE, FERMÍN. 1932. "Proyecto de ejecución de la Avenida transversal de Norte a Sud. Formación de los Centros Cívicos Nacional y Municipal. Avenidas a bajo nivel y playas subterráneas de estacionamiento de automóviles", *Revista de Arquitectura*, septiembre.
- BOLETÍN DEL INSTITUTO DE URBANISMO DE VALPARAÍSO. 1937. "Hacia el futuro de Buenos Aires. Utopías y realidades urbanísticas", marzo.
- BRUNNER, CARL. 1940. *Manual de Urbanismo. II. Edificación, Urbanización, Vialidad Urbana*. Bogotá: Ediciones del Concejo.
- CATARUZZA, ALEJANDRO (dir.).2001. *Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política, 1930-1943*, Buenos Aires: Sudamericana (Nueva Historia Argentina)
- COHEN, JEAN-LOUIS, 1995. *Scènes de la vie future, L'architecture européenne et la tentation de l'Amérique. 1893-*

1960. Vancouver: Flammarion, Centre Canadien d'Architecture.

CRÍTICA, 17/02/1937. "La Avenida Norte-Sud anticipará una visión del año 2000".

CRÍTICA, 25/05/1937. "En esta fotografía puede apreciarse un corte transversal de la futura Avenida 9 de julio. Obsérvese también el pasaje subterráneo para los peatones, pasajes que también se construirán en todas las bocacalles".

CRÍTICA, 1/12/1937. "Trasladar el Palacio de Obras Públicas sería más costoso que levantar otro edificio nuevo".

DAVIS, PABLO. 1988. *La cuestión eléctrica en Buenos Aires en la década de 1930: Aspectos económicos y sociales de un escándalo político*. Buenos Aires: Sudamericana.

D'ELIA, ANNA. 1990. *La Citta Visibili, Immagini e progetti, 1890-1940*, Congedo: Galatina, Lecce.

DE LA SERNA, JERÓNIMO. 1917. "El trazado de avenidas en Buenos Aires. La Avenida Norte-Sur según la ley 8855. Estética urbana", *La Ingeniería* (separata), Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Guía Expreso.

DELLA PAOLERA, CARLOS MARÍA. 1932. *Carta a Marcel Poète*. 22/10/1932, Archivos Marcel Poète. Ms 138. Archives de la Ville de Paris.

DELLA PAOLERA, CARLOS MARÍA. 1934. "Opinión de la Municipalidad en el Proyecto relativo a la construcción de la Ciudad del Gobierno" (Exp. 100.581. O. 1933), en *Boletín Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, Publicación Oficial*, N° 3518, 12/ 01/ 1934.

DELLA PAOLERA, CARLOS MARÍA. 1938. *Proposal of the City Planning Department of the City of Buenos Aires*. Buenos Aires: Publicaciones del Instituto Cultural Argentino-Norteamericano.

DELLA PAOLERA, CARLOS MARÍA. 12/10/1939. *Carta a Gaston Bardet*. Archivo Della Paolera. Museo de la Ciudad.

DELLA PAOLERA, CARLOS MARÍA. 1945. Carlos Maria Della Paolera, "Billet d'Argentine", *Dans le monde*, 21/06/1945.

DELLA PAOLERA, CARLOS MARÍA. 1947. *Como nació y crece la arteria urbana más ancha del mundo. La Avenida parque 9 de julio en Buenos Aires*. octubre .

EL PUEBLO, 25/6/1937. "Serán construidas playas de estacionamiento en la Avenida 9 de julio".

FAIRFIELD, JOHN D. 1993. *The Mysteries of the great city. The politics of urban design. 1877-1937*, Ohio: State University Press.

GARCÍA HERAS, RAÚL. 1984. *Transportes, Negocios y política. La Compañía Anglo-Argentina de Tranvías 1876-1981*. Buenos Aires: Sudamericana.

GENÉ, MARCELA. 2005. *Un mundo feliz. Las representaciones de los trabajadores en la gráfica del primer peronismo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

GORELIK, ADRIÁN. 1998. *La grilla y el parque. Espacio publico y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1937*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.

HEGEMANN, WERNER, Y PEETS, HERBERT. 1992. *Arte Civil*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos. (Edición facsimilar de la versión de *Civic Art*, Wenczel & Krakow, New York, 1922)

HERF, JEFFREY, 1990. *El modernismo reaccionario. Tecnología, cultura y política en Weimar y el Tercer Reich*. México: Fondo de Cultura Económica.

HERNÁNDEZ DE LASALLA, SILVIA. 1991. "Violaciones sucesivas. Notas sobre la arquitectura de la Avenida Bolívar de Caracas, después del Plan monumental de 1939", en *Plan Rotival. La Caracas que no fue. 1939/1989. Un plan urbano para Caracas*, Caracas: Ediciones Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.

HILBERSEIMER, LUDWIG. 1979. *La Arquitectura de la Gran Ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili. (1ª edición, Berlín, 1927).

INTENDENCIA MUNICIPAL, COMISIÓN DE ESTÉTICA EDILICIA. 1925. *Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio*. Buenos Aires: Talleres Peuser.

LA INGENIERÍA INTERNACIONAL. 1937. "Contralor del desarrollo y organización de las grandes urbes. El caso de Buenos Aires". Nueva York, enero.

LA NACIÓN, 7/3/1937. "Como se transforma Buenos Aires. Un paralelo fotográfico".

LA NACIÓN, 2/06/1937. "Fue duramente censurado el Departamento Ejecutivo, pero los proyectos no tuvieron los sufragios necesarios para ser tratados sobre tablas".

LA PRENSA, 5/5/1937. "La Avenida de Norte a Sur".

LA PRENSA, 20/5/1937. "La Norte-Sur proyectada por la Intendencia Municipal"

LA PRENSA, 2/6/1937. "El problema del tránsito en la zona céntrica y las playas subterráneas a construirse en la Avenida 9 de julio".

LA PRENSA, 25/7/1937. "Características que tendrán las playas de estacionamiento para vehículos que se construyen en el subsuelo de la futura Avenida 9 de julio".

LA NACIÓN, 1/07/1937. "En el corazón de Buenos Aires".

LA RAZÓN, 11/03/1937. "La ciudad se remozó".

LA RAZÓN, 25/11/1937. "Sobre rieles lo mudarían a otra manzana. Un ingeniero argentino se propone demostrar que el traslado del Ministerio de Obras Públicas, en bloque, es cosa posible".

LA RAZÓN, 2/12/1937. "Explicó la practicabilidad de la translación del Ministerio de Obras Públicas el Ing. Ochoa. Dió una conferencia en la Sociedad Científica Argentina".

LA RAZÓN, 27/12/1937. "Existía otro proyecto para trasladar el Ministerio de Obras Públicas. Había sido presentado por el Ingeniero Alberto Gerley".

NOTICIAS GRÁFICAS, 6/03/1937. "Lo que será en un futuro no lejano, la Avenida de norte a sur"

MCBA, MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. 1937-1938. *Anuario Municipal*.

MCBA, MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (Reseña y Recopilación de Leonardo Starico). 1938.

*Avenida 9 de julio. Leyes, ordenanzas, decretos, estudios, datos, informes, referentes a su construcción*, Buenos Aires.

MCBA, MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. 1978. *Avenida 9 de julio (AV1). Proyecto de remodelación, prolongación y enlace con la Avenida Leopoldo Lugones. Concurso Nacional e internacional, de méritos títulos y antecedentes para la preclasificación de proponentes para la licitación, para la construcción y concesión de la obra*. Buenos Aires: Ministerio de Defensa, DIGID.

NOVICK, ALICIA. 1998. "Alberto Prebisch: la vanguardia clásica", en *Cuadernos de Historia* N° 9 *Protagonistas de la Arquitectura Argentina*, Buenos Aires: Instituto de Arte Americano-Sociedad Central de Arquitectos.

NOVICK, ALICIA. 2009. "Las dimensiones de la ciudad bajo el prisma de los planes y proyectos. Historias, palabras y libros", *Registros*. Mar del Plata: Centro de estudios Historicos, Arquitectónicos y Urbanos. pp. 85-105.

PONTI, GIO, *In simbolo dell'urbanistica: aria verde sole*, Sección: Ciencia, Técnica e Lavoro, *Panorama*, 27/06/1939.

RAZZORI, AMILCAR. 1938. "La apertura de la Avenida de Norte a Sur (9 de julio). Cumplimiento de la ley 8855 y ejecución de las obras. Sus aspectos jurídicos, legales y constructivos". Discurso pronunciado ante el H. Concejo Deliberante por el Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Buenos Aires. En MCBA, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (Reseña y Recopilación de Leonardo Starico), *Avenida 9 de julio. Leyes, ordenanzas, decretos, estudios, datos, informes, referentes a su construcción*, Buenos Aires, 1938.

REVISTA MUNICIPAL DE ENGENHARIA. 1937. "La Avenida 9 de julio", Rio de Janeiro.

TAFURI, MANFREDO. 1975. "La montaña desecantada. El rascacielo y la ciudad", en Ciucci, Giorgio; Dal Co, Francesco; Manieri-Elia, Mario; Tafuri, Manfredo, *La Ciudad Americana de la Guerra civil al New Deal*. Barcelona: Gustavo Gili.

SALERNO, BLAS (H). 1937. "Avenida nueve de julio. Construcción de playas subterráneas y obras accesorias", *La Ingeniería*, N° 758, diciembre 1937. (Numero especial dedicado a la Avenida 9 de julio).

SURIANO, JUAN (compilador). 2000. *La cuestión social en la Argentina 1870-1943*. Buenos Aires: La Colmena.

VAUTIER, ERNESTO. 1933. "La Reglamentación de las Construcciones en la Avenida Norte-Sur. Organización del Volúmen edificado del loteo y del trazado circulatorio", *Revista de Arquitectura*. Junio.

VTCD, VERSIONES TAQUIGRÁFICAS DEL CONCEJO DELIBERANTE (en adelante VTCD). 1/7/1937, "Obras decretadas por el D.E"; p. 321.

VTCD, 30/12/1932 "Presupuesto 1933", p. 5343-79.

VTCD, 20/08/1937. "Avenida de Norte a Sur. Leyes del Trabajo". p. 284

VTCD, 1/07/1937. "Obras decretadas por el D.E". p. 321.

VTCD, 1/07/1937. "Proyecto de resolución: El DE suspenderá toda obra vinculada a la apertura de la Av. 9 de julio (de Norte a Sur) a partir de la fecha de la presente resolución". p. 354

VTCD, 1/07/1937. "Obras decretadas por el D.E"; "Declarase ilegal el decreto por el que se adjudicó a la Compañía Platense de Electricidad Siemens Schkert SA la ejecución de las obras pública"; "El H. Concejo Deliberante declara que el actual DE ha perdido su confianza"; "El H. Concejo declara que la Municipalidad no es responsable de las obligaciones contraídas". p 322-352.

WALTER, RICHARD. 1993. *Politics and urban growth in Buenos Aires 1910-1942*. New York: Cambridge University Press.

ZAMBONI, FEDERICO. 1937. "Obras de la Avenida 9 de julio", *La Ingeniería*, N° 758, diciembre 1937. (Numero especial dedicado a la Avenida 9 de julio).

## NOTAS

**1** En ese texto, el autor transcribe los atroces versos de un poeta popular, que se refería al protagonismo ignorado del diseñador. En "Reclamo de la avenida más ancha del mundo", Mario Carlos Pedrero escribía: "(...) Si tantos nombres figuran / En placas y cartelones / Que me aplica, digo yo/ ¿Por qué causa no se acuerdan? / Del que a mí me concibió / Y luchó desde el proyecto, / Es decir desde la nada, / Con pluma, lápiz y espada / Pues siempre me defendió / Contra tiros y troyanos / Aunque de él nunca se habló (Della Paolera, 1947).

**2** "la Comisión llama la atención sobre las ventajas de un trazado por secciones porque no solo resulta de más fácil ejecución, que el de una recta única de cuatro kilómetros sino que también está de acuerdo con los conceptos estéticos del urbanismo moderno que aconseja dar preferencia a una variedad de efectos o puntos de vista" (Intendencia Municipal 1925: 292).

**3** El concurso de la Porte Maillot en París fue convocado por Leonard Rosenthal, un comerciante de perlas cuyo objetivo era el acondicionamiento de "La plaza de la Victoria" cuya concesión pretendía conseguir. En 1931 presentan

sus alternativas Mallet Stevens –dos torres asociadas por un arco luminosos–, Henry Sauvage –que adaptó para la ocasión sus modelos de edificios escalonados–; Perret –conjuntos con galerías signados por columnas verticales– y Le Corbusier que presentó una explanada sobreelevada, dos rascacielos y una red de transporte móvil que fue generando un boulevard continuo que organiza diferentes conjuntos edilicios jerarquizados por torres (Cohen 1995).

**4** “En esa época, aun no muy lejana, parecía resucitar con la obra edilicia mussoliniana la expresión del fasto y la gloria que en el pasado caracterizó a la ciudad helenística, a la Roma imperial, a la ciudad barroca. En efecto, la propaganda gráfica y cinematográfica en pleno auge ponían a diario, ante los ojos de todo el mundo ejemplos de vías imperiales, amplios foros modernos y estadios deportivos de dimensiones desusadas hasta nuestros días, que se construían con rapidez mágica en países cuya marcada tendencia dominadora había de hundirlos tan profundamente años después. Es disculpable entonces que, al buscar la idea inspiradora del motivo decorativo a levantarse en lo que sería la Plaza de la República, se presentase el hierático obelisco como la solución más aceptable” (Della Paolera 1947).

**5** La Avenida Bolívar de Caracas es un caso ilustrativo. En 1936, se presentaba como una “vía triunfal” en los planos de la Asociación Venezolana de Ingenieros a cargo del Ministerio de Obras Públicas. En 1939, como parte de un conjunto monumental se incluía dentro del Plan Rotival. Pero el conjunto habitacional “El silencio” de Carlos Villanueva, impuso su arquitectura doméstica en orientación este hacia 1942. Y, 10 años después, el Centro Simón Bolívar, de Cipriano Domínguez, ocupaba el centro de una avenida en articulación con la Autopista del Este. Ese mismo año, 1952, Rotival proponía su diseño para un Centro Federal. Más adelante fue el turno de los parques y de los espacios públicos que se sucedían de la mano del cambio de paradigmas de fines del siglo XX (Plan Rotival 1990).

# EL PAISAJE DE UN BORDE URBANO: EL PROYECTO PARA LA AVENIDA GENERAL PAZ.

Valeria Gruschetsky \*

■■■ Este trabajo analiza la formación del paisaje urbano de la Avenida General Paz como parte de los procesos materiales que transformaron a Buenos Aires en una ciudad moderna durante los años treinta. Al ser una obra pública que excedía el poder municipal, fue realizada por la agencia estatal encargada de la vialidad nacional, debido a los recursos y al despliegue técnico que demandaba, y a su carácter de límite físico de la ciudad. La magnitud de la obra permite, primero, reflexionar sobre la vialidad como problema urbano y técnico, que encarnó tanto en el saber profesional como en la acción del Estado, y segundo, dar cuenta de las dimensiones estéticas que se integraron en el diseño de la obra, deudoras de decisiones políticas que transformaron el espacio urbano.

**PALABRAS CLAVES:** Vialidad. Políticas públicas. Avenida General Paz. Buenos Aires.

**KEY WORDS:** Roads. Public policy. General Paz Ave.. Buenos Aires.

La Av. Gral. Paz fue una de las obras de vialidad que se realizaron durante las décadas de 1920 y 1930, como parte de las acciones que consolidaron el trazado de la ciudad, un proceso que incluyó la apertura y rectificación de calles en los barrios, y ensanches de arterias y aperturas de avenidas en el centro. Controlar los problemas de la congestión y agilizar la comunicación y el tráfico requerían la realización de este tipo de obras en una ciudad en transformación. En este contexto, la Av. Gral. Paz tuvo una particularidad. Dado que el camino a realizar excedía el ámbito físico y de control de la Municipalidad de Buenos Aires, y en razón de su gran envergadura económica y técnica, la realización del proyecto y de la construcción involucraron además a la órbita estatal provincial y nacional.

La Dirección Nacional de Vialidad (DNV), cuya misión era la construcción de una red nacional de caminos de bajo costo, debió hacerse cargo por primera vez de un proyecto de carácter urbano. La obra implicó un desafío para la DNV, que propuso organizar la Avenida mediante una articulación entre caminos, paseos y parqueización, en la que se jerarquizaba la relación con el entorno. El proyecto oficial, bajo la dirección del ingeniero Palazzo, la definió como una "avenida de paseo" que debía combinar la función de atender al tránsito diario entre la Capital y la Provincia de Buenos Aires, con nociones "estéticas" y de "higiene urbana". Tal amplitud de objetivos requirió de una multiplicidad de especialistas. Los arquitectos Ernesto Vautier y Francisco Houloubek, junto al ingeniero Carlos L. Thays, integraron el equipo técnico que llevó adelante el tratamiento paisajístico de la obra –los llamados "aspectos estéticos"–, en calidad de representantes de dependencias estatales de las distintas jurisdicciones involucradas: el primero de la DNV, el segundo de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, y el tercero de la Dirección General de Parques y Paseos de la Municipalidad de la Capital. La incorporación del conocimiento del arquitecto a la técnica vial amplió el hori-

zonte de los ingenieros que proyectaban y construían caminos, cuando a la resolución de los problemas del tráfico se sumaban exigencias de seguridad y estética. En tal sentido, proyectar no era simplemente trazar, ya que “el ingeniero, el arquitecto paisajista y el agrónomo ... se complementarían mutuamente en una obra en común” (Vautier 1938a:25). Temas tales como la priorización de las vistas, controlar la velocidad, mejorar el suelo y planificar los espacios del borde –tanto para instalar los servicios automovilísticos, como para disfrutar del tiempo libre– nos permiten reflexionar sobre la interacción entre cuestiones urbanas y viales.

Con esas particularidades, la obra de la Avenida se inscribe dentro de las políticas públicas que transformaron a Buenos Aires en una ciudad moderna, problemática, que ya ha sido abordada desde muy diversas perspectivas. Muchos trabajos han seguido las huellas de Carl Schorske (2001) y Marshall Berman (1989), examinando la transformación de Buenos Aires dentro del complejo universo de problemas de la Modernidad, y encontrando los procesos de modernización. En esa orientación, este trabajo se inscribe en un marco historiográfico que revaloriza la ciudad como espacio histórico y como objeto del pensamiento social y de la cultura (Gorelik 2004). En esa clave, algunos estudios han reconstruido el entramado histórico de la ciudad de Buenos Aires desde la acción del Estado y desde las representaciones sociales (Gorelik 1998) mientras otros han colocado el acento en los discursos urbanos, sobre la base del análisis de los planes y de la conformación de un campo profesional especializado (Novick 2007). Desde la consideración del diseño, la construcción material, las representaciones y sus implicancias políticas, se ha examinado el espacio urbano como la configuración cultural de un paisaje (Silvestri 2001, 2003, Aliata 2001). Y, más específicamente, algunos autores abordaron las alternativas de la circulación y la vialidad municipal en la ciudad moderna (Dell 'Oro Maini 2004, Gruschetsky 2008), analizando la acción desempeñada por los organismos públicos en la transformación del territorio nacional (Gorelik, Ballent 2001), el rol asumido por los expertos (Ballent 2008, Gruschetsky 2011) y por el automovilismo y el turismo (Piglia 2009). Esa multiplicidad de referentes bibliográficos permiten considerar el estudio de la Av. Gral. Paz desde las diferentes dimensiones que se integraron en el diseño de la obra, ponderando las cuestiones técnicas y estéticas que, deudoras también de decisiones políticas, fueron transformando el espacio urbano.

### **Cinturón verde: trazado y proyecto**

El proyecto de la Avenida incluía la construcción de un área parquizada a lo largo de todo su recorrido, que se convertía en paseo ensanchado en algunos tramos y que le otorgaba el carácter de un cinturón verde. El tema era particularmente relevante ya que los diagnósticos urbanísticos del momento –como el formulado por el director de la Oficina del Plan de Urbanización, Carlos María della Paolera– alertaban sobre la reducción acelerada de los espacios verdes en la ciudad.<sup>1</sup> En este sentido, el proyecto de la Avenida apuntaba a resolver varias cuestiones pues, por un lado, reiteraba temas decimonónicos tales como la higiene y la salubridad, la estética y el ornamento, la circulación y el tráfico (Novick 2004:135), y por el otro, proponía como solución la nueva tipología del *parkway* o avenida parque, modelo de origen norteamericano de gran desarrollo entre las décadas de 1910 y 1930.

La idea del cinturón verde no era totalmente novedosa pues, a lo largo de todo el siglo XIX, se registran iniciativas que intentaron construir un borde para delimitar un espacio controlable

para la Ciudad de Buenos Aires. En 1822 se proyectaba un “Boulevard de circunvalación”; luego de la federalización de la ciudad (1880), se proponía la traza para un camino de borde (Gorelik 1998) cuando las ideas de parque público se asociaban a la higiene y la salubridad. En Buenos Aires, al igual que en otras ciudades, se diseñaron los grandes parques, con la particularidad de presentarse como instrumentos de civilización para los nuevos territorios (Aliata y Silvestri 2001:141). Desde esa perspectiva, cuando se trazó el límite definitivo de la ciudad no se lo adecuó a la forma irregular que imponían los dos municipios anexados, sino que se trazó una línea regular y artificial que fijaba una figura ordenada y nueva para la Capital Federal, logrando que –a pesar del cambio de escala– se conservara la centralidad y la simetría de la ciudad tradicional (Gorelik 1997: 27). No debe extrañar, entonces, que estas cuestiones se recuperasen en el proyecto que materializó tal trazado, cincuenta años más tarde.

Durante las primeras décadas del siglo XX, el crecimiento poblacional y la expansión de la ciudad fueron analizados en clave de reforma social, cuando el cinturón verde pasó a ser considerado como pulmón, como instrumento civilizador y como espacio de recreación, incorporándose como tal a los discursos.<sup>2</sup> En ese marco, el propósito de ampliar el verde urbano y aprovecharlo como instrumento de ordenamiento urbanístico y social, tuvo antecedentes tempranos durante la intendencia de Adolfo Bullrich (1898-1902), cuando se propuso la realización de una red de paseos, plazas y parques en zonas alejadas del centro que comenzaban a ocuparse<sup>3</sup>, como la labor del ingeniero agrónomo Benito Carrasco, director de Parques y Paseos de la Municipalidad de Buenos Aires entre 1914 y 1918, que había incluido en los paseos instalaciones deportivas, juegos infantiles y teatros. Estos antecedentes se reformulan en las propuestas de la Comisión de Estética Edilicia y de Jean-Claude Forestier, encargados de la elaboración del sistema de parques y espacios libres para el Proyecto Orgánico de 1925, que proponía un límite urbano a la manera de un “cinturón verde”, articulado con el resto de la ciudad (Novick y Piccioni 2004:135). La propuesta se desarrollaba mediante un sistema de “Avenidas-Paseo” que vincularían los paseos y jardines sobre la costa con los parques del interior, configurando una continuidad de zonas verdes, propicias para la higienización y el recreo de la población. Este sistema se completaba:

por el gran cinturón ‘periurbano’ en contacto también con las ‘Avenidas-Paseo’, cruzando en su gran trazado envolvente de la Capital diversas zonas boscosas, terminando en sus dos extremos en espacios también arbolados: en el Norte, en el Parque de Palermo, y en el Sur en los jardines que bordearán a ambos lados el Riachuelo rectificado. (CEE 1925:108)

Dentro de estas coordenadas, se observa que el discurso del verde urbano –presente en el proyecto de Avenida de 1938– incluía ideas e imágenes que ya habían cobrado forma entre 1904 y 1934, período durante el cual la Gral. Paz estuvo bajo la órbita de la Municipalidad. En efecto, a lo largo de esos años, se fue configurando la idea de un parque lineal que rodearía a toda la ciudad. Pero fue en los años treinta cuando esa propuesta se integra al sistema de parques metropolitano.

El proyecto de Avenida de circunvalación propuso que, sobre las 180 hectáreas de superficie libre, se diseñen parques y jardines, matizados con recreos infantiles, lugares de descanso y confiterías, playas de estacionamiento, sendas para ciclistas y pistas para jinetes (HCD 1940: 36-296). Ese diseño encuentra sus referencias en las “carreteras parques” o *parkways* de los Estados Unidos de América. Robert Moses, uno de sus más conocidos impulsores en las décadas de 1920

y 1930, tomó la idea de Frederick Law Olmsted y Calvert Vaux quienes, a mediados del siglo XIX, diseñaron este tipo de vías para el Central Park con la intención de crear accesos a barrios residenciales o parques cívicos. Originalmente eran vías arboladas que separaban el tráfico peatonal del vehicular, destinadas al uso recreativo. Moses se apropió de la conceptualización y extendió su uso al Estado de Nueva York, entendiéndolas como “carreteras de acceso limitado pensadas para el tránsito de coches rodados y deliberadamente diseñadas para que fueran una experiencia recreativa” (Hall 1996: 120). Los técnicos locales encontraron en los *parkways* norteamericanos un ejemplo, no sólo para revalorizar el criterio paisajista de las carreteras, sino también como un tipo de camino que se ajustaba a la necesidad del verde que demandaba Buenos Aires. El equipo a cargo de la obra, al incorporar otro tipo de expertos –abogados más a las cuestiones urbanas que a las específicamente viales– logró condensar demandas propias del ámbito de la ciudad. En el conjunto del proyecto a cargo de la DNV fueron denominados como aspectos “estéticos”, y los arquitectos paisajistas fueron los especialistas en su tratamiento.

### **El *parkway* a la argentina: las avenidas paseos**

El material de difusión de la Avenida dejaba bien en claro que “no podía ajustarse estrictamente a las características del *parkway* (avenida-parque) norteamericano, pues el ancho disponible era inferior para tal efecto y ese tipo prevé exclusivamente el tránsito automotor” (DNV 1938). Sin embargo, a pesar de las diferencias, el equipo encargado del tratamiento paisajista, encabezado por Ernesto Vautier, articulaba varias de sus características con la idea de construir una arteria de circunvalación, a modo de cintura verde urbana que rodeara toda la superficie metropolitana (Novick 2004:146). También se mencionaban otras referencias sobre construcciones de vías “modernas”, que no terminaban de ajustarse a la propuesta de la Avenida: la *autoestrada* europea, una vía de circulación destinada exclusivamente al tránsito muy rápido y de costos de realización elevados, y los bulevares parisenses o las grandes avenidas del centro de la ciudad de Buenos Aires, eran vías que no combinaban la celeridad con la seguridad. La experiencia norteamericana se destacaba sobre las demás, y, al mismo tiempo, no constituye un dato menor el hecho de que varios contingentes de ingenieros de la DNV habían realizado viajes de capacitación a los EEUU. No solo circulaba información sino que se contaba con la experiencia personal de varios profesionales, quienes habían tenido la posibilidad de conocer directamente el sistema vial norteamericano, y apreciaban lo que denominaban el “embellecimiento” de los caminos.

En cuanto a los arquitectos actuantes en el proyecto, las publicaciones de Vautier, sus escritos en la revista *Caminos* y los informes realizados para las publicaciones de la DNV, también proponían un tipo de vía basada en los modelos norteamericanos. Prestaban atención especial a aquellas que atravesaban espacios urbanizados o servían de acceso a las grandes ciudades: *freeways* o *parkways*, caminos de características y de régimen especial. (Vautier 1938b). Se trataba de un tipo de camino que se promocionaba como seguro, rápido y más eficiente que las rutas convencionales, en las que el diseño del paisaje era establecido a fin de atender a las necesidades de los automovilistas y la velocidad (Davis 2008: 36). El *parkway* norteamericano, en la mayoría de los casos, era una ruta corta que unía la gran ciudad con los suburbios o sus satélites, y que contaba a sus costados con extensiones de terrenos, pasibles de expropiarse, de entre 150 y 500 metros. Pero además, hubo algunos otros que se desarrollaron en espacios más urbanizados, tal como los que se abrieron en la ciudad de

Nueva York, en la década de 1920. Vautier señalaba “que para la ciudad de Buenos Aires y algunas otras de nuestro país, constituye este tipo de camino una necesidad cuya urgencia se pondrá cada días más en evidencia” (Vautier 1938b).

El diseño de la Avenida estuvo condicionado, por un lado, por los 100 metros circundantes que habían sido establecidos en el momento de su trazado (1887), cuando esta zona de la ciudad se mezclaba con el campo y con pequeños poblados, y también porque –al momento de iniciarse su ejecución en 1938– la situación de partida se había modificado sustancialmente, ya que la traza debía atravesar zonas urbanas o en proceso de urbanización. Por esas razones, el denominado factor “estético” del camino cobró protagonismo, pues la parquiza- ción respondía al doble objetivo de proporcionar una vista agradable para los transeúntes y vecinos que se acercaran a él como lugar de recreo y de descanso (DNV 1938), a la vez que promovía el progreso en aquellos tramos que atravesaban “parajes rurales y exclusivamente populares” (HCDN 25-09-1937: 54). Una de las novedades de la obra, entonces, consistía en la relación que entablaba con su entorno. De algún modo, la construcción del paisaje de la Avenida había encontrado en el *parkway* un referente capaz de adaptarse a la realidad local.

Vautier concebía el *parkway* como “una faja de 75 a 300 metros de ancho con calzadas destinadas a la sola circulación de autos particulares”, con accesos a través de puntos espaciados, por lo menos, a 500 metros. Su trazado no respondía al recorrido más rápido que exigía una ruta comercial, sino que ondulaba entre las zonas de paisaje interesante (Vautier 1936). Pero la obra de la General Paz no era solo un espacio de paseo pues se presentaba como una arteria de circulación y de convergencia de las grandes rutas troncales, y como pieza del sistema de vialidad urbano (HCDN 31-01-1935: 658-660). Dicho de otro modo, no se trataba de un camino netamente comercial ni asociado en exclusividad con el esparcimiento, pues debía combinar ambos requerimientos. Asimismo, el *parkway* de Vautier debía resolver los problemas tributarios de un entorno heterogéneo, de diferencias de urbanización y de densidad, y con multiplicidad de cruces viales y ferroviarios que obstaculizaban su continuidad.

Más ampliamente, el *parkway* condensaba en su figura la idea de progreso y modernidad que funcionarios y técnicos querían plasmar en el espacio afectado por la obra. Para esos años, el historiador de arte y crítico de arquitectura Sigfried Giedion se refería al *parkway* norteamericano como un escenario privilegiado de la experiencia urbana moderna que, junto al automóvil, lograba la armonización con el entorno, en un continuo movimiento; se trataba de un camino que humanizaba la carretera, ya que según sus palabras “sigue...los accidentes del terreno para poder captarlo, ascendiendo y descendiendo de sus pendientes, y sumergiéndose enteramente en el paisaje” (Giedion 1941 [1958: 753]).

Finalmente Vautier, como otros arquitectos locales de su generación, era parte de ese clima de ideas; comunicación y acceso se combinaron con la pretensión de construir un paisaje que, además de ser el límite y el borde verde entre la ciudad y sus alrededores, se convirtió por sus características en un difusor de progreso y modernidad.

### **La construcción de un paisaje**

Al igual que Vautier, el ingeniero Palazzo había encontrado en la obra de la Avenida la oportunidad de llevar a la práctica sus ideas sobre construir caminos apropiados para el nuevo tipo de tránsito que generó la difusión del automóvil. Desde años atrás señalaba las dificultades

técnicas que acarrea la adecuación de los viejos caminos de tracción a sangre, en absoluta discordancia con el tráfico a motor, situación que generaba cruentas pérdidas humanas y económicas. Por otra parte, llevar adelante una corrección radical de todas las redes troncales exigía inversiones enormes, fuera de las posibilidades del país.<sup>4</sup> En este contexto, la obra de la Avenida se erigía como una excepción que también brindó la posibilidad de plasmar los adelantos de la técnica vial en forma completa.

Como ya hemos adelantado, la Dirección Técnica de la DNV organizó un equipo en el que trabajaron, en forma conjunta, ingenieros y arquitectos para el diseño de la Avenida. A partir de 1937, el grupo técnico a cargo de la obra se conformó como la *Oficina del proyecto de la Avenida General Paz*. Debido a sus resultados positivos, en 1940 se creó una nueva división técnica en la DNV –denominada “Oficina de Acceso a las Grandes Ciudades”– que la reabsorbió.<sup>5</sup> En este ámbito se estrecharon los vínculos entre ambas profesiones, que se habían iniciado anteriormente. Entre 1934 y 1936, Palazzo y Vautier habían integrado, junto a otros reconocidos técnicos del momento, la “Comisión Especial” de carácter honorario que debía realizar un estudio conjunto sobre el emplazamiento y la construcción de los edificios públicos administrativos de la Nación en la Capital Federal.<sup>6</sup> Esta experiencia, algo anterior a la obra de la Avenida, da cuenta de una continuidad en el proceso de reflexión e intervención conjunta sobre el espacio público urbano, uno de cuyos objetivos era “armonizar” la “función técnica” con la “cuestión estética”. Dicha armonización consistía en la “espiritualización del camino”, tal como lo expresaba un editorial de la *Revista de Arquitectura*, a mediados de 1938:

Espiritualicemos la imagen del camino haciéndola natural, humanizada o dinámica, pero en ningún caso comercializada, crudamente comercializada. Hagamos del camino no solo un instrumento útil o una comodidad, sino también un espectáculo que se prolongue en repercusiones espirituales, sedantes de la mentalidad del hombre. (Revista de Arquitectura 1938: 235-236)

En ese sentido, los arquitectos eran los encargados de “embellecer” el camino, evitando que la técnica y la acción de los ingenieros destruyeran los valores considerados naturales del paisaje. En otros términos, una conducción urbanística de las actividades camineras lograría una obra de “armonía funcional y armonía plástica”. Estas acciones implicaban organizar los espacios indispensables exigidos por el camino, la vía en sí y el equipamiento de servicios. Ambos espacios conformaban el *zoning highway* y –al igual que en las experiencias inglesas y americanas en cuanto a la construcción de carreteras– se apuntaba a restringir el desarrollo de propiedades marginales al camino. Estas zonas de separación no solo resguardaban el paisaje sino que defendían la seguridad del camino y de las poblaciones circundantes.

El arquitecto paisajista, como especialista, debía organizar en términos estéticos los componentes artificiales y naturales:

Desmontes, terraplenes, desagües, obras de arte [eufemismo con el cual se designan los puentes y alcantarillas] que trastornan la topografía, deberán estudiarse en forma de asimilarse al paisaje natural de tal manera que parezcan haber existido siempre. Los taludes, especialmente, serán tales que sean aptos para la vegetación y defenderse de la erosión con formas inmodificables, definitivas. (Revista de Arquitectura 1938: 235-236)

A pesar de que este editorial de la *Revista de Arquitectura*, en particular, no fue escrito por Vautier –quien sí fue el autor de otras notas–, sus contenidos coinciden con los criterios paisajísticos aplicados en la Avenida General Paz. Este profesional era un destacado miembro de la Sociedad Central de Arquitectos, y uno de los principales promotores de estos temas en el debate de los arquitectos; la cuestión estética estaba indefectiblemente ligada a la vialidad, tal como afirmaba en sus escritos:

El camino no es solo una cinta de hormigón que se dirige a una meta sino es también un paisaje en movimiento cuyas imágenes sucesivas en orden melódico o sincopado, producen en el viajero, con los medios que la disciplina plástica proporciona, una sensación de bienestar. Las alamedas, las aguas, los claros de plantaciones, el bosque tupido, los montes aislados, el tapiz verde, el ritmo variable de los colores, la fauna silvestre, las rocas, las perspectivas lejanas y las obras de ingeniería son los elementos que el artista maneja para obtener esa sensación de bienestar, esa repercusión íntima de la naturaleza ordenada por el hombre. (Vautier 1935)

Como arquitecto de la DNV (1936-1946), Vautier se propuso llevar estas ideas a la práctica, debiendo adaptarlas a las limitadas posibilidades que le brindaba la obra. A la hora de proyectar, tuvo que enfrentarse con la rigidez de la franja de terreno establecida en 1887, cuando se realizó el trazado, con dificultades políticas, por tratarse de una obra pública que involucraba tres jurisdicciones con intereses y prioridades diferentes, y con los altos costos de la tierra, que impedían realizar expropiaciones que sustentaran ensanches substanciales. (Fig. 1)

En efecto, el equipo a cargo de los “aspectos estéticos” debió afrontar numerosas limitaciones en relación con las ideas que proponía. En primer lugar, como ya se ha señalado, estaba frente a un entorno urbano heterogéneo. A lo largo de los 25 km de extensión, el trazado de la Avenida era cruzado por numerosos ramales férreos e importantes calles, así como también por áreas totalmente despobladas y calles de tierra. Esto generó la necesidad de plantear una composición paisajista flexible, que se adaptase a las particularidades de cada tramo. En segundo lugar, la estrechez del canal que conformaba la Avenida obligó al equipo de paisajistas a focalizar en los detalles de identificación de las obras proyectadas con el terreno y con los demás hechos existentes. Las llamadas “obras de arte” como los puentes, las cabeceras de alcantarillas, los muros de contención, las defensas y las cunetas revestidas, se proyectaron –en general– con materiales naturales, a excepción de algunos puentes que se realizaron en hormigón, convirtiéndose en elementos claves del paisaje. En lugar de proceder en base a dibujos y perfiles estandarizados, trazados mecánicamente, se proyectaron como caracteres singulares correspondientes a su situación individual en el terreno y en el proyecto (Palazzo 1940). Esta modalidad contribuye a explicar algunas diferencias de criterio formal y estilístico que se observan a lo largo de la Avenida. Se señalaba en algunas publicaciones, por ejemplo, que las características de los materiales empleados y las formas simples de las “obras de arte” contribuirían a generar en el espectador una perfecta continuidad de aspecto, creando una unidad paisajista para toda la obra (Palazzo 1940). Sin embargo, a lo largo de esta vía vemos que coexisten elementos característicos de la arquitectura moderna –puentes de hormigón armado, de líneas simples y despojadas– con otros de arquitectura pintoresca –estructuras revestidas de piedras rústicas–. Regularidad, uniformidad y racionalidad, características propias de la estética moderna, configuran parte de la obra, pero no su imagen completa. (Figs. 2 y 3)



Figura 1. El diseño vial y paisajístico de la Avenida General Paz. Fuente: Dirección Nacional de Vialidad, 1938.



Figura 2. Los puentes según los lineamientos de la arquitectura moderna. Fuente: Archivo Ernesto Vautier, DAR, FADU, UBA. Curador Juan Molina y Vedia



Figura 3. Los puentes según los lineamientos de la arquitectura pintoresca. Fuente: Archivo Ernesto Vautier, DAR, FADU, UBA. Curador Juan Molina y Vedia

Por otra parte, es necesario resaltar que el quiebre estético indicado pudo haber sido también condicionado por motivos políticos-jurisdiccionales. En este sentido, la composición paisajista del proyecto puede ser leída como el modo que los proyectistas encontraron para sortear las dificultades que implicaba realizar una obra en la que intervenían tres jurisdicciones. La Ley 12.134 de 1935<sup>7</sup> establecía que la Municipalidad de Buenos Aires, una vez que los tramos fueran abiertos y pavimentados por la DNV, sería la encargada del arbolado, la iluminación y la conservación de la Avenida, dejando en diferentes manos parte de la proyección y ejecución del paisaje.

La revista técnica *Obras Públicas y Privadas* se hacía eco de esta Ley, interpretando que todo lo que se refería al aspecto urbano sería ejecutado por la Municipalidad de Buenos Aires. Se dejaba en claro que la Municipalidad tenía la responsabilidad de su ornamentación arbórea, así como también la definición de las obras accesorias a construir; pero debía ajustarse al diseño propuesto previamente por la DNV, a fin de guardar una estrecha correlación con la totalidad de la obra (*Obras Públicas y Privadas* 1938: 147) Sin embargo, en otros documentos no quedaba explícita esta división de tareas entre la proyección y la ejecución de la ornamentación, indefinición que reforzó la potencialidad del conflicto entre las jurisdicciones involucradas.

### Reflexiones finales

A lo largo de este trabajo nos propusimos dar cuenta de algunas singularidades del proyecto de la Avenida General Paz. La multiplicidad de funciones que se le atribuyeron la configuraron como un artefacto complejo, en el cual la velocidad y la circulación estaban condicionadas por el entorno urbano que la ubicaba como límite de –y acceso a– la Capital Federal de la Argentina. En este contexto, la idea de proyectarla como parte del paisaje de la ciudad cobró protagonismo.

Esta caracterización permitió pensarla como una obra pública que iba más allá de la cuestión vial. A través de la voz de los arquitectos paisajistas fue también cobrando forma, dentro del sistema de parques y paseos que se proyectaron para la ciudad. La idea de construir una cintura verde formaba parte de las demandas y necesidades que reclamaba una ciudad que se había expandido, aumentado rápidamente la superficie edificada en detrimento de los espacios verdes. A pesar de ser presentada como un medio que mejoraría la circulación al interior de la ciudad, y entre ésta y sus suburbios –descartando la posibilidad de proyectarse como una avenida de paseo– vimos que en la práctica, esta cuestión fue un desafío de adaptación para los técnicos locales.

Por último, es de constatar que el trabajo conjunto entre ingenieros y arquitectos transformó materialmente el límite de la ciudad, configurando un paisaje –definido como “moderno”– que combinaba la velocidad que demandaba el automóvil con la comunicación que reclamaba la ciudad. Al mismo tiempo, lejos de exhibir ese repertorio homogéneo que se espera de una obra pública de ese período, las formas efectivamente adoptadas nos muestran que muchos de los valores y rasgos formales de la arquitectura y el urbanismo moderno se diluyeron en el carácter singular, y hasta ecléctico, de la obra.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARMUS, DIEGO. 2007. *La ciudad impura. Salud, tuberculosis y cultura en Buenos Aires, 1870-1950*, Buenos Aires: Edhasa.
- ALIATA, FERNANDO Y SILVESTRI, GRACIELA. 2001. *El paisaje como cifra de armonía*, Buenos Aires: Nueva Visión.
- BALLET, ANAHÍ. 2008. "Imágenes de un vínculo. Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943". *História, Ciências, Saúde - Manguinhos* 15, núm. 3 (julio-septiembre 2008), p. 827-847.
- BALLET, ANAHÍ y ADRIÁN GORELIK. 2001. "País urbano y país rural: la modernización del país y su crisis". En *Nueva Historia Argentina*, Tomo VII. *Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)*, dirigido por Alejandro Cattaruzza. Buenos Aires: Sudamericana, p. 143-200.
- BERMAN, MARSHALL. 1989. *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, México: Siglo XXI.
- CEE. Comisión de Estética Edilicia. Intendencia Municipal. 1925. *Proyecto orgánico para la urbanización del Municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal*, Buenos Aires: Talleres Peuser.
- DAVIS, TIMOTHY. 2008. "The Rise and Decline of the American Parkway", en *The World Beyond the Windshield. Roads and Landscapes in the United States and Europe*, editado por Christof Mauch and Thomas Zeller. Athens: Ohio University Press.
- DELL'ORO MAINI, MAGDALENA. 2004. "Expansión urbana, obra pública y política en Buenos Aires (1932-1938)". Buenos Aires: Universidad Nacional de Luján. Tesis de licenciatura inédita.
- DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD (DNV). 1938. *La Avenida General Paz*. Buenos Aires: Guillermo Kraft Ltda.
- FRISBY, DAVID. 2007. *Paisajes urbanos de la modernidad. Exploraciones Críticas*, Buenos Aires: Prometeo.
- GIEDION, SIGFRIDO. 1958. *Espacio, tiempo y arquitectura: el futuro de una nueva tradición*, Barcelona: Editorial Científico-Médica.
- GORELIK, ADRIÁN. 1998. *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887- 1936*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- GORELIK, ADRIÁN y SILVESTRI, GRACIELA. 2004. "Parque público", en *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* compilado por Jorge Francisco Liernur y Fernando Aliata. Buenos Aires: Agea. p. 33-45.
- GRUSCHETSKY, VALERIA. 2008. "El espíritu de la calle Corrientes no cambiará con el ensanche'. La transformación de la calle Corrientes en avenida. Debates y representaciones. Buenos Aires, 1927-1936". Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Tesis de licenciatura inédita.
- GRUSCHETSKY, VALERIA (en prensa). "Saberes sin fronteras. La vialidad norteamericana como modelo de la Dirección Nacional de Vialidad, 1920-1940" en *Saberes de Estado*, compilado por Mariano B. Plotkin y Eduardo Zimmermann. Buenos Aires: Edhasa.
- HALL, PETER. 1988. *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century* (Oxford, Blackwell Publishers). Traducción española de Consol Freixa, *Ciudades del mañana: historia del urbanismo en el siglo XX* (Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996).
- HCD. BOLETÍN DEL HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE. 1940. *Avenida General Paz*, p. 35-291.
- HCDN. HONORABLE CÁMARA DIPUTADOS DE LA NACIÓN, 1937. *Diario de sesiones 25-09-1937*
- HCDN. HONORABLE CÁMARA DIPUTADOS DE LA NACIÓN, 1935. *Diario de sesiones 31-01-1935*
- NOVICK, ALICIA. 2007. "Planes realizados y proyectos inconclusos en la construcción de la ciudad moderna. Buenos Aires, 1900-1940". Buenos Aires: Universidad de San Andrés. Tesis doctoral inédita.
- NOVICK, ALICIA. 2004. "Vautier Ernesto", en *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*, compilado por Jorge Francisco Liernur y Fernando Aliata. Buenos Aires: Agea, p. 145-148.
- NOVICK, ALICIA y PICCIONI, RAÚL ENRIQUE. 2004. "Urbanismo" en *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*, compilado por Jorge Francisco Liernur y Fernando Aliata. Buenos Aires: Agea, p. 134-136.
- PALAZZO, PASCUAL. 1934. "Previsiones en los cruces de carreteras, avenidas suburbanas y de circunvalación", en *Caminos* (4), p. 101-113.
- PALAZZO, PASCUAL. 1940. "Acondicionamiento paisajista de la Avenida General Paz", en *Trazado y diseño de la Avenida General Paz. Publicaciones Técnicas*. Buenos Aires: Dirección Nacional de Vialidad, p. 32, 303-319.
- PIGLIA, MELINA. 2009. "Automóviles, Turismo y Carreteras como problemas públicos: los clubes de automovilistas y la configuración de las políticas turísticas y viales en la Argentina (1918-1943)". Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Tesis doctoral inédita.
- REVISTA DE ARQUITECTURA. 1938. "Urbanización de los caminos" (editorial) (210), p. 235-236.
- REVISTA OBRAS PÚBLICAS Y PRIVADAS. 1938. "La Avenida General Paz", I (2), p. 141-148.
- SCHORSKE, CARL E. 1998. *Thinking with the history. Explorations in the Passage to Modernism*. (Princeton University Press) Traducción española Isabel Ozores, *Pensar con la historia. Ensayos sobre la transición a la Modernidad*. (Madrid: Taurus, 2001).
- SILVESTRI, GRACIELA. 2003. *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes/ Prometeo.
- VAUTIER, ERNESTO. 1935. "La organización del paisaje" (editorial). *Revista de Arquitectura* (170), p. 50-51.
- VAUTIER, ERNESTO. 1936. "La urbanización del ocio". *Revista de Arquitectura* (183), p. 99-100/140.
- VAUTIER, ERNESTO. 1938a. "Editorial". *Revista Caminos* (26), p. 25.

VAUTIER, ERNESTO.1938b. "Acondicionamiento paisajista y organización urbanística de los caminos". Revista *Caminos* (26), p. 25-35.

VAUTIER, ERNESTO.1943. "Las Avenidas de acceso y circunvalación en las grandes ciudades argentinas", en *Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República de Montevideo* (8), p. 53-64.

## NOTAS

**1** El censo municipal de 1936 y el catastro realizado poco después, dan cuenta que Buenos Aires, a mediados de los años treinta, tenía más de la mitad de su superficie edificada y el resto correspondía, en su mayoría, a terrenos baldíos en un proceso de crecimiento que se extendía aceleradamente hacia sus alrededores (Dell' Oro Maini 2004).

**2** Diego Armus ha señalado que los espacios verdes no sólo tuvieron un rol higiénico sino que también se les asignó un rol civilizador, asociado a la creación de ámbitos de sociabilidad. Se consideraban recursos apropiados para civilizar y argentinizar a las nuevas masas de inmigrantes, y en tal sentido, sobre todo en el siglo XX, incorporaban otros usos sociales, como la práctica de deportes, el descanso y el paseo (Armus 2007).

**3** De esta manera se proyectaron el Parque Saavedra (parque privado que en 1893 se incorporó al patrimonio público), el Parque Rivadavia hacia el oeste, el Parque Rancagua en Chacarita, el Parque Patricios sobre el antiguo Cementerio del Sur y el Parque Chacabuco (Gorelik y Silvestri 2004:38).

**4** Palazzo y Vautier señalan la necesidad de proyectar caminos aptos para automóviles, para prevenir los accidentes. Ambos toman estadísticas norteamericanas: el 80% de los accidentes se debían a fallas en el trazado (Palazzo 1934, Vautier 1943).

**5** La "Oficina de Acceso a las Grandes Ciudades" tuvo nuevas atribuciones que excedieron la función de proyectar y construir la General Paz; la nueva división técnica ampliaba sus atribuciones, incorporando el planeamiento, la proyección y construcción de las arterias de acceso a las grandes ciudades del país, de las de intercomunicación entre éstas, y de las secciones de rutas de la red nacional que cruzaran zonas cubiertas por las arterias citadas (Memoria DNV 1940).

**6** Esta Comisión Honoraria, nombrada por el Poder Ejecutivo Nacional, también estuvo integrada por el arquitecto Fermín Bereterbide, Don Jerónimo A. Rocca y el ingeniero Carlos M. della Paolera.

**7** Todo lo relativo a la General Paz pasa a ser comprendido por la Ley Nacional de Vialidad.



## “COQUETA, VIVAZ, RISUEÑA, COMO UNA PIBA PORTEÑA”. IMÁGENES DE LA CALLE CORRIENTES, 1920-1937

Catalina V. Fara \*

■ ■ ■ Las representaciones plásticas y literarias del paisaje urbano permiten recorrer los procesos de redefinición del imaginario de la ciudad, específicamente en la interacción ciudad-artistas. En Buenos Aires, durante las décadas de 1920 y 1930 el debate reforma-modernización produjo cambios materiales drásticos en el aspecto de la urbe, que suscitó diversas respuestas por parte de los artistas. De ellas emergerá una imagen de ciudad *moderna*, apoyada en un repertorio de motivos que tendrá su síntesis con la inauguración del Obelisco. En este sentido, las imágenes de la calle Corrientes producidas en este período pueden interpretarse como un ejemplo del interés manifiesto de los artistas por traducir las consecuencias del crecimiento urbano. Sin embargo, a pesar de los cambios materiales y efectivos en su fisonomía, la imagen que persistió a través del tiempo es la de la calle “que nunca duerme”, como símbolo de la Buenos Aires cosmopolita de las primeras décadas del siglo XX.

**PALABRAS CLAVE:** Buenos Aires. Calle Corrientes. Imaginario. Paisaje urbano.

**KEY WORDS:** Buenos Aires. Corrientes street. Imaginary. Urban landscape.

El 29 de julio de 1934 *Caras y Caretas* publicaba un conjunto de fotografías de la calle Corrientes, como parte de una serie de notas aparecidas en números sucesivos intituladas “Visiones nocturnas de los barrios porteños”. (Fig. 1) Las imágenes se agrupaban bajo un copete que resumía las características de esa zona de la ciudad:

La calle Corrientes es el espinazo de la ciudad, un espinazo típico como ninguno, que centraliza toda la vida de esta gran colmena humana, laboriosa e infatigable que es Buenos Aires. Es pues, una calle donde sólo corre la alegría porteña, la alegría de olvidar la crisis y todos sus ceñudos derivados. (*Caras y Caretas* 1934, n° 1869)

Las fotografías daban cuenta de la “alegría” que era posible encontrar allí, mostrando la salida de los teatros, la gente reunida en los cafés o paseando bajo las luces de neón de las marquesinas. Los epígrafes de las imágenes comentaban el poder de atracción de las vidrieras de las joyerías que generaban “gestos de resignación ante la tentación que surge de la joya inalcanzable”, reforzando a su vez este sentido de Corrientes como lugar de esparcimiento ciudadano por antonomasia, con su movimiento y bullicio propio: “Campanas, bocinas, voces de canillitas, silbatos policíacos: he aquí el telón de fondo sonoro de la calle Corrientes.” Este artículo aparecido en una de las revistas ilustradas de mayor circulación de la época, sintetiza

gráficamente las características con las que la calle Corrientes era descrita desde la década del veinte, que finalmente quedarán grabadas en el imaginario de la ciudad de Buenos Aires.

### **Paisaje urbano e imaginario**

La percepción de una ciudad no se produce de una sola vez sino que es el resultado de múltiples itinerarios en y sobre ella, que la reconstrucción de la memoria aglutina en un conjunto de imágenes. Este encadenamiento ocurre en un tiempo histórico, ligado a aspectos fácticos, y en un tiempo subjetivo múltiple y cambiante, dado por las variables de la recepción. Sobre estos cruces de tiempo y espacio es donde se construye el imaginario. Los diversos proyectos urbanísticos, y el desarrollo económico y poder político que mueven a su concreción, implican una definición particular del espacio, que a su vez proponen una idea de sujeto que entra en tensión con la realidad. De esta manera, múltiples representaciones de lo urbano se encuentran en disputa, generando espacios de intercambio y conflicto que se reformulan constantemente. En este sentido, las representaciones del paisaje urbano son un punto de partida para identificar la interacción ciudad-artistas y comprender cómo opera la redefinición constante del imaginario de la ciudad en términos comparativos. Los imaginarios son pensados entonces como ámbitos de discusión generados a partir de las diversas apropiaciones del espacio y los actores involucrados en ellas.

En nuestro país, la ciudad empezó a aparecer como un tema pictórico específico, ya no como documento o testimonio de una costumbre, a fines del siglo XIX, fortaleciéndose durante la primera parte del XX, mediante la ampliación, renovación y cambios en la fisonomía y traza urbana de diversas ciudades. En Buenos Aires, durante las décadas de 1920 y 1930 el debate reformamodernización (Gorelik 1998)<sup>1</sup> produjo cambios drásticos en el aspecto de la ciudad. Estas modificaciones materiales suscitaban diversas respuestas por parte de los artistas, que se interesaron por la estética urbana y no sólo la representaron sino que buscaron descubrirla y transformarla a través de sus obras. Para escritores y artistas plásticos, la ciudad misma será objeto de debate estético-ideológico, tanto desde la celebración o condena a la modernización, como desde la búsqueda de un pasado ideal perdido. El arte definirá entonces “un sistema de fundamentos: ‘lo nuevo’ como valor hegemónico, o ‘la revolución’ que se convierte en garantía de futuro y en reordenadora simbólica de las relaciones presentes” (Sarlo 1988 [2007: 28]). Las revistas y la prensa diaria serán las herramientas fundamentales a través de las cuales circularán estas discusiones con sus correspondientes imágenes de la ciudad. En la Buenos Aires de los años treinta se completan así los motivos que cristalizarán en una imagen de ciudad moderna, apoyada en un repertorio de representaciones que tendrá su síntesis en 1936 con la inauguración del Obelisco.

En este contexto, Plaza de Mayo, Paseo de Julio (hoy Avenida Alem), Plaza San Martín, las recientemente abiertas diagonales, la peatonal Florida, el puerto, y barrios como Barracas y La Boca fueron algunos de los sitios más representados por escritores y artistas de las más diversas corrientes estéticas e inclinaciones políticas. El paisaje urbano fue un motivo recurrente tanto para el modernismo literario del grupo de Florida y la figuración vanguardista de los artistas del llamado Grupo de París, como para la denuncia realista de los Artistas del Pueblo y de los intelectuales de Boedo. Así estas obras pasaron a conformar progresivamente un *corpus* de imágenes de la ciudad de Buenos Aires, que perdura hasta la actualidad. Sin embargo, un lugar será el favorito de los pintores y los poetas: la calle Corrientes.

## Corrientes, “linda y vaga”

Con una longitud de 8,7 kilómetros que recorre la ciudad, atravesando los actuales barrios de San Nicolás, Balvanera, Almagro, Villa Crespo y Chacarita, Corrientes es una de las arterias más importantes y representativas de Buenos Aires.<sup>2</sup> Las diferentes características que la calle adquiere en todo su recorrido fueron percibidas y registradas por artistas y poetas desde principios del siglo XX. Muchas descripciones enfatizan la multiplicidad de escenarios y los contrastes que se suceden a lo largo de la calle, que adquiere así una personalidad particular que se comparará con otras arterias de la ciudad para alabarla o para criticarla. Estos elementos aparecen, por ejemplo, en una de las *Aguafuertes porteñas* que Roberto Arlt publica en el diario *El Mundo*, en 1928. El autor realiza una aguda descripción del recorrido de la avenida, en la que destaca la variedad de sus personajes y atmósferas, desde Chacarita, pasando por el mercado de Abasto, hasta la zona comercial de Once. Sin embargo, la “verdadera personalidad” de la calle se encuentra para él entre Callao y Esmeralda. Estas cuadras son glorificadas como la sustancia del “ser porteño”, identificándolas como el centro neurálgico de la ciudad:

La verdadera calle Corrientes comienza para nosotros en Callao y termina en Esmeralda. Es el cogollo porteño, el corazón de la urbe. La verdadera calle. La calle en la que sueñan los porteños que se encuentran en provincias. La calle que arranca un suspiro en los desterrados de la ciudad. La calle que se quiere, que se quiere de verdad. La calle que es linda de recorrer de punta a punta porque es calle de vagancia, de atorantismo, de olvido, de alegría, de placer. (Arlt, 1928 [2010: 235])

Este tramo pasó a ser considerado como la esencia misma de la calle que, con su ebullición e incesante movimiento, fue el tópico de un sinnúmero de representaciones, desde la pintura a la publicidad y desde la literatura al tango. La embriaguez de sus luces, su música, sus aromas y sus personajes son las imágenes recurrentes que aparecen para describir la calle desde mediados de la década del veinte, y que cristalizan definitivamente en la década del treinta. En ellas aparece la visión de la calle como centro del esparcimiento de la ciudad, con una imagen que resalta su costado nocturno:

Caída entre los grandes edificios cúbicos, con panoramas de pollo a “lo spiedo” y salas doradas, y puestos de cocaína y vestíbulos de teatros, ¡qué maravillosamente atoranta es por la noche la calle Corrientes! ¡Qué linda y qué vaga! [...] la calle vagabunda enciende a las siete de la tarde todos sus letreros luminosos, y enguinaldada de rectángulos verdes, rojos y azules, lanza a las murallas blancas sus reflejos de azul de metileno, sus amarillos de ácido picrico, como el glorioso desafío de un pirotécnico. [...] Porque basta entrar a esa calle para sentir que la vida es otra y más fuerte y más animada. Todo ofrece placer. [...] todos confraternizan en la estilización que modula una luz supereléctrica. (Arlt 1929; Scroggins 1981: 147-148)

Las luces multicolores que exalta Arlt en esta descripción son las mismas que retrataba *Caras y Caretas* en el artículo mencionado al principio del presente texto, y que se convertirán en la marca de identidad de la calle. A partir de aquí, Corrientes con sus luces será “la que nunca duerme”:

Nuestra calle tiene ya su fisonomía propia; calle diurna y nocturna, calle sin sueño. Y se abren los cafés en cuyo ambiente humoso de tabaco se perfilan los primeros bandoneones; y los cafés teatrales donde caras pálidas traducen anhelos de gloria y de fortuna; y los restaurantes internacionales, y los cabarets de medianoche en cuyo ámbito alguien descubre la tristeza metafísica de Buenos Aires. [...]

La noche está en la calle Corrientes, y allí se encontrarán, sin saberlo, todos aquellos hombres compadritos de barrio, adolescentes ruidosos, horteras peinados hasta la locura, aventureros de fin de semana. La calle los espera con sus teatros y cines abiertos, con sus cafés rutilantes, con el vértigo de sus luces y sonidos. (Marechal 1936 [1967: 93])

Este fragmento de la *Historia del la calle Corrientes* de Leopoldo Marechal da cuenta de la potencia de esta imagen, que fue asimismo captada por el objetivo de la cámara de Horacio Coppola en numerosas ocasiones. Particularmente durante el año 1936, cuando sus fotografías acompañaron la edición de la obra de Marechal, escrita por encargo de la Municipalidad de Buenos Aires como parte de los actos y publicaciones conmemorativas del cuarto centenario de la fundación de la ciudad. Los textos se complementan con las fotos que registran las escenas que ya eran un *leit motiv* de la literatura y el tango: desde los comercios y el movimiento incesante de los transeúntes, pasando por las vibraciones del neón de los carteles de los cines y teatros, que a veces parecen formar un collage de palabras y figuras, hasta los nuevos rascacielos retratados como grandes macizos geométricos y atemporales en contraste con el movimiento que se desenvuelve por debajo de ellos. La luz es un elemento recurrente, como se observa en una panorámica de la avenida titulada *Corrientes de noche*, tomada desde el edificio COMEGA hacia la avenida 9 de Julio, y cuya perspectiva culmina en el recién inaugurado Obelisco. En esta fotografía se enfatiza la idea de que la luz que emana Corrientes irradia hacia toda la ciudad; como su centro energético, es la calle que con sus luces “da vida” a la ciudad. (Fig. 2)

Y en esa noche porteña el protagonista es el tango, que ha sido una de las expresiones artísticas más utilizada para producir imágenes de Buenos Aires, siendo la calle Corrientes uno de sus escenarios más visitados. En la mayoría de las letras, además de glorificar a la calle donde nació la leyenda de Carlos Gardel, con mucha frecuencia se pone de manifiesto la oposición entre la pureza arrabalera del suburbio y los peligros del centro. Las luces de la calle son ahora seductoras, y aparece así la desdicha de dejarse llevar por sus falsas promesas y la facilidad de “echarse a perder”. La pérdida del amor, el éxito esquivo o pasajero y la nostalgia por un pasado mejor que se ha desvanecido, resuenan una y otra vez en la voz de los cantores:

Calle Corrientes de mis amores, / calle Corrientes donde nací / y entre las luces de mil colores / aquella noche la conocí. / Llena de gracia me la ofreciste, / de entre tus luces yo la aparté / y una alborada serena y triste / rumbo a mi casa me la llevé. / Porque otra noche, calle Corrientes, / miré tus luces desde el balcón / y tus fulgores resplandecientes / me la llevaron con su atracción. / Y así de nuevo me la quitaste, / calle Corrientes donde nací; / vos con tus luces la encandilaste / y para siempre yo la perdí. (Delfino y Vacarezza 1927)

Una atmósfera similar tiñe una de las litografías de Guillermo Facio Hebequer perteneciente a su serie *Buenos Aires*, de mediados de la década del treinta, titulada *Calle Corrientes*. Aquí



Figura 1. "Visiones nocturnas de los barrios porteños. La calle Corrientes". Fuente: *Caras y Caretas*, año XXXVII, n° 1869, 28 de junio 1934.



Figura 2. Horacio Coppola, "Corrientes de noche". Fotografía, 1936.

las luces de los bares y teatros envuelven la figura de una bailarina de cabaret que ocupa el centro de la obra. En los márgenes aparecen rostros, algunas figuras bailando u observando el espectáculo de la calle y un músico que toca un bandoneón, mientras otras figuras parecen perdidas entre las sombras de la noche. Por debajo de ellas, puede observarse el tránsito y el movimiento de la calle que nunca se detiene. Para Hebequer, como integrante del grupo de "Artistas del Pueblo" formados dentro de la cultura obrera, el quehacer artístico era un compromiso con la realidad cotidiana de los trabajadores que habitaban los suburbios y los barrios obreros de la ciudad. Ellos eran, a su vez, el tema y los destinatarios de las obras, por lo cual la ciudad es entendida como metáfora y escenario de la lucha obrera. De esta manera, el arrabal y su gente son glorificados y vistos con un sentido socialmente revolucionario. En este sentido su imagen de la calle Corrientes se alinea con un conjunto de representaciones que ponen de manifiesto el costado oscuro del centro, y denuncian las consecuencias de la vertiginosa modernización de la ciudad. (Fig. 3)

Esta glorificación poética del suburbio digno contra el centro corrompido, está presente en mucha de la literatura del período, como en la obra de Ezequiel Martínez Estrada, para quien ciertas calles del suburbio son "menos esplendorosas" pero "más espirituales":

Hay calles con vida y calles momificadas; por unas se vive andando, por otras se pasa caminando. Las primeras préstanse al recuerdo, la evocación y a todas las actividades reconstructoras del pasado; las otras se entregan pasivamente al tránsito, y nada más. Entre las calles vivas están Florida y Corrientes en primer término. Cauces de vida torrencial, incesante, con la multiforme personalidad de los hormigueros y las colmenas, no obstante inexpresivas de sentido. Y hay otras calles de vida individual más intensa y de mayor significación, en la modestia de sus destinos menos esplendorosos: Balcarce, Venezuela y las de muchos arrabales, donde un pasado que es el mismo de algunos ciudadanos se infiltra en el presente. Calles de Evaristo Carriego y Jorge Luis Borges; de Fernández Moreno y de Macedonio Fernández; calles que los ediles y arquitectos desdeñan y por donde es indispensable andar un poco, de vez en cuando, como si nos pudiéramos a revisar fotografías y flores secas en álbumes y cofres. (Martínez Estrada, 1940 [2009: 75])

Durante la década del veinte se había producido una reapropiación estética del espacio urbano, en la cual el suburbio se convirtió en uno de los temas recurrentes de la pintura, la literatura y la música, como manifestación del debate que oponía centro y suburbio como polos conflictivos de la esencia de la identidad de Buenos Aires. La ciudad se transformó en un "reservorio de modelos culturales en pugna que los artistas salían a reconocer para identificarse con ellos y que, a la vez, en ese mismo reconocimiento, construían" (Gorelik 2004: 98). En contrapunto, en la década siguiente se produjo un repliegue de la ciudad hacia el centro "redescubierto" por los artistas, donde las obras que se estaban realizando –sobre todo la apertura de la 9 de Julio, y en su intersección con la calle Corrientes, la nueva Plaza de la República, serán el polo de atracción de todas las miradas.

Andamios, grúas y elevadores eran parte del paisaje de una ciudad en constante crecimiento y cuyos acelerados cambios fisonómicos dejaban a muchos de sus habitantes con cierto sentimiento de nostalgia. Entonces, numerosos artistas se refugiaron en los suburbios donde aún persistían algunas calles de tierra, viejos faroles y las casas bajas desordenadas dentro de las restricciones de la cuadrícula del trazado urbano. De esta manera se fue constituyendo la heterogeneidad del paisaje de Buenos Aires, formado por fragmentos de tiempos diferentes,

donde en una misma cuadra coexistían arquitecturas correspondientes a épocas muy diversas y cuyos contrastes se superponían, generando una imagen por momentos ambigua. Estas características, que aún hoy permanecen, fueron un tema para los artistas que plasmaron en sus obras la vertiginosidad de la renovación y la oposición entre lo viejo y lo nuevo. Pío Collivadino, por ejemplo, fue uno de los primeros en representar la aparición de los rascacielos en el horizonte de la ciudad. Éstos son un tema recurrente en sus obras de principios de los veinte, ya sea en construcción junto a otras edificaciones, como presencia imponente en el horizonte o como motivo específico. Las masas verticales sin ventanas representan esa Buenos Aires nueva que aparece entre el viejo caserío. El encuentro entre lo “antiguo” y lo “moderno” está siempre presente en los paisajes de Collivadino, con un aire nostálgico por el pasado, pero eludiendo a la vez tanto el pintoresquismo como la mirada crítica sobre el progreso.

La prensa gráfica también se hizo eco de los avatares de las transformaciones en la ciudad, y en *Caras y Caretas* es significativa la presencia de fotografías de obras en construcción y de notas polemizando sobre los problemas o las bondades de los cambios. Así, en la sección “Reflexiones de un vago” escrita por Olegario Reinoso podía leerse en 1936:

Buenos Aires progresa y se transforma de una manera increíble. Uno deja de pasar quince días por una cuadra, y al volver ya no la conoce. [...] Las paredes a medio derrumbar y los muros a medio construir dan la impresión de que allí acaba de efectuarse un bombardeo. (*Caras y Caretas* 1936, n° 1957)

Esta mirada, algo trágica, será el resultado de los efectos del andar por una ciudad en construcción, y estará signada por el encuentro diario con las ruinas de lo que quedaba del “esplendor pasado”. Esta será una constante en las imágenes que aparecerán, sobre todo, durante los años 1936 y 1937 cuando se produzcan los cambios más drásticos para el ensanche de Corrientes y la apertura de la avenida 9 de Julio.

### **Corrientes en ruinas versus Corrientes renovada**

Corrientes fue una calle angosta hasta 1931 cuando se decidió su ensanche, finalizado en 1936. El gobierno de Bernardino Rivadavia había decretado en 1822 que se convirtiera en una avenida de 26 metros de ancho; medida que recién se aplicó en 1910 cuando una ordenanza del intendente Joaquín Samuel de Anchorena dispuso su ensanche. A partir de ese año las nuevas construcciones comenzaron a levantarse siguiendo una nueva línea de edificación, que se mantuvo hasta la década del treinta, cuando la necesidad de adecuar el diseño urbano al crecimiento de la población y a los nuevos medios de transporte determinó un nuevo ensanche, con la demolición de las edificaciones de la vereda norte. Las obras comenzaron en 1931 durante la intendencia de José Guerrico, y se completaron en 1936 durante el gobierno de Mariano de Vedia y Mitre. Ese año, al celebrarse el cuarto Centenario de la primera fundación de Buenos Aires por Pedro de Mendoza, Corrientes perdió la cuadra en la que actualmente se cruza con la Avenida 9 de Julio. En dicha cuadra se demolió, entre otros edificios, la antigua iglesia de San Nicolás y en su lugar se construyó la Plaza de la República con el Obelisco en su centro.

En esta vorágine de cambios, las obras para el ensanche de la calle Corrientes cristalizarán en una serie de representaciones que tendrán una amplia circulación a lo largo de la década del

treinta (Fig. 4). Las imágenes de las ruinas de los edificios, como consecuencia de las demoliciones, se convertirán en un tópico ideal para confrontar la vieja Buenos Aires que queda entre los escombros, y el nacimiento de la gran metrópolis del siglo XX con la que soñaban tanto políticos como intelectuales. Corrientes será así la bandera de la nueva y moderna Buenos Aires:

si la calle Corrientes merece hoy los honores de la pluma no es en virtud de su pasado sino en gracia de su actualidad, y los merece ahora, sobre todo, cuando una transformación formidable la sacude hasta sus cimientos, la renueva y la propone al observador como un índice vivo de la ciudad en marcha, como exponente del nuevo ritmo que asume Buenos Aires. (Marechal 1936 [1967: 11-12])

Las ruinas como tema, frecuentemente asociado a lo sublime romántico, admitían una lectura metonímica, es decir tomando una parte por el todo, en la cual el fragmento está completo e incompleto al mismo tiempo. Las ruinas son, por un lado, el recuerdo de lo que fue, pero a la vez son el todo que representa la realidad del cambio. Así, las demoliciones serán también emblemáticas de la pérdida de personalidad, no solo de la calle misma sino de toda la ciudad:

Así como nuestra historia ha sido involuntaria pero sistemáticamente falseada por escrúpulos urbanísticos, nuestra ciudad ha sido arquitectónicamente desfigurada y embellecida para uso de los turistas. [...]

La demolición consumada fríamente, con arreglo a un plan de urbanismo, es semejante al sacrificio de las bestias para la alimentación. Se elige la muerte en el plano como si se combinara una acción de guerra. Una avenida, un ensanche reclaman imperativamente el sacrificio de determinados seres. [...] Cuando los andamios se han colocado para la demolición, el transeúnte comienza a sentir ese redopelo frente a los operarios que llevan a cabo la destrucción. [...]

Mientras dura la agonía de la demolición y se desarma brutalmente y sin cuidado lo que se hizo con esperanza y fervor, van quedando al descubierto las entrañas del edificio. Entonces advertimos que no era una casa lo que se demolía, sino un hogar... (Martínez Estrada, 1940 [2009: 82-83])

Esta mirada melancólica y nostálgica de un pasado mejor, y pesimista frente a un presente que no promete un futuro brillante, invade también los tangos de la época en los cuales se relata, muchas veces en primera persona, la sensación que produce el conflicto entre lo viejo y lo nuevo. Esta evocación de "Corrientes angosta" como la "verdadera" calle, es un tema que perdura en el tiempo y en el recuerdo, como por ejemplo para Ángel Gatti, quien la rememora en su tango *Corrientes angosta* de 1952:

¡Todo pasa en esta vida! / ¡Te cambiaron Corrientes angosta! / Ya no sos la calle posta  
donde un día supe andar... / Yo tampoco soy el mismo, / hoy ya no tengo la pinta de  
antaño y entre tus luces me siento tan extraño, / que me dan ganas de lagrimear.

La calle Corrientes y sus demoliciones serán el centro preponderante de esta nostalgia que se detiene, por ejemplo, en el contraste entre los modernos teatros y las ruinas de aquellos que alguna vez habían sido gloriosos. Las ruinas son, asimismo, el tema de toda una serie de fotografías que

publicó *Caras y Caretas* desde 1935, acompañando notas con títulos como “Corrientes parece la calle de una ciudad bombardeada” (*Caras y Caretas* 1935, n° 1905) (Fig. 5). En estos artículos se compara, con cierto tinte dramático, la imagen de la calle con un escenario de guerra y se pretende resaltar la tristeza que producen los restos de los edificios “derribados por la piqueta”:

el descuajamiento ha herido de muerte la entraña misma de la ciudad; aún cuando la demolición busca hoy, con energía y previsión a la vez, los contornos del urbanismo moderno. [...] Hemos enfocado nuestra máquina, con intencionada preferencia, sin duda, sobre los escombros de los teatros “que fueron”... (*Caras y Caretas* 1937, n° 2027)

Estos tópicos pueden rastrearse también en la obra de artistas como Aquiles Badi<sup>3</sup> quien en 1936 obtiene el Primer Premio de Composición del Salón Nacional con su pintura *Buenos Aires 1936*, inspirada justamente en la demolición para el ensanchamiento de la calle Corrientes. El artista resuelve en el primer plano los volúmenes de los restos de las edificaciones en tonos tierra, los cuales contrastan con los azules y blancos de los edificios aún en pie en el fondo, generando una atmósfera casi metafísica donde las ruinas adquieren el protagonismo del cuadro, produciendo una sensación de extrañamiento. La demolición de Corrientes, en este sentido, podría ser considerada como un tema funcional al clima de la pintura metafísica, que concentra la necesidad de conjugar tradición y modernidad en un momento en el que el mito de la recuperación de los valores del pasado se pone en relación con los problemas y las exigencias del progreso (Bossaglia 1979).

En la misma línea, al año siguiente, Onofrio Pacenza<sup>4</sup> presenta también en el Salón Nacional una obra titulada *Plaza de la República*, en alusión a la plaza ubicada en la intersección de la calle Corrientes con la nueva avenida 9 de Julio. Esta obra sintetiza todas las cuestiones que se resaltaron hasta ahora en torno a la configuración de las imágenes de la ciudad de Buenos Aires, y en particular aquellas referidas a la calle Corrientes (Fig. 6). Entre restos de edificios que recuerdan a las ruinas de la antigua Roma, y por detrás de ellos, se observa la ciudad moderna representada por un alto rascacielos, que se asemeja al COMEGA, y por los andamios de la construcción de otro edificio que se eleva por sobre los escombros. En esta obra se condensa la fascinación por la ciudad nueva, con la trágica visión de

...los restos de columnas truncadas como los de las ruinas clásicas donde los turistas se hacen fotografiar con una Kodak en la mano. [...] En la llanura circundada de rascacielos, las casillas de cinc de los guinches giran rápidamente sobre sí mismas, entre un tableteo de motor. (Arlt 1937)

En este clima extraordinario que presenta la obra emerge el Obelisco de entre las ruinas, contrastando con ellas por su volumen neto y la abstracción de su blanca figura.

Es justamente durante los años 1936 y 1937 cuando se condensan los diversos modelos de ciudad que estaban en pugna. Gorelik introduce la noción de “coalición simbólica”, para explicar esta situación como un “punto de llegada múltiple: del espíritu colonizador, del espíritu criollo, del espíritu modernizador” (Gorelik 1998 [2010: 391]). En este contexto el Obelisco será el ojo de la tormenta. Inaugurado en 1936, junto con la apertura del primer tramo de la avenida 9 de Julio en 1937 serán dos hitos importantes, tanto en la historia de la ciudad como en la de la calle Corrientes. Es aquí cuando cristalizará la configuración de su imagen, que quedará

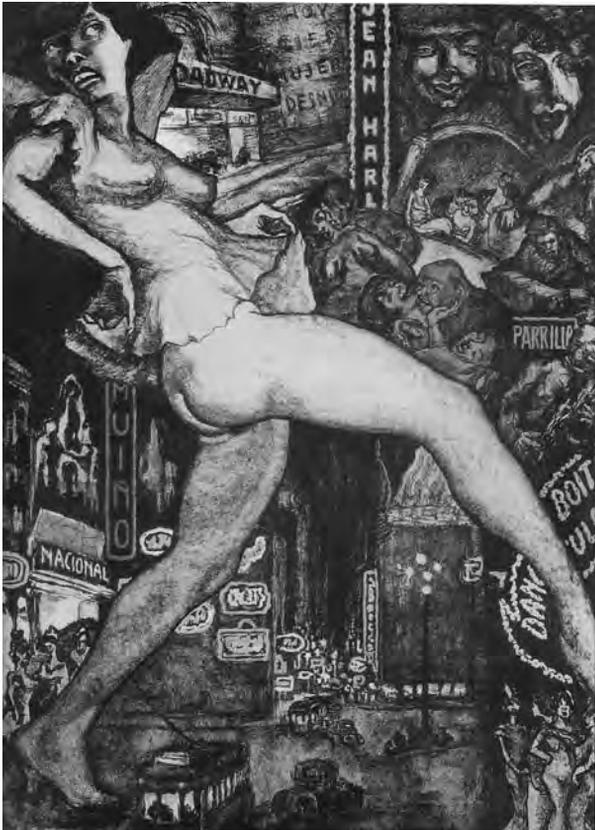


Figura 3. Guillermo Facio Hebequer. "Calle Corrientes" (serie Buenos Aires). Litografía color, 66 x 47 cm, c. 1933.



Figura 4. Fuente: *Caras y Caretas*, año XL, n° 2019, 12 de junio 1937.



Figura 5. "Corrientes parece la calle de una ciudad bombardeada", Fuente: *Caras y Caretas*, año XXXVIII, n° 1905, 6 de abril 1935.



Figura 6. Onofrio Pacenza. "Plaza de la República". Óleo sobre tela, s/d, 1937.

posteriormente asociada, de forma indisoluble, a ese monumento. Casi contemporáneamente a su inauguración, el Obelisco se convertirá en símbolo de Buenos Aires, al punto que en 1937 este monumento y las obras de renovación de la ciudad serán el centro de atención del pabellón argentino en la Exposición Internacional de París (*Caras y Caretas* 1937, n° 2034). Tanto desde la publicidad, que lo presenta como emblema indiscutido de la ciudad, como en el discurso municipal, serán innumerables las representaciones que afirmarán esta asociación en el imaginario. Pero, al igual que otras intervenciones, el Obelisco fue objeto de posiciones encontradas respecto a su significación y adecuación como monumento conmemorativo:

[El Obelisco] representa la pujanza abstracta de la ciudad de todos y de nadie, la juventud sin ideales concretos y el asombroso aumento de la población vegetativa. Buenos Aires recobra por él su blasón de ciudad cosmopolita, sin alma ni carácter. [...] El símbolo de la ciudad es ahora una abstracción. [...] Para muchos de vista más corta y de cabeza menos firme, el Obelisco sirve de punto de orientación cuando salen de los cines con los cuatro puntos cardinales patas para arriba. (Martínez Estrada, 1940 [2009: 72])

Esta “pujanza abstracta” del Obelisco que critica Martínez Estrada era, justamente, con su forma geométrica pura, el emblema perfecto para la ciudad moderna en la que Buenos Aires pretendía convertirse, con base en la cultura universal y la historia nacional (Gorelik 1998), y a través de las grandes obras de transformación que impactaron en la intelectualidad porteña del período.

El tratamiento que se hizo de esta calle céntrica, Corrientes, puede interpretarse como la repetición de un interés manifiesto de los artistas por traducir el universo de las consecuencias del crecimiento urbano. Lugar de paseo, trabajo, placer, o de todo esto simultáneamente, el paisaje urbano de la calle tiene su especificidad en lo nocturno. Las múltiples alusiones a la iluminación callejera, con su intenso cromatismo, permiten ver algunas significaciones ligadas a la modernización que afectó a la ciudad, profunda y velozmente; y al mismo tiempo plantean el espacio como un escenario espectacular donde todo es posible. La calle Corrientes, a pesar de los cambios materiales y efectivos en su fisonomía, persistió a través del tiempo con aquella imagen de la calle “que nunca duerme”, como símbolo de la Buenos Aires cosmopolita de las primeras décadas del siglo XX. Las visiones de sus ruinas fueron desplazadas por las más persistentes imágenes de la calle vivaz, centro de la sociabilidad porteña, indisolublemente fusionadas con el Obelisco como emblema de su vigor y como símbolo hegemónico de la ciudad de Buenos Aires. Así lo resumen las palabras de Roberto Arlt quien, no casualmente, cita unos versos del famoso tango *A media luz*, compuesto en 1926 por Carlos Lenzi y Edgardo Donato, para reforzar la imagen de la calle Corrientes que quedaría grabada para siempre en el imaginario porteño:

Y es inútil que traten de reformarla. Que traten de adecentarla. Calle porteña de todo corazón, está impresionada tan profundamente de ese espíritu “nuestro”, que aunque le poden las casas hasta los cimientos y le echen creolina hasta la napa de agua, la calle seguirá siendo la misma... la recta donde es bonita la vagancia y donde hasta el mismo inofensivo infeliz se da aires de perdonavidas y de calavera jubilado. [...] Por cada edificio que tiran abajo, por cada flamante rascacielo que levantan, hay una garganta femenina que canta en voz baja: Corrientes... tres, cuatro, ocho...segundo piso ascensor...Esta es el alma de la calle Corrientes. Y no la cambiarán ni los ediles ni los constructores. Para eso tendrían que borrar todos los recuerdos... (Arlt, 1928 [2010: 235-237])

## BIBLIOGRAFÍA

- ARLT, ROBERTO. 1928. "El espíritu de la calle Corrientes no cambiará con el ensanche", *El Mundo*, 25 de julio, en *Aguafuertes porteñas*. Buenos Aires: Losada, 2010.
- ARLT, ROBERTO. 1929. "Corrientes por la noche", *El Mundo*, 26 de marzo, Buenos Aires, en Scroggins, Daniel. *Las aguafuertes porteñas de Roberto Arlt*, Buenos Aires: ECA, 1981
- ARLT, ROBERTO. 1937. "Nuevos aspectos de las demoliciones", *El Mundo*, 28 de junio, Buenos Aires.
- BOSSAGLIA, ROSSANA. 1979. *Il Novecento italiano*. Milán: Feltrinelli.
- GORELIK, ADRIÁN. 1998. *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Bernal: UNQ, 2010.
- GORELIK, ADRIÁN. 2004. *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- MARECHAL, LEOPOLDO. 1936. *Historia de la calle Corrientes*. Buenos Aires: Paidós, 1967.
- MARTÍNEZ ESTRADA, EZEQUIEL. 1940. *La cabeza de Goliath. Microscopía de Buenos Aires*. Buenos Aires: Capital Intelectual, 2009.
- REINOSO, OLEGARIO. 1936. "Reflexiones de un vago". *Caras y Caretas*, año XXXIX, N° 1957, 4 de abril, Buenos Aires, p. 102.
- SARLO, BEATRIZ. 1988. *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930*. Buenos Aires: Nueva Visión, 2007.
- S/A. 1935. "Corrientes parece la calle de una ciudad bombardeada". *Caras y Caretas*. Buenos Aires, año XXXVIII, n° 1905, 6 de abril de 1935, s/p.
- S/A. 1934. "Visiones nocturnas de los barrios porteños: la calle Corrientes". *Caras y Caretas*, Buenos Aires, año XXXVII, n° 1869, 28 de julio, s/p.
- S/A. 1937. "Una rápida incursión fotográfica por el subsuelo de la futura avenida 9 de Julio". *Caras y Caretas*. Buenos Aires, año XL, n° 2027, 7 de agosto, p. 32-33.
- S/A. 1937. "El tabellón argentino en la Exposición de París". *Caras y Caretas*. Buenos Aires, año XL, n° 2034, 25 de septiembre, s/p.

## NOTAS

- 1 Gorelik presenta esta dicotomía como una herramienta para interpretar la trama de transformaciones culturales y los diferentes procesos sociales, políticos y materiales de la ciudad en la década del treinta.
- 2 El tramo desde la actual avenida Madero hasta la peatonal Florida, transcurre en una zona mayormente financiera, para convertirse luego en un polo cultural con numerosos teatros, cines, bares y restaurantes, que fueron instalándose en esa zona desde fines del siglo XIX. Sus desaparecidos teatros Politeama Argentino, Apolo y Ópera, fueron escenarios de los más altos exponentes de la lírica mundial, así como partícipes del nacimiento del drama gauchesco con la obra *Juan Moreira*.
- 3 En 1937 participa en la "Exposición Internacional de París" realizando paneles decorativos junto a Lino Enea Spilimbergo. En el evento es distinguido, junto a otros artistas argentinos, con Medalla de Oro. En estos años preside la recientemente creada Sociedad Argentina de Artistas Plásticos (SAAP). Permanece en el país hasta 1939, año en que vuelve a Italia, donde se radica. Allí realiza pinturas murales y se dedica a la ilustración de diversas publicaciones. Se mantiene en contacto con nuestro medio, realizando exposiciones y consecutivos envíos al Salón Nacional. En 1957 la Academia Nacional de Bellas Artes le otorga el Premio Palanza.
- 4 Estudia arquitectura y decoración e ingresa en la Academia Nacional de Bellas Artes. En 1928 egresa como Profesor de Dibujo y se desempeña como docente en dicha institución. Integra el grupo de Pintores Modernos que patrocinaba la Asociación Amigos del Arte (1930-1940). Participa de numerosas exposiciones en el exterior. Es invitado por la Academia Nacional de Bellas Artes, en 1965, a participar en el Premio Palanza. Recibe importantes distinciones, entre ellas: el Primer Premio y Medalla de Oro en el Salón Nacional de 1960.

# MAFALDA EN CASA. DEPARTAMENTOS DE CLASE MEDIA Y VIDA COTIDIANA EN LOS AÑOS SESENTA.

Rosa Aboy \*

■ ■ ■ Este artículo analiza las representaciones y los usos de la vivienda construida por el mercado para los estratos medios de la sociedad de Buenos Aires empleando como fuente la tira Mafalda, creada en la década de 1960 por el dibujante Joaquín Lavado, más conocido como Quino, quien se propuso mirar el mundo desde los ojos de una niña que comenzaba su escolaridad en los inicios de la tira. La mirada de la protagonista constituye una puerta de entrada a los cambios sociales y urbanos, en relación con los departamentos destinados a ese estrato social, que por efecto de la Ley de Propiedad Horizontal poblaron los barrios porteños. Las representaciones de Mafalda sobre el espacio en el que vive, su familia, y los entornos cotidianos que transita, son empleadas como lente para iluminar las caracterizaciones que las propias clases medias proyectaron sobre los departamentos mínimos, construidos para los estratos más modestos de esa franja social.

**PALABRAS CLAVE:** Departamentos. Clases medias. Humor gráfico. Vida cotidiana.

**KEY WORDS:** Apartments. Middle classes. Comics. Domestic-life

En la historiografía argentina reciente, el humor se ha convertido en una fuente habitual para escudriñar diferentes dimensiones de análisis, si bien el humor político ha merecido una atención preferencial. Menos frecuente ha sido el estudio del humor como un registro para abordar el análisis de las transformaciones en el espacio doméstico y en las formas de habitar el espacio. A partir del trabajo de Mijail Bajtin, los historiadores han percibido la importancia del humor para el abordaje comprensivo de lo social.<sup>1</sup> Sus aportes han servido para ofrecer nuevos prismas de análisis para examinar las relaciones entre las clases sociales, las relaciones entre hombres y mujeres, la sexualidad, o la construcción de subjetividades.

A la luz de estas contribuciones y de los aportes de la historiografía sobre el humor gráfico, este artículo indaga en la vida cotidiana en los departamentos de clase media, construidos en Buenos Aires en la década de 1960, empleando como fuente la tira *Mafalda*, una producción cultural de tipo humorístico, en soporte gráfico. ¿Qué nos dice este material acerca de la vida cotidiana en los departamentos de clase media en la Argentina? ¿Cómo aparecen representadas las relaciones de los diferentes miembros de una “típica familia de clase media” entre sí y con el espacio doméstico que habitan? ¿Cómo se relacionan y cómo simbolizan el espacio urbano? ¿Qué tipo de relación entre padres e hijos y entre los géneros, y qué tipo de subjetividades tienen como marco el espacio de los departamentos mínimos? Estas son algunas de las preguntas que este trabajo plantea y cuyas respuestas pueden comenzar a esbozarse a partir de las dos dimensiones que enfoca el artículo: la dimensión social (la trama

relacional en que están inmersos los personajes de la tira) y la dimensión material (la relación de esos sujetos con el espacio doméstico y con el espacio urbano y barrial).<sup>2</sup>

La tira *Mafalda* tiene su prehistoria en los inicios de la década de 1960, cuando el dibujante Joaquín Lavado recibió el encargo de crear una historieta que debía servir como apoyo publicitario a una fábrica de electrodomésticos. Los dibujos no debían hacer mención a la marca (*Mansfield*) pero era necesario que aparecieran en la escena algunos aparatos eléctricos y que el nombre del protagonista comenzara con la letra "M", de *Mansfield*. Posteriormente el proyecto se canceló, y Quino archivó las doce muestras que había realizado, hasta que en 1964, Julián Delgado, un amigo suyo, periodista, se las pidió para el semanario donde trabajaba, *Primera Plana*, ya desprovistas de su connotación publicitaria. Había nacido *Mafalda*, que se publicó en distintos medios hasta junio de 1973.<sup>3</sup>

A lo largo de su historia, y tal vez vinculado con su asociación de origen con la modernización de la tecnología doméstica, la tira se ocupó reiteradamente de analizar la vida cotidiana, sus prácticas, sus imaginarios y sus escenarios materiales, trasluciendo las transformaciones en las pautas y estilos de vida de un determinado sector de la sociedad porteña en su entorno doméstico. Ese escenario no era otro que el de los departamentos mínimos para las amplias clases medias que, por efecto retardado de la Ley de Propiedad Horizontal sancionada en 1948, comenzaron a acceder masivamente a la propiedad de pequeños departamentos en la década de 1960.

En este artículo propongo reflexionar acerca de los modelos de domesticidad, de las formas de vida y el uso de los espacios en el interior de esos hogares recurriendo al humor gráfico, al modo de una lente, para observar los departamentos mínimos y la forma de vida que plantean. Este tipo de abordaje permite indagar en las representaciones acerca de la vivienda y la estructura familiar de un determinado sector social –el heterogéneo conglomerado de las clases medias porteñas– a partir de una fuente que ha sido escasamente trabajada para el análisis de la historia del habitar doméstico, entendiendo que la historieta –como toda construcción artística– no constituye un acceso directo a prácticas ni a imaginarios de la época, sino un prisma para vislumbrar indicios de la cultura de su tiempo.<sup>4</sup>

Ya anteriormente, durante las décadas del treinta y del cuarenta el humor gráfico había anticipado miradas sobre la realidad social argentina, a través de las revistas *Patoruzú*, de la editorial Dante Quinterro, que comenzó a salir en 1937, y *Rico Tipo*, creada por el dibujante Divito en 1944. Las escenas dialogadas de las tiras, aparecidas en estas publicaciones, aludían a personajes, situaciones y ambientes del momento, inaugurando tópicos que serían luego transitados por la crítica costumbrista.<sup>5</sup>

De manera similar, la tira *Mafalda*, aparecida en el semanario *Primera Plana* primero, y *Siete Días* después, es útil para iluminar las caracterizaciones de orden social, urbano y moral que las propias clases medias comenzaron a proyectar sobre los espacios que habitaban.

### **Primeras pinceladas: *Mafalda* y su entorno social**

En el primer tramo de la década del sesenta, *Mafalda* se propuso mirar el mundo desde los ojos de una niña que comenzaba su escolaridad en los inicios de la tira. Esta niña de clase media vivía con sus padres en un pequeño departamento de algún barrio porteño. La inserción social y habitacional de la protagonista de la tira constituye una puerta de entrada a algunos

aspectos de los cambios sociales y las prácticas de habitar que tuvieron lugar en las viviendas destinadas a ese estrato social. La condición problemática de los sectores medios y su inestable –y a veces incómoda– inserción en el colectivo social, aparece desde el inicio de la tira cuando *Mafalda* pregunta a su padre acerca de la condición social de la familia. (Fig. 1)

Por cierto, la ponderación de tal condición no recibe una valoración positiva por parte de la protagonista. La familia de *Mafalda* vive en un pequeño “departamento tipo”,<sup>6</sup> compuesto de *living* comedor, dos dormitorios, baño y cocina. El padre, empleado medio de una compañía de seguros, distrae las frustraciones que le inflige un trabajo mediocre mediante su afición a la jardinería, que despliega en el cuidado, poda y trasplante de especies, inevitablemente alojadas en macetas, en el interior de su vivienda. La madre de *Mafalda*, Raquel, es una afanosa ama de casa, íntegramente dedicada a los quehaceres domésticos y a la crianza de sus dos hijos. Esta es una verdadera “familia tipo”,<sup>7</sup> integrada por el padre, la madre y dos hijos: *Mafalda* es la hija mayor, a la que en el segundo año de la tira se agrega Guille, su hermano

La pequeña protagonista ama y critica a sus padres en igual medida, convirtiéndose en representante del inconformismo y el cuestionamiento a los modelos heredados, asociados a la juventud en los años sesenta. El modelo que se cuestiona en la tira coincide con la imagen de familia nuclear, que en la primera mitad del siglo XX se fue construyendo a partir de los discursos de los sectores del pensamiento católico, el Derecho, las revistas científicas y los medios masivos. Serán entonces las representaciones del modelo heredado aquello que observaremos a través del análisis, y no los nuevos discursos de impugnación que irrumpieron en los años sesenta.

En un trabajo que reconstruye las orientaciones valorativas predominantes vinculadas con el lugar de la mujer en la sociedad, en la familia y en la relación con el varón, Catalina Wainerman encontraba una fuerte coincidencia en los puntos fundamentales de los discursos elaborados en distintos ámbitos, y que habrían cristalizado en un preciso modelo femenino cuya destinataria era “especialmente la mujer casada de clase media”.<sup>8</sup> El modelo descrito por esta investigadora, correspondiente a la primera mitad del siglo XX, se correspondía con la imagen de la mujer identificada con el rol maternal, el cuidado del esposo y la guarda de la esfera doméstica, cuya cotidianidad estaba ocupada por una sucesión de actividades que las propias revistas femeninas de la época identificaban como “monótonas”: lavar, coser, planchar, cocinar, limpiar.

Para los años cincuenta, el trabajo de Wainerman atisba, en determinados ámbitos, algunos cambios que abrirían el camino a una redefinición futura de la participación de las mujeres en la esfera pública y, paralelamente, una nueva configuración de los roles y usos del espacio privado doméstico.<sup>9</sup> Estos indicios de cambio en el posicionamiento de las mujeres, que las llevarían a integrarse como sujetos activos y participantes de la vida económica y política en las décadas siguientes, habrían aparecido hacia fines de la mencionada década.<sup>10</sup>

Las dinámicas en curso –individualizadas por Wainerman– no conmueven, no obstante, la rutina de la familia de *Mafalda*, cuya madre parece superponerse punto por punto, con la imagen de la mujer-madre. La niña, por su parte, siente escasa estima por el rol desempeñado por su madre, y le reprocha recurrentemente la decisión de haber renunciado a su proyecto personal, al dejar la universidad para contraer matrimonio. Las características del modelo de mujer-madre-ama de casa de clase media, que abandona un proyecto de autonomía personal para casarse, y del cual Raquel constituye un estereotipo, y puede apreciarse en una de las tiras que se reproducen. (Fig. 2) En esa ilustración, *Mafalda* hace alusión a la carrera univer-

sitaria que su madre inició y que luego abandonó para casarse. El ingreso de las mujeres de clase media a la universidad está en coincidencia con los datos, destacados por Wainerman, acerca del mayor igualitarismo de oportunidades educativas para ese sector que caracterizó a la década de 1950. No obstante, la influencia coercitiva de la ideología que propugnaba la incompatibilidad de la maternidad con el ejercicio de una profesión y con el trabajo extradoméstico queda reflejada en el abandono de los estudios y en la posterior reclusión de Raquel en el ámbito doméstico.

En el pequeño departamento que *Mafalda* comparte con su familia, la totalidad de las labores y quehaceres tradicionales son desempeñados –invariable y sostenidamente– por su madre, quien por su pertenencia a un estrato social con ingresos módicos, no cuenta con ayuda doméstica. El orden y la limpieza reinantes revelan el modo en que las familias de ese estrato social capacitaban a las jóvenes en las décadas del cuarenta y del cincuenta, pues como decían las revistas femeninas de la época: “una mujercita que no sabe coser, planchar y cocinar, que no espere la felicidad en su matrimonio”.<sup>11</sup>

Quino pone en boca de la pequeña protagonista los cuestionamientos e impugnaciones a un modelo de domesticidad, asentado en una división de roles que –como han mostrado las investigaciones referidas– había comenzado a agrietarse sobre el final de los años cincuenta.<sup>12</sup> No obstante, simétrica e inversamente, la tira también ilustra la fuerza del modelo del matrimonio monogámico, de la familia nuclear, de la reproducción legítima y de la división de roles entre el varón proveedor y la mujer esposa y madre, sumisa y dependiente. Es debido a –y no solo a pesar de– las impugnaciones de *Mafalda*, que el modelo de la familia nuclear de clase media habitando un departamento, que viene de las décadas anteriores, se muestra irreductible, ya entrada la “década rebelde”.

### **El entorno espacial de *Mafalda*: el departamento y el barrio**

Fundamentalmente, convocamos aquí la tira de Quino por su capacidad de ilustrar uno de los modos en que fueron ponderados los departamentos en propiedad que desde 1948 comenzaron a construirse para las clases medias. Éstos son mostrados al lector a través de la mirada despiadada, y a la vez tierna, de *Mafalda*. Esa mirada funciona al modo de una lente, que nos permite observar críticamente los efectos de la vivienda moderna en los sujetos, en su calidad de vida y en sus proyectos. En la tira que reproducimos a continuación, puede apreciarse la visión desangelada de la niña sobre algunas aristas de aquellos departamentos, asentados en barrios cuyo crecimiento desorganizado se tradujo –en algunos casos– en hacinamiento y polución, y cuya mezquindad espacial impuso a sus habitantes condicionamientos de diverso tipo. (Fig. 3)

Mientras pasean a pie por su barrio –que podría ser casi cualquier barrio porteño– *Mafalda* y *Guille* descubren a un niño que mira la calle desde un balcón enrejado, en un primer piso. En esa mínima superficie, una pelota y un triciclo acompañan al pequeño que no juega con ellos, sino que mira el movimiento exterior. La inadecuación entre las necesidades vitales del niño y las restricciones impuestas por el departamento es puesta de manifiesto –sintética y elocuentemente– en tan solo dos cuadros, en los cuales el infante atrapado en el balcón es confundido con un prisionero por el hermano de la protagonista. En el segundo cuadro, *Mafalda* le explica irónicamente a *Guille* que el niño es culpable de haber nacido



Figura 1



Figura 2



Figura 3



Figura 4



Figura 5



Figura 6

en un domicilio urbano, razón por la cual el encierro es merecido castigo. En esta viñeta, como en la que reproducimos a continuación, la reflexión de *Mafalda* apunta a cuestionar el impacto de determinados cambios urbanos en la calidad de vida. Pero su cuestionamiento no está dirigido al terreno de la modernización urbana en abstracto, sino a la calidad de vida que promueven los departamentos dirigidos a un preciso estrato social, el de la franja de los sectores medios. (Fig. 4)

Los dibujos de Quino sirven para ilustrar el universo urbano en que se mueve la protagonista: al desplazarse a pie en el territorio de su barrio, podemos saber que *Mafalda* y su familia viven cerca de una avenida por la que pasa el transporte público y en la que hay comercios. Estos datos, y el edificio de departamentos donde vive el “niño prisionero”, sitúan el entorno barrial de *Mafalda* como un típico barrio de clase media, con ingresos módicos y podría tratarse de Almagro, San Telmo, San Cristóbal, Villa Crespo, o de muchos otros de similar condición.

Los personajes que pasan conversando al lado de *Mafalda* pertenecen a su mismo entorno social y barrial, y señalan algunos de los condicionamientos espaciales y vitales impuestos por los departamentos mínimos a sus habitantes. Son estos empleados de a pie, que caminan junto a la niña, quienes al igual que ella, deben inhalar los gases de combustión de los automóviles y colectivos, y los que viven en las inmediaciones de calles comerciales donde abundan las baratijas, como en el escaparate donde se ofrecen “flores plásticas”.

El joven empleado de clase media, retratado en el segundo cuadro, pulcramente vestido con saco y corbata, vive en pareja en “un departamentito de un solo ambiente”, versión devaluada del *atelier* de clase media alta, al que hacía referencia José Luis Romero en su libro *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*, y de los que tan buenos ejemplos arquitectónicos han dejado en la ciudad los arquitectos del Grupo Austral o el estudio Sánchez, Lagos y de la Torre; si bien dirigidos en ambos casos a estratos sociales mejor posicionados. Por su parte, el precio de la independencia de estos jóvenes de la clase media con respecto a sus familias de origen es el confinamiento espacial en superficies mínimas, lo cual constituiría –desde la subjetividad del joven retratado por Quino– un impedimento para tener hijos y fundar una nueva familia.<sup>13</sup>

Otros condicionamientos, no menos importantes, derivados de la estrechez de los departamentos pequeños, construidos para este estrato social, son señalados por el autor de la tira en relación al ocio. El uso del tiempo libre y el vínculo con la naturaleza son la puerta de entrada a un fuerte cuestionamiento acerca de si la vida que proponen los departamentos pequeños es una que merezca ser vivida. Estos temas emergen a contraluz en el diálogo en que el padre de *Mafalda* habla de su afición a la jardinería con Libertad, una amiga de su pequeña hija. (Fig. 5)

Claramente, desde la mirada de los niños –que es el punto de vista adoptado por el autor para ejercer su crítica a través del humor gráfico– la vida en los departamentos pequeños es impugnada por diferentes motivos: los departamentos mínimos son jaulas, no permiten tener hijos, ni tampoco plantas que valga la pena admirar. Las restricciones espaciales y presupuestarias de las clases medias de ingresos modestos son también reflejadas en la tira a través de los símbolos de prestigio de los cuales carece la familia de la protagonista. Entre esas marcas de estatus, adquiere categoría emblemática la posesión de un automóvil. Cuando *Mafalda* le pregunta a su madre la razón por la cual la familia no posee uno, obtendrá como única respuesta su condición de pertenecer a la “clase media”. (Fig. 6)

Cuando finalmente, con el correr de la trama, la familia acceda a la posesión de un automóvil, este será un Citroën 3CV, un pequeño auto económico fabricado en aquellos años, y a bordo del cual *Mafalda* irá con su familia a disfrutar de unas vacaciones en la playa. Mientras que en los sectores acomodados la posesión de un automóvil se había dado con anterioridad –posibilitando desde la década del treinta el disfrute del *week-end*,<sup>14</sup> el acceso a los lugares de veraneo y la radicación urbana en barrios algo alejados de las redes de transporte público– las clases medias accedieron masivamente a la posesión de un automóvil a partir de los años sesenta. Desde entonces el auto, así como la vivienda, constituyeron una señal visible de la posición económica y social de los individuos y de las familias.

### Consideraciones finales

La tira *Mafalda* continuó apareciendo hasta 1973, cuando Joaquín Lavado decidió dejar de dibujarla. Si hemos decidido convocarla aquí es porque creemos que, muchas veces, el humor gráfico –así como las artes y la arquitectura– pueden anticipar interpretaciones y representaciones que solo más tarde son articuladas de manera sistemática por el análisis histórico y la crítica cultural.

Desde el punto de vista del entorno social y familiar, la tira ilumina la magnitud de las distancias sociales dentro del heterogéneo conglomerado de las clases medias porteñas, cuyos estratos altos hemos analizado en otras oportunidades.<sup>15</sup> En este sentido, puede afirmarse que las ideas de domesticidad, intimidad y confort comportaban imaginarios y prácticas diferentes, en relación con el espacio de los departamentos mínimos. En el pequeño departamento tipo de *Mafalda* y su familia imperaba el modelo nuclear, con un matrimonio monogámico y el rol de la mujer madre y ama de casa, a diferencia de los departamentos de los sectores altos, en los que puede apreciarse una evolución en la noción de individuo, que daría lugar a sutiles deslizamientos, los cuales comenzaron a erosionar el ideal de la vida familiar, como el único eje estructurante de la privacidad doméstica.

Los habitantes de los departamentos mínimos gozaron de menor privacidad e intimidad, tanto individual como familiar, en comparación con los más privilegiados. Esto se debió a la exigüidad espacial de las viviendas y al incremento en el número de departamentos por edificio, medidas que hicieron de ellos emprendimientos rentables. Como contrapartida, estos pequeños hogares tecnológicamente eficientes, autónomos y en propiedad, fueron ámbitos donde un grupo social –que *Mafalda* representa de manera icónica– comenzó a delinear las críticas al modelo de domesticidad heredado, y donde se perfilaron nuevas formas para la intimidad y el uso de los espacios que cristalizaron en los movimientos contraculturales de los años sesenta y setenta.

### BIBLIOGRAFÍA

- ABOY, ROSA. 2010. "Ciudad, vivienda e intimidad doméstica en los años del primer peronismo. Una aproximación a través de las narraciones cinematográficas", en *Políticas del sentimiento. El Peronismo y la construcción de la Argentina moderna*. Claudia Soria, Paola Cortés Rocca y Edgardo Dieleke (Editores). Buenos Aires: Prometeo.
- ABOY, ROSA. 2012. "A cultural urban transformation: apartment building construction and domestic space for the upper classes in 1930s Buenos Aires". *Planning Perspectives. International Journal of History, Planning and the Environment*, Reino Unido, vol 27, N°1.

- ABOY, ROSA. 2008. "Arquitecturas de la vida doméstica. Familia y vivienda en Buenos Aires, 1914- 1960". *Anuario IEHS*, Argentina, N° 23, p. 355- 384.
- ABOY, ROSA. 2010. "Ciudad, espacio doméstico y prácticas de habitar en Buenos Aires en la década de 1950" en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, [En línea], URL: <http://nuevomundo.revues.org/59215>. Francia, marzo.
- ABOY, ROSA. 2007. "Vivir con otros. Una historia de los edificios de departamentos en Buenos Aires, 1920- 1960". *Tesis de Doctorado en Historia Moderna*, Buenos Aires, Universidad de San Andrés.
- BAJTIN, MIJAIL. 1987. *La cultura popular en la Edad Media y en el Renacimiento. El contexto de Francois Rabelais*. Madrid: Alianza.
- BALLENT, ANAHÍ. 1999. "La casa para todos: grandeza y miseria de la vivienda masiva", en *Historia de la vida privada en la Argentina*, T. 3: *La Argentina entre multitudes y soledades. De los años treinta a la actualidad*. F. Devoto y M. Madero. Buenos Aires: Taurus. p. 19- 47.
- COSSE, ISABELLA. 2007. "Relaciones de pareja a mediados de siglo en las representaciones de la radio porteña: entre sueños románticos y visos de realidad". *Estudios Sociológicos*, Vol. XXIV, N°. 73. p. 131-153.
- COSSE, ISABELLA. 2006. *Estigmas de nacimiento. Peronismo y orden familiar*, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- COSSE, ISABELLA. 2010. *Pareja, sexualidad y familia en los años sesenta*, Buenos Aires: Siglo XXI.
- QUINO. 1993. *Toda Mafalda*. Buenos Aires: Ediciones de la Flor.
- RECCHINI DE LATTES, ZULMA y LATTES, ALFREDO. 1974. *La población de la Argentina*, Buenos Aires: CICRED.
- RIVERA, JUAN y ROMANO, EDUARDO. 1980. "Prólogo", en *El costumbrismo (1910- 1955). Antología*. Buenos Aires: CEAL.
- WAINERMAN, CATALINA, JELIN ELIZABETH y FEIJOO, MARÍA DEL CARMEN. 1983. *Del deber ser y el hacer de las mujeres*. México: El Colegio de México- PISPAL.

## NOTAS

- 1 Los trabajos de M. Bajtin (1987) han iluminado la función transgresora de la risa y su relación con las dimensiones sociales y culturales.
- 2 Una versión preliminar de este artículo fue presentado como ponencia en las *Jornadas Interdisciplinarias Risas en la Historia. Vida cotidiana, familia, género y sexualidades en la Argentina a través del humor (1910-2010)*, organizadas por la Universidad de San Andrés y realizadas en Buenos Aires el 1 y 2 de julio de 2010.
- 3 Estos datos tomados del "Prólogo" de Quino (1993).
- 4 He practicado este tipo de abordaje de la cultura doméstica y, más ampliamente de la cultura urbana porteña de mediados del siglo XX en la tesis de doctorado (Aboy, 2007), he analizado también las representaciones sobre la vivienda a partir de material cinematográfico (Aboy, 2010). Por su parte, Isabella Cosse ha empleado los radioteatros para analizar las representaciones sobre las relaciones de pareja (Cosse, 2007)
- 5 Sobre estos temas véase el "Prólogo" a *El costumbrismo* de Rivera y Romano (1980).
- 6 "Departamento tipo" es una expresión que comienza a aparecer en la época, mediante la cual se hacía alusión a las tipologías compactas, cuyas dimensiones se ajustaban a los mínimos establecidos por las reglamentaciones y que estaban compuestos por un *living* comedor, uno ó dos dormitorios, cocina y baño, sin dependencias de servicio y con el lavadero integrado a la cocina. Estos departamentos podían tener, a veces, un pequeño balcón hacia la calle.
- 7 "Familia tipo" equivale al modelo de familia nuclear integrada por la pareja conyugal y dos hijos, habitando una casa o departamento, sin la compañía de otros convivientes, tal como resulta de los estudios sobre la familia a mediados del siglo XX (Cosse, 2006 y Cosse, 2010; Aboy, 2008).
- 8 En la base de este modelo está el convencimiento de la diferencia fundamental entre los sexos, que haría de la mujer un ser débil, cuyo ámbito natural es lo doméstico y privado. El ámbito laboral no es propio de la mujer pues entraría en competencia con su vocación natural: la maternidad. La única excepción a esta regla serían las solteras (que debían no obstante, retirarse de la actividad laboral al momento de contraer matrimonio), las mujeres extremadamente pobres y las que, perteneciendo a las clases altas tuvieran una "irrefrenable vocación artística" (escritura, pintura, música), lo cual de todos modos, no era considerado un verdadero trabajo. Este conjunto de creencias se apoyaba en discursos jurídicos, discursos de la jerarquía católica, modelos difundidos por los libros de texto (y en esto los discursos de los textos preperonistas y peronistas no se diferenciaban), revistas científicas como la *Revista de Economía Argentina* (donde se impugnaba el trabajo extradoméstico no sólo por restringir la natalidad sino porque el ingreso de la mujer al mercado laboral entraba en competencia con el varón, por sus menores salarios), y revistas como *El Hogar y Para Ti*. Ver: Wainerman, Jelin y Feijoo, 1983.
- 9 Para 1947, la participación femenina en el mercado de trabajo llegó al punto más bajo de la historia del país, desde que hay estadísticas. La población femenina había ido disminuyendo su participación en el mercado laboral desde mediados del siglo anterior, y era del 20% en 1947. De ese porcentaje, aproximadamente un tercio estaba empleado en el servicio

doméstico (Recchini de Lattes, 1974). Wainerman resalta el hecho de que el descenso más acelerado en la participación femenina se produjo en el período de mayor crecimiento económico de la historia argentina. En ese momento, las oportunidades educacionales se extendieron de manera más igualitaria a las mujeres y es también el momento en que se le concede el derecho al sufragio y en que tienen cabida en la participación política institucionalizada a través de la rama femenina del partido peronista. Para la década de 1950 son creadas la Dirección Nacional de la Mujer y la Comisión Nacional de la Mujer dentro del ámbito del Ministerio de Trabajo y Previsión, así como también se produce la incorporación en la Constitución Nacional de una disposición que consagra la igualdad de remuneración entre varones y mujeres por igual tarea. Por su parte también hacia fines de los cincuenta algunos medios masivos, como la revista *El Hogar* hacen referencia a la necesidad de la incorporación de todos los elementos sociales a la economía, tal como venía ocurriendo en Europa y en Norteamérica, desde el fin de la guerra. Estos hechos son interpretados por Wainerman como preanuncios de la expansión de la actividad laboral de las mujeres, que comienza a producirse en la década siguiente. (Wainerman, Jelin y Feijoo, 1983: 130).

**10** Sobre estos cambios en la esfera doméstica en relación con el lugar de la mujer, véase R. Aboy, 2010.

**11** *Para Ti*, 2 de agosto de 1949, p.31, reproducida en C. Wainerman et. al (1983:115). En el estudio de Wainerman, *Para Ti* es identificada, dentro del universo de las revistas femeninas, como dirigida a las mujeres de clase media, mientras que *El Hogar* pretendía captar el interés de toda la familia y tendría un público de clase media alta y alta.

**12** Ver los textos de Wainerman y Cosse antes citados.

**13** En mi Tesis de Doctorado, actualmente en proceso de publicación, he destacado la dimensión subjetiva, y cultural, de este condicionamiento, pues, como muestran los datos censales, la nimiedad del cuarto del conventillo no fue un impedimento para que estas primitivas "viviendas monoambiente" fueran habitadas por parejas con un gran número de hijos.

**14** Sobre la invención del week-end, ver Ballent, 1999.

**15** Sobre esta problemática, ver Aboy, 2012.

# MODOS DE HABITAR Y ESTILOS DE VIDA. EL ESPACIO DOMÉSTICO EN LAS REVISTAS ESPECIALIZADAS

Sandra Inés Sánchez \*

■ ■ ■ Las publicaciones especializadas han tenido desde siempre un rol difusor de las nuevas teorías sobre el ejercicio proyectual, la arquitectura y el diseño de objetos. Con el énfasis puesto de manera diferenciada en los campos disciplinar, profesional y académico, en estas publicaciones se evidenciaba siempre la construcción de un conocimiento proyectual que trascendía los programas arquitecturales, y la intencionalidad de acoplarse a las transformaciones culturales planteando respuestas que ponían en crisis la misma índole de esas mismas transformaciones. El trabajo consiste en analizar aquellas cuestiones culturales que refieren a los usuarios y a sus preferencias, a sus modos de habitar, estilos de vida y estilizaciones que trascienden la esfera del proyecto, pero que atraviesan los proyectos destinados al espacio doméstico, a partir de un estudio de algunos casos emergentes seleccionados de diferentes publicaciones especializadas de Buenos Aires desde la década del treinta hasta la actualidad.

**PALABRAS CLAVE:** Espacio doméstico. Modos de habitar. Estilos de vida. Revistas de Arquitectura.

**KEYWORDS:** Domestic space. Inhabiting ways. Lifestyles. Architectural magazines.

Las publicaciones especializadas siempre han tenido un rol difusor de la enseñanza y didáctico respecto de las nuevas teorías sobre el ejercicio proyectual (conocimiento y práctica), la arquitectura y el diseño de objetos. Para el diccionario la didáctica es un arte, el "arte de enseñar", y se enseña "instruyendo, doctrinando o amaestrando con reglas o preceptos". También se enseña mostrando o exponiendo una cosa "para que sea vista y apreciada".

Descriptas, testeadas o expuestas implícitamente a través de modelos, estas teorías implicaron siempre, en diferentes grados, las concepciones disciplinares, profesionales, académicas y, en consecuencia, el establecimiento de competencias. Con el énfasis puesto de manera diferenciada en los campos disciplinar, profesional y académico, y paralelamente a la difusión teórica, en las publicaciones se ha evidenciado la construcción de un conocimiento proyectual que apuntaba a asociarse con las transformaciones sociales, mediante respuestas más o menos innovativas.

En el contexto de los profundos cambios socioculturales y tecnológicos de los sesenta, *Summa* representó ante todo "un hecho didáctico" y de difusión de "nuevos, renovadores o tradicionales (pero probados) modos de interpretar y resolver un problema" (Aizemberg 1971: 71). Frente a estos viejos o nuevos problemas por presentarse en la arquitectura, lo más relevante era que se imponían otras maneras diferentes y novedosas de interpretarlos o resolverlos. Un ejemplo paradigmático lo constituye la publicidad de *Interieur Forma*, en la que la silla de Saarinen era:

\* Arquitecta (UBA). Doctora en historia en la Facultad de Filosofía y Letras (UBA) con especialidad en historia y teoría de las artes. CONICET-ISU-FADU-UBA (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Instituto Superior de Urbanismo, Territorio y el Ambiente, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires).

Una escultura maravillosamente útil! Todas las sillas comunes tienen cuatro patas. De las cuales sobran tres. Desde que Eero Saarinen simplificó mediante una forma que emergiendo del suelo, elimina el caótico bosque de patas originado por las cuatro patas! ¿Cuántos siglos fueron necesarios para que usted pueda sentirse identificado con esta escultura maravillosamente útil? (Summa 1966)

Este equipamiento de autor –en el contexto de los años sesenta y setenta– era signo de un estilo de vida superior, y significaba una apuesta a la reinención de la cultura material que implicaba ingenio, y por sobre todas las cosas, la instalación en un plano absolutamente relevante de los nuevos valores éticos y estéticos. Se daba por resuelta la utilidad y el gusto, y lejos de constituirse como parámetro antojadizo, se convertía en una cuestión pedagógica: “El gusto no es una valoración estática y arbitraria, y los nuevos diseños apoyándose sobre una firme base moral y ética, deben orientarlo paulatinamente en los vaivenes de su ritmo cambiante” (Pastor 1963: 105).

A partir de esos años, la difusión de modelos referidos al espacio doméstico implicó a su vez un proceso de interpretación, legitimación, e imposición de necesidades, deseos y preferencias de los usuarios en relación con sus estilos de vida y normas de percepción, derivadas luego en estilizaciones. Comenzaba a construirse a partir de ese momento la figura del usuario y su rol preponderante en el pensamiento proyectual y, como competencia profesional destacada, la de interpretar los “estilos de vida” que se posicionaban de manera prioritaria por sobre los “modos de habitar”. Si bien el concepto de “estilo de vida” remite a “los sistemas de creencias, costumbres, vestimenta, edificación y otras formas de la vida social como elementos de una estructura interrelacionados y en tensión” (Arizaga 2005: 23), en el escenario en que emerge la revista *Summa*, los estilos de vida se reflejan en las múltiples formas que adopta el espacio doméstico. Los modelos más novedosos fueron los más difundidos dentro de un proceso de legitimación de las variadas necesidades, deseos, preferencias de los usuarios, y que se vinculan con estilos de vida y estilizaciones socio-culturales posibles de ser visualizadas como sub-culturas. Este trabajo se propone analizar esa problemática desde la década del sesenta hasta la actualidad, mediante un estudio de casos característicos de diferentes escenarios históricos, sobre la base de trabajos llevados a cabo con anterioridad (Sánchez 2008).

### **Prototipos, estereotipos y clichés**

A mediados de la década del treinta, en la revista *Nuestra Arquitectura* –órgano difusor de la llamada “arquitectura moderna”– se registró algo inusitado en las representaciones del espacio doméstico. Comenzaron a verse los usuarios en las fotografías interiores y exteriores. Estos cambios en la forma de representar resultaban sintomáticos de las substanciales modificaciones en los modos de concebir el habitar y el espacio urbano.

En las fotografías se mostraban las infinitas potencialidades de uso de los espacios exteriores cubiertos y semi-cubiertos, tales como “balcones”, “terrazas” y “balcón terraza”. Para Figini, la cuestión esencial al espacio doméstico sería:

Diafragmar, a través de los cuadrados y rectángulos panorámicos el sol, el cielo, el viento, con el variar del tiempo, de la hora y de la estación. Traspasar las fronteras de

adentro hacia fuera, continuar en el exterior los ambientes interiores, coligándolos, sumándolos, confundiéndonos. (1936: 446)

Se planteaba un nuevo encuentro con la naturaleza, donde los exteriores de los departamentos se presentaban como miradores. En efecto, mirar y ser mirado formaba parte de un juego de equivalencias acorde con nuevos valores universalistas de la “contemporaneidad”,<sup>1</sup> cuando la ciudad también se transformaba en objeto de contemplación ético y estético. En ese escenario de preguerra, los departamentos –con sus espacios exteriores– se presentaban como prototipos de aplicación generalizada, y como dispositivos para asegurar la transformación urbana y socio-cultural en vistas al futuro. En ese contexto, las representaciones fotográficas contribuían a construir ese prototipo de disfrute de la naturaleza en la ciudad. Para Acosta:

El creciente desarrollo de la cultura física, nuevo helenismo, es el signo de nuestra época. De acuerdo a ello, la tendencia de hacer más saludable el modo de habitar, va a producir inevitablemente un cambio radical en el tipo de la vivienda utilizando las facilidades y perfeccionamientos técnicos que hoy ofrece la industria y que tan poco se han introducido hasta ahora en nuestra vida cotidiana. (Acosta 1932: 311)

Las representaciones se limitaban a retratar escenas de la vida cotidiana, esas “nuevas actitudes de la vida” que tenían como escenario la “nueva arquitectura” en contacto con la “naturaleza”. Esas imágenes estaban también motorizadas por la nueva ciencia del urbanismo, otro de los motores de los cambios. El urbanismo tendría como meta:

... integrar los procesos parciales a fin de transformar la ciudad actual que pesa sobre el hombre como *facto*, en un instrumento dócil y perfecto al servicio de la voluntad humana; la ciudad que es hoy origen de desdichas para el hombre podrá convertirse mañana en un estímulo de prosperidad... (Acosta 1931: 960)

En ese marco, el arquitecto se veía a sí mismo como “alguien... entrenado para interpretar su modo propio de vivir y para producir un ambiente adecuado” (Buentiempo 1930: 363).<sup>2</sup> Más aún, se visualizaba como intérprete de los modos de vida y de habitar, y de las necesidades y problemas del cliente (NA 1931: 734).

Paradójicamente, “sólo” los que tenían “abundancia de dinero” podían “disfrutar de una casa proyectada y construida para satisfacer sus necesidades, y ubicada de manera de asegurar su tranquilidad y adecuado aislamiento” (NA 1933: 75). Y, si bien se iba instaurando la necesidad de asegurar la eficiencia de los profesionales, la intencionalidad pedagógica de las publicaciones apuntaba, sobre todo, a demostrar y argumentar lo debido y lo indebido en la arquitectura, a definir los espacios del buen y del mal gusto. La mira estaba puesta en la decoración y en las fachadas, pues la organización funcional y la planta se regían por cuestiones convencionales.<sup>3</sup> En síntesis, nada existía por fuera de los gustos y necesidades del cliente, y quedaba claro que la satisfacción de las mismas estaba en relación directa con el factor económico.

Próximos a la década del cuarenta, con la dilución de las utopías progresistas, el espacio doméstico se fue aislando respecto del contexto urbano. En esa dinámica, comenzaron a cobrar relevancia los sistemas de iluminación artificial, el aire acondicionado, y la decoración de los ambientes identificada como “arquitectura interior”. Por ejemplo, *Nuestra Arquitectura* publicaba

las imágenes interiores del departamento del arquitecto italiano Gio Ponti que resultan emblemáticas del nuevo estereotipo. Se trata de figuras asociadas a un cosmopolitismo emergente y a la cinematografía norteamericana. Los propietarios estaban vestidos de gala y en un clima artificial, el tapizado del sillón del living reproducía un planisferio con rutas de viaje superpuestas que se recortaba sobre un *collage* de perfiles urbanos. El espacio doméstico reflejado en estas imágenes se presentaba como la antesala del gran evento urbano de gala en los sectores sociales jerarquizados. El exterior velado por los cortinados pesados y opacos, la iluminación artificial, más o menos puntual o difusa según el clima que se intentara generar, transmitían un clima de aislamiento respecto del entorno urbano, pues en los interiores se reproducían las condiciones ideales de la naturaleza tales como la iluminación, humedad, temperatura.

En esos años, se incorporan en las viviendas los artefactos que resultaban de los avances de la tecnología, tales como la heladera eléctrica y el gas natural (que permitía acondicionar la temperatura interior, preparar los alimentos con mayor eficiencia y precisión, y disponer de agua caliente corriente), en consonancia con los “equipos” infaltables –como las pequeñas mesas o armarios empotrados– que eran signos insoslayables del confort moderno y de un estilo de vida altamente jerarquizado.

En realidad, ya en los albores de la década del treinta se concebían como ilimitadas las comodidades que podían brindarse en el espacio doméstico<sup>4</sup> y que –asociadas con el modelo norteamericano– se asimilaban con la simplificación de las tareas del hogar.<sup>5</sup> Con criterio funcionalista, “la base real” del “confort y comodidad” se precisaba a la hora de elaborar “los planos para la casa” (*Nuestra Arquitectura*, en adelante NA 1930: 442), pues “la planta” era lo que hacía moderna la vivienda. A través de las imágenes estereotipadas que acompañaban estas conceptualizaciones, se categorizaba y simplificaba lo real mediante ejemplos modélicos. Los departamentos, con la temperatura acondicionada, con iluminación artificial destinada a generar diferentes efectos y a amenizar –desde el punto de vista fenomenológico– el interior, mostraban un aislamiento del contexto urbano inversamente proporcional al acercamiento sociocultural entre los individuos pertenecientes al mismo grupo o sector social.

Próximos a la década del cincuenta, las novedosas imágenes de disfrute de la interioridad difundidas en la revista *Nuestra Arquitectura*, se transformaron en *clichés*. Los departamentos de doble altura, con luz artificial, se cristalizaron como un icono de modernidad y las mismas acciones retratadas desde diferentes ángulos constituyeron una retórica. Hacia fines de la década del treinta, la difusión de la propia casa del arquitecto Gio Ponti en Milán se constituyó en un antecedente. Allí se dedicaban más de la mitad de las imágenes a mostrar las escenificaciones de los rituales de sociabilidad en el living, desde diferentes ángulos y alturas, posibilitadas por el “balconeo” (NA 1937). Alcanzaba gran protagonismo la “arquitectura interior”, o “decoración interior” resultante de la “ambientación” de los departamentos.

En esa orientación, en los interiores de las viviendas diseñadas por Acosta era infaltable la fotografía del balconeo, generalmente con el mismo propietario descendiendo por la escalera. La doble altura, identificada como “balcón interior”, se concebía en la década del cincuenta como: “La última contribución de California, en materia de nuevas ideas para la vivienda” (Wurster y Emmons 1953: 275). Las alturas dobles y los muebles emblemáticos, como el sillón BKF, caracterizaban el nuevo estilo de vida vanguardista.

En las imágenes de las obras más destacadas de Buenos Aires de los años cincuenta, los anteriores estereotipos se diluían en *clichés* que representaban la singularidad de los

usuarios identificados con nombre y apellido, retratados a su vez por profesionales también vanguardistas (NA 1953). Dúctiles, abiertos y universales, estos vanguardistas que emergen a partir de la década del cuarenta tuvieron como correlato en el espacio doméstico, la flexibilidad funcional y la adaptabilidad espacial de sus plantas (Wills, NA 1945).<sup>6</sup>

### **Medio ambiente, diseño, tecnología, moda y elegancia en los años sesenta**

Si bien ya en la década del cincuenta la injerencia del diseño en la producción resultó significativa y constituyó el comienzo de un proceso que –junto con el plan de sustitución de las importaciones– tuvo un correlato en la apertura de las carreras en las universidades nacionales de La Plata y Cuyo, hacia la década del sesenta el concepto de diseño adquirió un significado genérico, aplicable a todo el “medio ambiente”, con una fuerte intención de articulación social con los campos disciplinares, académicos y profesionales de la arquitectura. En el diseño del medio ambiente debían “intervenir ciencia, conciencia y experiencia”.<sup>7</sup> Se enunciaba que: “La esperanza en la formación de un mundo mejor que aliente la creación de más altos niveles de vida está sin duda relacionada con la rápida aplicación científica y tecnológica a la labor industrial”.<sup>8</sup> En este contexto, la práctica del arquitecto significaba “conocimientos profesionales, sensibilidad plástica y responsabilidad técnica”.<sup>9</sup>

Pero la industria tenía connotaciones de uniformidad. En esa lógica, una publicidad de la revista *SUMMA* de comienzos de los años sesenta precisaba “la elegancia” como una “justa ecuación”, equilibrada, que no rozara los extremos de “uniformidad... ni extravagancia”.<sup>10</sup> La elegancia se constituyó entonces en una suerte de atributo pues “en las formas y en el diseño” era una exigencia de la “vida contemporánea” que se oponía a las pasadas concepciones sobre la moda.<sup>11</sup> Ésta quedaba excluida del diseño contemporáneo, que se presentaba a sí mismo como perenne, “a prueba de tiempo” y “prácticamente eterno”.<sup>12</sup> Junto con la exclusión del concepto de moda por pasatista, también se transformaba el de decoración, que trascendiendo lo puramente estético adquiría otras dimensiones. La “decoración contemporánea” utilizaba “variados elementos” para “hacer grata, cómoda<sup>13</sup> y bella la vida del hombre”.<sup>14</sup>

El concepto de diseño, aplicado a todo el medio ambiente y a la arquitectura, devino entonces en un perfecto ajuste de funcionalidad y estética, identificado como “buen diseño”.<sup>15</sup> Y en el “buen diseño” anidaba una forma cercana a lo ideal pero que implicaba atributos como la “fortaleza”, “gentileza” y expresión de una “sana política de diseño” (“inteligencia del método de fabricación, la seguridad y confianza que inspira... en su uso”). Esta concepción del diseño se fomentaba, a nivel institucional, desde el Centro de Investigación de Diseño Industrial (CIDI) dependiente del INTI (Instituto Nacional de Tecnología Industrial) y de la Secretaría de Industria y Minería.<sup>16</sup>

En este contexto, la “propiedad horizontal”, que tenía “una influencia determinante en la generación del tejido urbano”, se concebía como producto de la especulación inmobiliaria, reñido con la ética y estética promovida por el “buen diseño”:

–el (buen diseño) de la propiedad horizontal– está estrechamente confinado, por definición, a los límites de una mera explotación lucrativa, la cual, salvo contadas excepciones no ha contribuido a la formación de un hábitat adecuado a las necesidades de la sociedad urbana de hoy. (...) ponen en evidencia las limitaciones que plantea la realidad actual

a la tarea del arquitecto en cuanto a sus posibilidades de superar el marco de la acción individual y aislada para ejercer una influencia transformadora efectiva en la construcción del medio ambiente. Una breve recorrida a lo largo de esta producción nos ha de dar la pauta de estos hechos (Moliné 1970: 30).

Pero estas críticas más esenciales a las también denominadas “casas de departamentos”, hacían centro en la imposibilidad de crear “en estas tipologías nuevas propuestas de modos de habitar”, en un contexto en donde lo novedoso era la cualidad más destacada (Bulgheroni 1970: 30). En este sentido, y acorde con la teoría del “buen diseño”, los “buenos ejemplos” se encontraban “en el dominio de la vivienda individual”, aunque ésta remitía a “una forma de vida aislada” y representaba “la necesidad expresiva individual” de un modelo de arquitecto que “sentía” que “debería tener como clientes a las masas pero que solo tenían una familia”. El rol del arquitecto, así planteado, estaba signado por una ética del compromiso social y debía “ejercer una influencia transformadora en la construcción del medio ambiente”.

En síntesis, la ciudad había “crecido y cambiado” de acuerdo “con su propia dinámica... y no por la labor consciente y consistente de la sociedad y de los profesionales y técnicos... a su servicio”. La labor del arquitecto se veía entonces limitada por las restricciones de su ejercicio profesional, y por la índole de los problemas urbanos que requería del desarrollo de disciplinas que permitieran “a través de un nuevo enfoque, manejar y controlar el medio ambiente en su totalidad”.

La finalidad última consistía en “programar y diseñar” para “adecuarse a un proceso” y no “para obtener un resultado final único”. En este sentido, se explotaron las experimentaciones aplicadas a las “casas de departamentos”, “departamentos” o “propiedad horizontal” durante los años sesenta y setenta, hasta arribar a un agotamiento del modelo.

## **Estilos de vida y reinención del espacio doméstico**

En resonancia con las concepciones contemporáneas sobre el espacio doméstico de Alexander, Faivre afirmaba que:

La idea de variedad en una casa realizada por un diseñador es trivial. Los repertorios de formas y tamaños con que el arquitecto se expresa en cada proyecto parecen siempre amanerados, inventados y artificiales, sobre todo si se pretende encontrar en ellos el ajuste y correspondencia entre casa y morador; las personas son diferentes entre sí, y existen pocas esperanzas de que un hombre pueda diseñar en suficiente variedad para todos ellos. (Faivre 1967: 22)

En un escenario disciplinar que hacía su eje en el acto creativo del diseñar, resultaba difícil romper con el objetivo de perseguir las necesidades de perfecta adecuación al usuario y de exclusividad.<sup>17</sup> Desde algunos sectores, el diseño podía resultar “amanerado, inventado y artificial”, mientras que otros apuntaban a reflejar, crear, o recrear, a través de sus obras, el estilo de vida de los usuarios.<sup>18</sup>

El departamento de Churba sobre Avda. Libertador, publicado hacia fines de la década del sesenta, significaba un paisaje interior habitado por una fauna de objetos de “buen diseño”,

aunque se privilegiaban la “elegancia” nórdica de los objetos de Kjaerholm y los tapices de Dora Jung, combinados con “los excelentes diseños de Churba apreciables... en sus muebles y alfombras”. El espacio del departamento se constituía a partir de “un cielorraso a 2,13 m y un solado de losetas de mármol de Carrara” que se prolongaba “en la terraza” y que solo se interrumpía “por el volumen que aloja las instalaciones sanitarias”. La localización, la economía de recursos en cuanto a la arquitectura, y por sobre todas las cosas, el contenido de diseño de los objetos que componían este paisaje interior, definían el más distinguido “estilo de vida” (*Summa* 1967a: 72). (Fig. 1).

Opuesto a este estilo de vida, signado por la claridad del ordenamiento, se presentaba el departamento del matrimonio Puppo: “Los arquitectos han tratado de reconseguir un espacio polifacético intentando crear ámbitos mutantes según las funciones, con la fácil posibilidad de reordenar ese desorden” (*Summa* 1967 b: 72). Para ellos, lo doméstico constituía un espacio desordenado de múltiples facetas. Desde un posicionamiento que apelaba a una ética de la contingencia, este departamento se constituía a partir de evitar el disimulo, con una “exhibición aparentemente muy deliberada de las imperfecciones y rusticidades de la obra en bruto” como condición expresiva del conjunto. (Fig. 2)

En los años setenta, el departamento de los arquitectos Manteola y Sánchez Gómez se concebía como un “enorme elemento de diseño”, casi como un producto “del diseño industrial”. Allí, diseño y tecnología se conjugaban de manera inusitada y fuera de contexto, por el nivel de explotación de las posibilidades tecnológicas. En la publicación que se hizo de esta obra en la revista *Summa* se señalaba:

Hay pasión por las posibilidades de la mecánica, especie de voluntad de domesticación de la técnica. Apretar un botón y conseguir descorrer un techo silenciosamente parece tan improbable hoy como en algún momento fue el pensar en apretar un botón e iluminar una habitación o escuchar una persona a kilómetros de distancia; experiencia individual no exenta de cierto grado de testarudez... si se piensa en el nivel de nuestra técnica.

En cada ínfimo detalle de este departamento, situado en la parte superior de un edificio en torre, persistía la intención de eludir todas las normas convencionales de diseño. La puerta del dormitorio había sido reemplazada por “un sistema telescópico de estructura metálica y paños de cristal biselado” que permitía “regular la integración con el estar” (Fig. 3). Tanto “la cama” como “la mesada construida debajo del ventanal” del dormitorio podían ser “perfectamente usados como elementos complementarios del estar” en momentos de integración de los ambientes; en tanto, el énfasis en estos elementos estaba desplazado de su condición funcional para situarlos en una formalización desnaturalizada.

La cuestión técnica y tecnológica tenía un rol protagónico y revelaba “... la racionalidad tecnológica y la intención de examinar a la técnica especialmente en su expresión productiva”. En la profundidad de estas concepciones, “la vida del individuo” dependía “más del status social y económico alcanzado por la familia que de su real pertenencia al grupo familiar”. El énfasis estaba puesto en el capital cultural adquirido o heredado, y tenía un correlato evidente en los estilos de vida de los nuevos departamentos (Ghigliano 1971: 65-69). En este contexto de los años setenta, desde el sector profesional representado en estos arquitectos, a partir de la arquitectura era posible efectivizar las utopías sesentistas.

Figura 1.  
Living del  
departamento  
de Churba.



Figura 2. Living del  
departamento de Puppo.



Figura 3. Dormitorio  
del departamento  
de Sánchez Gómez.

## Town House: lo gestual, la ética del aislamiento y la estética del espacio doméstico

La producción de vivienda del grupo Town House de los últimos diez años se ha destacado dentro de los “productos” inmobiliarios “premium” o de “alta gama”, localizados en las zonas más valorizadas de los barrios de Belgrano y Palermo. Las cuestiones esenciales que los distinguen constituyen las estilizaciones en los modos de vida que producen en las imágenes, que en resonancia con los valores cambiantes de la moda, caracterizan sutilmente “estilos de vida” diferentes de los tipos más valorizados de torres y condominios.

En primer lugar, todos sus productos se han establecido signando una ética de la revalorización urbana, en tanto sus intervenciones apuntan a constituirse reconocibles desde un punto de vista icónico:

el programa lanzado por Grupo Town House, ya convirtió a sus edificios en íconos urbanos. A través de las esculturas y galerías fotográficas emplazadas en todas las entradas, decoramos no solo los edificios, sino también las calles y la ciudad. Esto es lo que somos: un grupo que puede tanto embellecer la ciudad como hacer más sólida su inversión.

Las esculturas y los lugares destinados a galería de arte –visibles desde el espacio urbano– y los eventos de lanzamiento, constituyen sus estrategias más destacadas de marketing de gran impacto. Entre los de más resonancia, la “Telo Muestra”, realizada en el año 2008, consistió en una exposición de arte montada en un hotel alojamiento situado en la localización de su futuro emprendimiento.

Paradójicamente, a partir de la forma de enunciación de las imágenes destinadas a la promoción de sus productos, tanto en la folletería como en el sitio de Internet de la empresa, se apunta a una extrema estilización de la representación de los sitios en los que se implantan, debilitando la posibilidad de identificar las localizaciones y situándolas como utópicas. El tipo de representación estetizada como dibujo a mano acuarelado intenta, en principio, arribar a una lectura homogénea de todos los productos, aunque sea de manera retrospectiva. Pero sobre todo exige que se sitúe la intencionalidad estética, connotada además por la paleta cromática de colores pasteles con muy bajo nivel de saturación, y que se opone a las *renderizaciones* corrientes en este tipo de emprendimientos, en donde se apunta a una simulación hiperrealista.

En estas representaciones a vuelo de pájaro se alude, además, a un universo bucólico que, independiente de su localización real en la ciudad, se ambientan para ocuparse en las horas del final del día, cuando el crepúsculo suma su escenografía. (Fig. 4)

Dentro de esta lectura homogénea aplicable a todos los casos, es posible identificar tres modalidades en la forma de concebir sus productos, que signan diferentes estilizaciones en los modos de vida de los usuarios.

I. Los *soft amenities* que ofertan resultan un intento de incorporar sociabilidades antes desplegadas en el espacio público urbano, y que ponen en crisis su carácter de encierro porque convocan a una mayor permeabilidad e ingreso de personas ajenas a los usuarios, especialmente de visitas, si bien a través de las representaciones escenificadas en los emprendimientos emblemáticos se exaltan los valores de la soledad, la quietud y el aislamiento. Las imágenes difundidas por medio de la folletería y del sitio de Internet constituyen un “elogio de la lentitud” y de la inacción. (Fig. 5)

Los dispositivos dedicados a la relajación cobran preponderancia frente a los destinados



Figura 4. Imagen a vuelo de pájaro de emprendimiento Town House en el barrio de Belgrano.



Figura 5. Piscina de Town House Barrancas incluida en folletería del año 2008.



Figura 6. Interiores de unidad habitacional en Town House 11 de septiembre publicado en la página web.

a la sociabilidad. En los gazebos se practican posiciones de yoga, en los sillones dispersos sucede la sociabilidad, pero se trata de escenarios para el silencio y la contemplación.

El “bar *chill out*”, “servicio de mucamas”, “conserjería”, “sala de reuniones”, “sala de juegos”, “*business room*”, “habitación de huéspedes”, significan la enajenación de rituales antes desplegados en el espacio doméstico, su vaciamiento de sentido, que lo asimila a los hoteles, y lo consagran como improductivo. Cada edad tiene sus lugares y es notoria de diferenciación de sitios para la recreación de niños, adolescentes y adultos. En la sala de ensayo, “los adolescentes de la familia” logran “su propio lugar para expresarse sin interferencia”. La cuestión de la interferencia –representada en el grupo familiar, respecto de los adolescentes– resulta sintomática y también reaparece en los casos de recibimiento de “huéspedes”, quienes tienen como lugar destinado el “*guest room*”, que consiste en “dos suites de hotel”, las cuales permiten “recibir huéspedes con una ideal combinación de cercanía e intimidad para cada uno”. El despliegue de estas actividades implica un paulatino vaciamiento de sentido del espacio doméstico, y se refleja de manera sintomática en las imágenes de Town House Barrancas, en donde las figuras femeninas aparecen inactivas pero expectantes de algo que sería inverosímil que sucediera. En este emprendimiento se signa un estilo de vida familiar que rescata y hace énfasis en la atomización e individualización de necesidades de edad, de género, y de preferencias socioculturales y socioeconómicas, por sobre las actividades colectivas.

II. En Town House Soho el emprendimiento está destinado a una franja que ronda los treinta años, se propone, implícitamente, un estilo de vida focalizado en el evento nocturno.

III. En Town House 11 de Septiembre, la clave es un estilo de vida hedonista, que eclipsa todos los modos de habitar posibles. El espacio doméstico está ambientado con objetos descontextualizados y recontextualizados, en una imagen de color único. Ese recurso diluye las diferenciaciones de texturas, temporales, históricas y dimensionales, presentando un conjunto homogéneo y sin tensiones. (Fig. 6)

## A modo de conclusión

Según Bourdieu:

A medida que aumenta la distancia objetiva con respecto a la necesidad, el estilo de vida se convierte cada vez más en el producto de lo que Weber denomina ‘una estilización de vida’, sistemático partido que orienta y organiza las prácticas más diversas, ya sea la elección de un vino por el año de su cosecha y de un queso, ya sea la decoración de una casa de campo. Como afirmación de un poder sobre la necesidad dominada, contiene siempre la reivindicación de una superioridad legítima... los gustos de la libertad no pueden afirmarse como tales más que en relación con los gustos de la necesidad, introducidos por ello en el orden de la estética. (1988: 53)

Durante la década del treinta, las utopías progresistas situaron un prototipo ideal de habitar urbano de aplicación universal, por sobre los estilos de vida. Conforme decaía el espíritu utópico, el proceso de estereotipación que le sucedió y que se reflejaba en las imágenes –tanto en las publicaciones especializadas como en las de difusión masiva y otros medios, como la cinematografía– afectaba la vida social y la interacción entre los grupos, signando

conductas así como también sancionando modelos de máxima aspiración social. Los estereotipos esquematizaban y categorizaban, procedimientos que resultaban indispensables para la cognición en el contexto de inestabilidad propio de los años cuarenta, aunque condujeran a una simplificación y una generalización a veces excesivas.<sup>19</sup>

En los sesenta y setenta, los estilos de vida, manifestados en los modos, maneras y formas de las prácticas y las costumbres en el espacio doméstico, no siempre remitían a grupos o sectores socioculturales y socio-económicamente definidos de manera convencional, sino que por el contrario, los atravesaban y conectaban, gestando otras alternativas en los procesos de identificación sociocultural en el medio urbano.

En los años setenta, el espacio doméstico, lejos de estar ajeno a los cambios socioculturales y socioeconómicos derivados de los avances científicos y tecnológicos, se vislumbró profundamente transformado en sus modos de habitar, configuraciones y concepciones. A esto se sumaron nuevas categorizaciones y caracterizaciones socioculturales, que por fuera de las de "clase" y "grupo" (de pertenencia profesional y ocupacional), se gestaban a partir del espacio doméstico. Dichas categorizaciones y caracterizaciones podían interpretarse, además, como nuevas concepciones acerca de los "estilos de vida", a partir de ese momento, tan heterogéneos y variados como las diversidades inherentes a cada individuo.

Así, comenzaba a construirse, por entonces, la figura del usuario y su rol preponderante en el pensamiento proyectual; y como competencia profesional destacada, la de interpretar los "estilos de vida", cuando éstos se posicionaban por sobre los "modos de habitar".

En las representaciones difundidas en las publicaciones especializadas –estuvieran o no contemplados los usuarios– podían verse plasmados los rituales que consagraban el espacio doméstico, y que se hacían evidentes a través de la *performance*, delimitación espacial y ligeros desfasajes en las temporalidades entre el afuera urbano y el interior de tales espacios, o entre la planta alta y la planta baja, con su articulación a través del balcón. Durante las décadas del treinta y cuarenta, los sistemas de aire acondicionado y de iluminación, los "balcones" interiores, algunas piezas de equipamiento como el sillón BKF, los escalonamientos de solado en el interior de la vivienda, constituyeron dispositivos de estigmatización del espacio doméstico, susceptibles de ser asimilados como parte esencial de los nuevos estilos de vida.

En los años sesenta y setenta, el acento puesto en la desnaturalización de toda la cultura material y su reinención a partir del acto proyectual, introdujo las cuestiones gestuales en la representación de los estilos de vida, en sustitución de los rituales que provenían de estratos culturales mucho más profundos.

En la actualidad, en los emprendimientos habitacionales como los que representa Town House, se evidencia la emergencia de lo efímero, de lo gestual, de lo más superficial de la cultura pero absolutamente estilizado, que atraviesa los cuerpos y signa, en estas uniones superficiales, los procesos más eficientes y masivos de homogeneización sociocultural posibles.

## BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA, WLADIMIRO. 1931. "Urbanismo y arquitectura", *NA*, febrero, p. 960.  
ACOSTA, WLADIMIRO. 1932. "Dos pequeñas casas en Olivos. Consideraciones generales", *NA*, febrero, p. 311-315.  
AIZEMBERG, LEONARDO. 1971. "Paisajes interiores", *SUMMA* 37, mayo, p. 71.  
AMOSSY, RUTH; ANNE HERSCHBERG PIERROT. 2001. *Estereotipos y clichés*. Buenos Aires: EUDEBA.

- ARIZAGA, CECILIA. 2005. *El mito de comunidad en la ciudad mundializada. Estilos de vida y nuevas clases medias en urbanizaciones cerradas*. Buenos Aires: El cielo por asalto.
- BOURDIEU, PIERRE. 1979. *La distinción* (Paris: Les Editions de Minuit). Trad. española por María del Carmen Ruiz de Elvira, *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto* (Madrid: Taurus, 1988).
- BULGHERONI, RAÚL. 1970. "Córdoba frente al observador", *SUMMA* 30, octubre.
- BUENTIEMPO, CLEMENTE. 1930. "Por qué es mejor emplear un arquitecto", *NA*, mayo, p. 363-365.
- DOURGE, LEÓN. 1931. "Pequeña casa entre medianeras", *NA*, febrero, p. 969.
- FAIVRE, MEDERICO. 1967. "ASPEN XVII Conferencia Internacional de Diseño", *SUMMA* 9, agosto, p. 22-24.
- FIGINI, LUIS. 1936. "Su casa habitación en Milán", *NA*, 12 diciembre, p. 446-447.
- GHIGLIANO, SANTIAGO. 1971. "El departamento de los arquitectos Manteola y Sánchez Gómez", *SUMMA* 38, junio, p. 65-69.
- HASKELL, DOUGLAS. 1944. "Flexibilidad bajo el techo", *NA*, noviembre, p. 377-381.  
<http://www.grupotownhouse.com/sección/quienes> (consulta septiembre de 2009).
- MOLINÉ, ANÍBAL JULIO. 1970. "La arquitectura de Rosario en la década 60-70 y la necesidad de un nuevo enfoque", *SUMMA* 28, agosto, p. 30.
- NUESTRA ARQUITECTURA (NA)*. 1929. "Los elementos de confort en el hogar", agosto, p. 27.
- \_\_\_\_\_. 1930. "Nuestros dormitorios en el período del croquis", junio, p. 443-446.
- \_\_\_\_\_. 1931. "Notas y comentarios. Para ser arquitecto con éxito", noviembre, p. 734.
- \_\_\_\_\_. 1933. "La vivienda y el sentido común", octubre, p. 75-76.
- \_\_\_\_\_. 1937. "Arq. Gio Ponti. Su propia casa en Milán", setiembre, p. 300-309.
- \_\_\_\_\_. 1953. "Antonio Bonet. Decoración de un departamento", 290, p. 250-252.
- PASTOR, JOSÉ A. REY. 1963. "Diseño Industrial, Misha Black y un seminario", en *SUMMA* 2, octubre, p. 103-105.
- SÁNCHEZ, SANDRA INÉS. 2008. *El espacio doméstico en Buenos Aires (1872-1935): concepciones, modelos e imaginarios*. Buenos Aires: Concentra.
- SIBILIA, PAULA. 2008. *La intimidad como espectáculo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- SUMMA*. 1963. Publicidades, *SUMMA* 1, abril.
- \_\_\_\_\_. 1965. Publicidades, *SUMMA* 4, diciembre.
- \_\_\_\_\_. 1966. Publicidades, *SUMMA* 12, diciembre.
- \_\_\_\_\_. 1967. "Un paisaje interior abierto hacia un paisaje exterior: el departamento de Alberto Churba", *SUMMA* 10, diciembre, p. 72-75.
- \_\_\_\_\_. 1967. "Un paisaje interior desordenadamente reordenable: el departamento de los arquitectos Ethel y Giancarlo Puppo", *SUMMA* 10, diciembre, p. 76-79.
- \_\_\_\_\_. 1970. Publicidad, *SUMMA* 22, enero-febrero.
- \_\_\_\_\_. 1970 a. Publicidad, *SUMMA* 28, agosto.
- WILLS, BARRY. 1945. "Flexibilidad para la casa pequeña", *NA*, octubre, p. 350-358.
- WURSTER BERNARDI y EMMONS. 1953. "El balcón interior en la vivienda contemporánea", *NA* (291), P. 275.

## NOTAS

- 1 Se diferenciaba en este escenario lo que era la arquitectura "moderna" de la "contemporánea", actual y novedosa.
- 2 Se infiere que bajo el seudónimo *Clemente Buentempo* se encuentra oculto el arquitecto Alejandro Christophersen.
- 3 "el éxito del arquitecto significa habilidad probada no solamente para proyectar y construir, sino también para concebir y ejecutar el proyecto total de una manera provechosa. [...] Los anteproyectos son hechos por ellos tanto en la máquina de escribir como en la mesa de dibujo. Los problemas del cliente son investigados y analizados... Mr. Shreve... Él cree que abordar cualquier problema arquitectónico por un análisis completo del asunto es más importante que especializarse en cualquier trabajo de arquitectura..." (NA 1931).
- 4 Se señala en *Nuestra Arquitectura*: "Hoy en día no hay, prácticamente, límites para las comodidades que pueden contemplarse al construir una casa, aunque sea de precio moderado. Las páginas de las revistas que se ocupan de la construcción y del hogar están repletas de nuevas ideas, de nuevas comodidades y de métodos mejorados de aplicación... Naturalmente que en cada caso hay que determinar lo que conviene adoptar y lo que puede llegar a ser superfluo... La refrigeración eléctrica perfeccionada, la calefacción a gas, económica y eficiente, tan difundida en Europa, aunque poco conocida entre nosotros, la eliminación de las basuras por incineradores, los calentadores de agua por acumulación a electricidad que la suministran a cualquier hora a un precio moderado y muchas otras comodidades más son el aporte de la industria que día a día van aumentando el confort de nuestros hogares." (NA 1929).
- 5 Según Dourge, su proyecto estaba "... dedicado a una pequeña familia, la cual desea vivir a la manera norteamericana, es decir simplificándose la vida" (Dourge 1931: 969).
- 6 Hacia mediados de la década del cuarenta resultan recurrentes los artículos procedentes del mundo norteamericano, en particular, una serie de artículos publicados bajo el título "Progresos en el planteo de la casa" (NA 1944).

- 7** Como se señalaba en una publicidad de Chapadur: "Madera con vida interior. ... porque es madera perfeccionada por dentro. Pensada para mil usos por una gran industria argentina, y usada en todos los sectores de la actividad del país: Así es Chapadur, un noble producto en cuyo proceso de elaboración intervienen ciencia, conciencia y experiencia." (SUMMA 1966).
- 8** Publicidad de Olivetti (SUMMA 1965).
- 9** Publicidad de "Janitrol" (SUMMA 1965).
- 10** Publicidad de "La Avispa Sport" (SUMMA 1963).
- 11** Publicidad de "Dumont" (SUMMA 1963).
- 12** En otra publicidad de General Motors se señalaba también "el buen diseño" como "el mejor seguro contra la vejez..." (SUMMA 1966).
- 13** Pero el concepto de "comodidad" iba asociado a la sencillez. En una publicidad de Interieur Forma se señalaba: "Un clima de trabajo grato y constructivo que invita a vivir en la oficina. Interieur Forma se ocupa de lograrlo con el estudiado diseño de sus muebles y accesorios. Adecuado marco de trabajo incentivado por el sentido estético y la comodidad sencilla y funcional, que hacen más agradable la vital necesidad de trabajar." (SUMMA 1966).
- 14** Publicidad de Pirelli (SUMMA 1965).
- 15** En una publicidad de Interieur Forma se tomaba la silla de Saarinen como parámetro ideal, pues a "todas las sillas comunes" le sobran tres patas y significaban un "caótico bosque de patas" que debía remediarse (SUMMA 1965).
- 16** Funcionó entre 1962 y 1988 con la finalidad de promover el buen diseño en los productos de manufactura argentina.
- 17** En una publicidad se señalaba: "Conocemos la importancia de ser únicos, porque lo somos. Usted también conoce la importancia de crear 'piezas únicas', 'elementos únicos', 'ambientes únicos' " (Summa 1970).
- 18** En una publicidad de Corlok se señalaba: "Ahora, revestir es crear!, crear un mundo nuevo de sensaciones!; crear soluciones brillantes para interiores de hogar!; crear fabulosas presentaciones en paliers!; crear un maravilloso elemento en manos de arquitectos y decoradores. Revestimientos Corlok. Un estilo de vida"
- 19** Estos estereotipos son el resultado de un proceso que apuntaba a regular las interacciones sociales con la mayor eficacia posible, a la vez que hacían manifiesta la solidaridad del grupo, le otorgaban mayor cohesión y lo protegían contra toda amenaza de cambio (Amossy 2001: 47).

# ARQUITECTOS PROYECTISTAS Y TRANSICIÓN DEMOCRÁTICA. EL CONCURSO DE LAS “20 IDEAS”

Guillermo Jajamovich \*

■ ■ ■ El artículo analiza la expansión de las redes de arquitectos proyectistas que proponen intervenir en la ciudad a partir de proyectos puntuales y fragmentarios. En un marco de disputas entre técnicos y proyectistas, se interrogan los factores que favorecen la expansión de estos últimos, como ser: su sintonía con aspectos clave del contexto político y económico, sus conexiones políticas y el uso de intercambios con pares españoles. Así, en un contexto de transición democrática y crisis económica, se analiza el concurso “20 ideas para Buenos Aires” (1986), organizado entre la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y la Comunidad de Madrid. Esta iniciativa es abordada en tanto indica la expansión de arquitectos proyectistas que cuentan con trayectorias y un saber hacer vinculado a la práctica profesional privada y a la enseñanza de la arquitectura.

**PALABRAS CLAVE:** Buenos Aires. Transición democrática. Arquitectos. Redes.

**KEY WORDS:** Buenos Aires. Democratic transition. Architects. Networks.

Durante el año 1986 se realizó el Concurso “Ideas Urbano-Arquitectónicas para Buenos Aires”, a partir de un convenio de cooperación entre la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (MCBA) y la Comunidad de Madrid. Este artículo se propone analizar el proceso del concurso como signo del crecimiento en importancia de un elenco de arquitectos que busca, en ese momento, intervenir activamente en el debate y en la construcción de la ciudad, examinando los factores que facilitan dicha ampliación e identificando los espacios académicos, técnicos y de gestión de referencia.

Con este objetivo, la utilización del concepto de redes propuesto por autores como Latour (1992) y Pereyra (2009) aplicado al análisis de las trayectorias de algunos de los protagonistas del concurso, permite abordar la capacidad de incidencia de los arquitectos proyectistas en aspectos más amplios que la evaluación de la calidad de las ideas que proponen para intervenir en la ciudad. Tal concepto permite discutir las separaciones tajantes que suelen establecerse entre el universo de los técnicos y el de los políticos, y articular elementos que dan cuenta de diversos grados de interrelación. Así, una red es un conjunto de relaciones individuales y también institucionales, donde los técnicos y profesionales que participan de las mismas pueden intercambiar experiencias, conocimientos, métodos y estrategias de intervención en la ciudad. Estas redes facilitan o bloquean el acceso a recursos institucionales clave en ámbitos académicos, técnicos y políticos. A su vez, el modelo de redes permite enfocar las disputas entre las mismas.

En ese marco, por una parte, se analiza el avance en importancia de los arquitectos proyectistas –figura que se consolidaba en el panorama local por esos años– y sus intercambios

con pares españoles, en relación a los esfuerzos por articular y asociar sus perspectivas de intervención en la ciudad con cuestiones políticas centrales en un momento de transición democrática. Otro aspecto a abordar en tal avance se relaciona con las conexiones políticas que mantienen con sectores del radicalismo. A su vez, su expansión se analiza a partir de su sintonía con el contexto de crisis económica y de crisis de las capacidades estatales, cuando, como se verá, los arquitectos proyectistas no se proponen intervenir sobre la ciudad en su conjunto sino en fragmentos capaces de estimular inversiones privadas.

De este modo, el interrogante por las disputas entre técnicos y profesionales que se ocupan de la ciudad, y por los aspectos que posibilitan la expansión de los arquitectos proyectistas, retoma la problemática de los vínculos entre técnica y política, que vienen siendo objeto de análisis en los últimos años (Novick, 2007; Ballent, 2005; Ballent y Gorelik, 2000). En relación a estas problemáticas, se considera la presencia y el rol que desempeñaron los expertos internacionales en el desarrollo y en las transformaciones de los campos disciplinares locales (Rigotti, 2005; Novick, 2003a; Liernur y Pschepiurca, 2008; Liernur, 1986; Lima de Novais, 2010). Por último, el artículo pretende aportar al abordaje de estas cuestiones en períodos que –dada su proximidad a la actualidad– son poco frecuentados por la historiografía local, habituada a privilegiar décadas previas, aunque existen significativas excepciones (Novick, 2003; Gorelik, 2007).

## **Las trayectorias**

El concurso “20 ideas” –como ya se dijo– es una iniciativa significativa. Las trayectorias y el saber hacer de los que promueven el concurso remiten a algunas experiencias de la práctica profesional y de la enseñanza de la arquitectura, gestadas en etapas previas. Así, iniciativas desplegadas en los años de la dictadura, tales como el Laboratorio de Arquitectura y la Escuelita, se desarrollan al margen de las instituciones oficiales de enseñanza (Facultad de Arquitectura y Urbanismo, FAU) y de planificación (Consejo de Planificación Urbana, CPU).<sup>1</sup> Sin embargo, durante la transición democrática, las posiciones ocupadas por integrantes de estas redes se modifican. En efecto, apoyándose en múltiples vínculos con el partido radical gobernante, y aprovechando los intercambios con pares españoles, muchas figuras van ocupando espacios en ámbitos técnicos, políticos y académicos.

Por ejemplo, tras apoyar la candidatura presidencial de Alfonsín, Dardo Cúneo, uno de los futuros responsables del concurso “20 ideas”, se desempeñó como asesor presidencial, ocupa la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y preside el Consejo de Planificación Urbana de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (CPU). Ejerce además el cargo de Secretario de Estudios y Proyectos de la Fundación Plural para la Participación Democrática (FP) y es profesor titular de la cátedra de Política Habitacional de la FAU.<sup>2</sup> Previamente a su ingreso a las esferas estatales, la trayectoria de Cúneo se centra de manera exclusiva en la actividad profesional privada en el estudio de arquitectura que compartía con su esposa, Rita Schlaen. Otro de los arquitectos proyectistas que impulsa iniciativas como las “20 ideas”, Alberto Varas, ingresa al CPU como consejero, gracias al apoyo que obtiene por parte de Cúneo y la Fundación Plural. De manera similar al caso anterior, Varas tampoco había estado relacionado con las esferas estatales ligadas a la gestión urbana, con anterioridad al desarrollo de las “20 ideas”. Su trayectoria y saber hacer se desenvuelven previamente, en la actividad profesional de su estudio

de arquitectura –junto a Baudizzone, Erbin y Lestard– y en su actuación como docente, en el mencionado Laboratorio de Arquitectura y la Facultad, donde ejerce como Secretario de Investigación y Posgrado y como titular de cátedra desde el restablecimiento de la democracia.

Durante la transición democrática, antes de 1986, estos arquitectos proyectistas promueven iniciativas académicas junto a técnicos y profesionales españoles, provenientes de Madrid y de Barcelona. Durante el año 1985 participan del Seminario sobre “Urbanismo español y el proceso de consolidación de la democracia. Los casos de Madrid y de Barcelona” y el “Foro de Estrategias Urbanas”, organizados por la FAU en conjunto con la Fundación Plural (FP). Varas, Cúneo, Schlaen, Baudizzone, Erbin y Lestard, llevan adelante una investigación sobre estrategias urbanas alternativas (Baudizzone et al. 1987), que se presenta en el mencionado Foro. Surgida de un convenio entre la FAU y la FP, esa investigación dio lugar a las bases del concurso. Varas fue el redactor y compilador de las mismas, desempeñándose también como coordinador por la parte argentina del programa de cooperación suscripto entre la MCBA y la Comunidad de Madrid (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1986). El nombre “20 ideas” se relaciona con las “50 ideas para la recuperación de Madrid”, promovido dentro del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (1981-1985) a cargo de Eduardo Leira, quien actúa además como responsable de la Comunidad de Madrid en la instancia de cooperación.

### **Técnicos, proyectistas y política**

El interés local por la transición española excede a los técnicos y profesionales que se ocupan de la ciudad, y se relaciona con las alternativas de la transición democrática. En esos años se intensifican las afinidades políticas e ideológicas entre gobiernos como los de Raúl Alfonsín y Felipe González (Del Arenal, 1994), y se multiplica la cantidad de acuerdos bilaterales entre Argentina y España (Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales, 2000).

En ese clima, los intercambios entre técnicos y profesionales españoles asumen un sentido y un uso particular para los arquitectos proyectistas locales. Ellos imaginan que en Argentina los arquitectos podrían, al igual que en España, jugar un rol relevante en cambios políticos de envergadura. Así, a partir de la serie de intercambios con algunos de los profesionales españoles que protagonizan esas transformaciones, Cúneo presenta las “20 ideas” y la perspectiva fragmentaria de intervención en la ciudad, como pieza de un planeamiento democrático participativo. En sintonía con el contexto de transición democrática, presenta al concurso como promotor de un cambio del sistema político:

Luego de cincuenta años de autoritarismo de distinto tipo, estamos en la tarea de reconstruir nuestro sistema democrático. En el sentido de afirmarlo, la convocatoria se plantea como un mecanismo movilizador de la participación e implica la apertura de un canal de expresión que hace no sólo a la modificación de una política urbana, sino, a través de ella, a la modificación de los hábitos y conductas estructurales de una sociedad (Cúneo, 1988: 18).

Desde el punto de vista español, estos intercambios son parte de la reorientación más amplia de su política exterior y de su proyecto de una comunidad iberoamericana de naciones (Del

Arenal, 1994). Entre otros emprendimientos, aquella política se materializa en el reforzamiento de una red como la Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas (UCCI). Constituida en Madrid el 12 de octubre de 1982, la participación de Buenos Aires se intensifica con la aprobación, en 1986, del convenio de amistad y cooperación entre la MCBA y el Ayuntamiento de Madrid. Entre otros aspectos, se acuerda:

Crear una Comisión Mixta Buenos Aires-Madrid (...) Fomentar la participación de las instituciones y organismos de Buenos Aires y de Madrid en cuantas actividades emprenda la UCCI, particularmente las incluidas en el Programa de la Década del Descubrimiento de esta asociación, así como en las iniciativas que desarrollen los dos países con motivo de la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento (Honorable Concejo Deliberante, 1987)

En ese contexto de colaboración con pares españoles, es de señalar que los intercambios entre técnicos y políticos de Madrid y Buenos Aires se producen simultáneamente con la progresiva presencia de los funcionarios y técnicos catalanes en la ciudad y la región. En ese sentido, las pugnas al interior de la propia España a la hora de proyectarse en América Latina (Novick, 2009), representan otro aspecto a considerar para entender la presencia de los técnicos madrileños en iniciativas como las “20 ideas”.

### **Proyectos sin plan: las bases del concurso**

Como parte de la ampliación de las redes de arquitectos proyectistas, las bases del concurso “20 ideas” solicitan propuestas específicamente urbano-arquitectónicas en relación a la idea de ciudad de fragmentos, “áreas acotadas o piezas arquitectónicas o de espacios públicos individualizables” (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires 1986: 15). El fragmento, concebido como “elemento de colisión, incompleto, que permite la intervención parcial y acotada” (Blazica y Spinadel, 1987<sup>a</sup>: 3), se opone así a la “planificación ortodoxa, abstracta, totalizadora y homogénea”. La convocatoria sostiene una perspectiva particular de abordaje de los problemas urbanos, “la tesis de que las soluciones a los problemas de la ciudad pasan en último término por una configuración física” (Leira, 1986: 13).

Sin un plan detrás del concurso, las bases sostienen la inconveniencia de aguardar su elaboración para intervenir sobre la ciudad, y señalan la escasa o nula efectividad de planes previos. Adoptada esa opción, los organizadores indican una serie de áreas situadas mayormente en la periferia de la ciudad, un conjunto de ‘vacíos urbanos’, y solicitan propuestas realistas y realizables, concebidas “en la perspectiva de su ejecución” (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires 1986: 14).<sup>3</sup>

De ese modo critican la herramienta principal que los planificadores urbanos y regionales postulan para intervenir en la ciudad, es decir, el plan. Esta crítica no se limita a señalar la consabida frustración de planes anteriores. Los arquitectos proyectistas pugnan por reemplazar tales modalidades de intervención y proponen el proyecto como instrumento. En realidad –lejos de tratarse de una mera puja de ideas– se trata de una disputa entre técnicos y profesionales, que atraviesa ámbitos académicos y reparticiones estatales. Pues en tanto la tradición de la planificación urbana apunta a ordenar la expansión, los arquitectos aspiran



Figura 1. Comunidad de Madrid. Municipalidad de Buenos Aires, *20 Ideas para Buenos Aires*, 1988

a completar la ciudad existente, en sintonía también con un contexto de crisis económica y limitadas capacidades de intervención por parte del Estado. La convocatoria impugna los planes de largo plazo y los contrapone a los tiempos breves de los proyectos: “acotar pues el plazo de realización de los trabajos en el caso de Buenos Aires, se convierte también en una condición o característica consustancial con el tipo de trabajo que se está solicitando”. (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires 1986: 15).

Las trayectorias y el saber hacer de los arquitectos proyectistas y de los planificadores urbanos y regionales, también marcan diferencias de enfoque y de dinámica. Los arquitectos vienen del ámbito privado de los estudios y, eventualmente, se desenvuelven en la docencia universitaria, mientras que los planificadores urbanos y regionales se desempeñan desde hace tiempo en diferentes organismos públicos. Es ilustrativo recordar las opiniones de Varas que, en un reportaje, puso de manifiesto las dificultades que supone el trabajo en una repartición pública para quien está habituado a los tiempos de la práctica profesional (Blazica y Spinadel, 1987).

Las críticas a los modos de intervenir en la ciudad propios de la planificación de la posguerra, reaparecen en un temprano balance que Varas (1988) realiza a propósito del concurso. En ese sentido, postula que

el llamado a concurso para “20 ideas urbano-arquitectónicas para Buenos Aires” representa, a mi entender, una modesta concreción en el sentido de un urbanismo alternativo al que durante varias décadas ha demostrado tanto sus aciertos como sus carencias, pero que hoy es un modelo agotado para satisfacer las nuevas demandas. Me refiero aquí a la omnipotencia de los grandes planes urbano-regionales, cuya concreción sólo podía concebirse en plazos excesivamente largos que no están ya acordes con los cambios rápidos que experimenta la sociedad urbana contemporánea. O, también, al urbanismo abstracto del ‘zonning’, puramente cuantitativo, que relegó la consideración de la construcción real de la ciudad, de sus agentes económicos, de su morfología edilicia y que desatendió a la vez la conformación arquitectónica de su espacio público. (Varas, 1988: 19)

Como se verá, las críticas a la omnipotencia de los grandes planes urbano-regionales no tienen un alcance meramente técnico, sino que implican una serie de impugnaciones en las que se yuxtaponen cuestiones técnicas y políticas.

### **Asociaciones entre aspectos técnicos y políticos**

El espacio público ocupaba así un lugar central en las preocupaciones que plantea el concurso. Esta propuesta proyectual sucede en un contexto de democracia política y crisis económica, cuando se esperaba reforzar la primera y paliar la última. En ese clima, la convocatoria repudia las medidas que transformaron la ciudad durante el reciente gobierno militar:

La política de erradicación industrial indiscriminada, así como la expulsión poblacional, fundamentales responsables del crecimiento hacia fuera (...) tampoco han beneficiado a la ciudad, en sus posibilidades potenciales de renovación y transformación interior... (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires 1986: 25)

Por un lado, al asociar el accionar de la dictadura con los postulados de la planificación urbana y regional, el concurso y los arquitectos que lo promueven se presentan como sinónimo de democracia y realismo.<sup>4</sup> Por otro lado, el contexto de crisis económica y las limitadas capacidades estatales justifican las intervenciones fragmentarias que renuncian a intervenir sobre el conjunto de la ciudad.

Esta coyuntura local, así como la mencionada disputa entre técnicos y proyectistas, propicia una lectura intencionada y parcial de la experiencia madrileña. En Madrid, las intervenciones de los arquitectos proyectistas, a partir de las “50 ideas para Madrid”, se enmarcan en un plan más amplio: el Plan General de Ordenación Urbana. Por el contrario, en el contexto local, los promotores del concurso dejan de lado cualquier referencia a la necesidad de un plan que le de sentido a las intervenciones fragmentarias. En ese marco, las escasas referencias a planes se encuentran únicamente en el libro editado por la Comunidad de Madrid. En esa publicación, destinada a un público español, Cúneo hace referencia a la futura inscripción, en un plan, de las ideas presentadas al concurso (Cúneo, 1988).

En el intento por identificar a estos nuevos grupos con formas políticas democráticas, debe agregarse la propia decisión de convocar a un concurso y la participación masiva de arquitectos en el mismo. La recuperación de esa modalidad constitutiva del campo de los arquitectos (Liernur, 2001) cuando los especialistas acceden a puestos públicos (Schere, 2008), se contraponen a la contratación directa de grandes estudios, que era habitual durante los gobiernos militares (Gorelik y Silvestri, 2000). De este modo, la intervención de más de 120 equipos de arquitectura, incluyendo cátedras de la FAU (Novick, 2004), fortalece la posición de los arquitectos que promueven la iniciativa.<sup>5</sup>

En consonancia, la asociación entre el concurso público y formas políticas como la democracia resuena en las consideraciones planteadas, poco después, por Facundo Suárez Lastra, entonces intendente de Buenos Aires:

las “20 ideas urbano-arquitectónicas para Buenos Aires” son mucho más que 20 ideas. Fueron el primer impulso para pensar nuestra ciudad desde la democracia, mediante una amplia convocatoria a la reflexión y a las propuestas de los profesionales que viven y trabajan en ella... (Comunidad de Madrid 1988: 5).

Este grupo de arquitectos ocupa espacios y se fortalece en el seno de los principales organismos de la planificación urbana, como es el caso del CPU, en el cual los planificadores –como Odilia Suárez–, cuyo rol era el de elaborar planes generales (Suárez, 1986), eran previamente mayoría. En esa transición, los proyectistas promueven también el rol de los actores privados, lo cual supone un cambio de posiciones respecto del rol del Estado en relación a una ciudad, que se entiende como “una trama sumamente compleja de relaciones, donde no solamente intervienen intereses públicos sino que también se reconoce el legítimo interés privado, buscándose la conjunción de ambos” (Blazica y Spinadel, 1987: 4). Esos múltiples intereses, sostiene Varas:

pueden ser de distinta naturaleza: cooperativas, *developers* u otros, es decir el interés privado en cualquiera de sus manifestaciones, con orientación social o con fines inmobiliarios. Me refiero a que cada uno haga su contribución, partiendo de la base que la ciudad, vista como ciudad democrática, es el organismo en el que todos estos

factores intervienen y se regulan de alguna manera en función del interés general...  
(Blazica y Spinadel, 1987: 4)

En ese juego de contraposiciones, se precisa "...el criterio de que toda actuación sobre el espacio público genera una acción movilizadora de otros recursos públicos y privados..." (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires 1986: 31). Y en esa orientación, se plantea que el fin del monopolio estatal de las intervenciones urbanas puede ser considerado, de hecho, como un avance de la democracia:

La ciudad no puede ser netamente capitalista, donde el único valor sea el de la especulación sobre la tierra y el interés privado, ni totalmente controlada y construida por el Estado, donde los intereses privados legítimos no tengan ninguna posibilidad de participación. La ciudad democrática es una ciudad donde conviven y se regulan los intereses públicos y los privados... (Blazica y Spinadel, 1987: 4)

### **Reflexiones finales**

En las pugnas que se dirimen en torno de las formas de intervención urbanas, hemos indicado que los arquitectos que promueven las "20 ideas" se expanden en ámbitos académicos y de gestión, en sintonía con el contexto político y económico de esa década. Hemos señalado además sus vinculaciones políticas y técnicas con especialistas de Madrid. En esa dinámica, la ocupación progresiva de espacios técnicos y políticos –como el Consejo de Planificación Urbana (CPU)– se fortalece con el concurso.

El concurso es parte de un desplazamiento más amplio en las problemáticas que integran la agenda de los técnicos y profesionales que se ocupan de la ciudad. En efecto, la centralidad de las intervenciones en el espacio público, a partir de proyectos fragmentarios, desplaza las temáticas habitacionales y de equipamiento social, hegemónicas en décadas previas (Novick, 2004, 2003). La intervención sobre aquellas cuestiones suponía recursos y capacidades estatales que estaban atravesadas por la crisis en el período analizado, cuando los grandes conjuntos habitacionales producidos en décadas anteriores eran objeto de fuertes críticas (Cúneo, 1985), habilitando la asociación entre planificación urbana y formas autoritarias.

En ese marco, hemos puntualizado algunas cuestiones políticas y económicas de la coyuntura. Constatamos las conexiones políticas entre los arquitectos proyectistas y el radicalismo en el gobierno, a partir de la Fundación Plural, y la disponibilidad de cargos estatales. En ese contexto, los intercambios con los arquitectos españoles que habían sido parte de la transición democrática en aquel país, les permitía sintonizar con cuestiones centrales de la situación política local. En esa orientación, hemos planteado que la crisis económica y la crisis estatal, colaboraban en hacer 'aceptables' las perspectivas de intervención desde proyectos puntuales, que se presentan, a su vez, como inductores de inversiones privadas.

Finalmente, el concurso y la acción de esas redes internacionales de arquitectos proyectistas, deben comprenderse en el contexto del profundo cambio de rumbo que se produce sobre el telón de fondo de la recuperación democrática de Argentina, abriendo interrogantes más amplios acerca de las relaciones entre espacios técnicos y espacios políticos.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALIATA, FERNANDO. 2004. "Baudizzone, Erbin, Lestard, Veras", en *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*. Liernur, Jorge Francisco y Aliata, Fernando. (comps). Buenos Aires: AGEA, p.138-144.
- BALLET, ANAHÍ y GORELIK, ADRIÁN. 2000. "El príncipe". *Block*, N° 5, 6-11.
- BALLET, ANAHÍ. 2005. *Las huellas de la política*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo.
- BAUDIZZONE, MIGUEL; ERBIN, JORGE; LESTARD, JORGE; VARAS, ALBERTO; CÚNEO, DARDO; SCHLAEN, RITA. 1987. *Buenos Aires: una estrategia urbana alternativa. Una propuesta urbana para Buenos Aires en el marco del planeamiento democrático*. Buenos Aires: Ediciones Fundación Plural.
- BLAZICA, CLAUDIO y SPINADEL, LAURA. 1987. "Reportaje a Alberto Varas". *Summarios*, N° 119. p. 4-9.
- BLAZICA, CLAUDIO y SPINADEL, LAURA. 1987(a). "Reflexión crítica sobre las "20 ideas". *Summarios*, N°120. p. 3-13.
- BORTHAGARAY, JUAN MANUEL. 1986. "Facultad de Arquitectura y Urbanismo: un nuevo perfil profesional para una nueva realidad". *Summa*, N° 224, p. 34-38.
- CONSEJO ARGENTINO PARA LAS RELACIONES INTERNACIONALES. 2000. *Argentina y España. Acuerdos bilaterales 1857-2000*. Buenos Aires: CEPE.
- CÚNEO, DARDO. 1985. "Autoritarismo y democracia en la acción proyectual". *Plural. Revista de la Fundación Plural para la Participación Democrática*, N° 2, p. 27-28.
- CÚNEO, DARDO. 1986. "Un planeamiento democrático participativo", en *Convocatoria para el llamado a Concurso de Ideas Urbano-Arquitectónicas para Buenos Aires*. Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires: Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. p. 7-8.
- CÚNEO, DARDO. 1988. "El marco de la convocatoria", en *Catálogo de la Exposición "20 ideas para Buenos Aires"*. Madrid: Comunidad de Madrid y Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. p.18-19.
- DEL ARENAL, CELESTINO. 1994. *La política exterior de España hacia Iberoamérica*. Madrid, Editorial Complutense.
- DOMÍNGUEZ ROCA, LUIS. 2005. "Planes urbanos y transporte en la Ciudad de Buenos Aires". *Scripta Nova*. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona, Universidad de Barcelona, vol. IX, 194. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-112.htm> (Consulta: 17-10-2009)
- GARCÍA VÁZQUEZ, FRANCISCO. 1986. "El arquitecto argentino y su universidad". *Fichas CESCA*, 2. Buenos Aires: CESCA. p.1-20.
- GORELIK, ADRIÁN y SILVESTRI, GRACIELA. 2000. "Ciudad y cultura urbana, 1976-1999: el fin de la expansión", en *Buenos Aires, historia de cuatro siglos*. Romero, José Luis & Romero, Luis Alberto. (directores). Buenos Aires: Altamira. p. 461-499.
- GORELIK, ADRIÁN. 2007. "The Puerto Madero competition and urban ideas in Buenos Aires in the 1980s", en *Puerto Madero Waterfront*. Liernur, Jorge Francisco (ed.) Munich-London-New York: Harvard University Graduate School of Design, Prestel. p. 62-73.
- HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE. 1987. "Ordenanza Nro. 41.745" en Boletín Municipal, nro. 17972, Buenos Aires: Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.
- JAJAMOVICH, GUILLERMO. 2009. *La circulación internacional de ideas y estrategias urbanísticas: Buenos Aires y Rosario (1976-1993)*. Buenos Aires: Universidad Torcuato Di Tella. tesis de maestría inédita.
- LATOUR, BRUNO. 1992. *Ciencia en acción*. Barcelona: Labor.
- LEIRA, EDUARDO. 1986. "¿Para qué 'ideas' sobre Buenos Aires?", en *Convocatoria para el llamado a Concurso de Ideas Urbano-Arquitectónicas para Buenos Aires*. Buenos Aires: Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. p. 9-16.
- LESGART, C. 2002. "Usos de la transición a la democracia. Ensayo, ciencia y política en la década del ochenta". *Estudios Sociales Revista Universitaria de la Universidad Nacional del Litoral*, Año XII, N° 22-23. p. 163-185.
- LIERNUR, JORGE FRANCISCO y PSCHUPIURCA, PABLO. 2008. *La Red Austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo.
- LIERNUR, JORGE FRANCISCO. 1986. "El discreto encanto de nuestra arquitectura 1930/1960". *Summa*, 223, 60-79.
- LIERNUR, JORGE FRANCISCO. 2001. *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la Modernidad*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- LIMA JUNIOR, PEDRO. 2010. *Uma estratégia chamada 'Planejamento estratégico'. Deslocamentos espaciais e a atribuição de sentidos na teoria do planejamento urbano*. Rio de Janeiro: 7 Letras.
- MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. 1986. *Convocatoria para el llamado a Concurso de Ideas Urbano-Arquitectónicas para Buenos Aires*. Buenos Aires: MCBA.
- NOVICK, ALICIA. 2003. "Espacios y proyectos. Oposiciones, hegemonías e interrogantes", en *Las dimensiones del espacio público. Problemas y proyectos*. Novick, Alicia. (ed.). Buenos Aires: SP-GCBA, Akian. p. 65-73.
- NOVICK, ALICIA. 2003 (a). "Foreing Hires: French Experts and the urbanism of Buenos Aires, 1907-1932", en Nasr, Joe. & Volait, Mercedes. (ed.) *Urbanism, Imported or Exported? Native aspirations and Foreign plans*. Sussex: Willey academy. p. 265-289.

- NOVICK, ALICIA. 2004. "Plan", en *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*. Liernur, Jorge Francisco & Aliata, Fernando. (comps). Buenos Aires: AGEA. p. 75-86.
- NOVICK, ALICIA. 2007. *Planes realizados y proyectos inconclusos en la construcción de la ciudad moderna. Buenos Aires, 1900-1940*. Buenos Aires: Universidad de San Andrés. Tesis de doctorado inédita.
- NOVICK, ALICIA. 2009. "La ciudad, el urbanismo y los intercambios internacionales. Notas para una discusión". *Revista iberoamericana de urbanismo*, N° 1, p. 4-13.
- PANDO, HORACIO; GORELIK, ADRIÁN; BALLENT, ANAHÍ; ALIATA, FERNANDO; SILVESTRI, GRACIELA. 2004. "Buenos Aires", en *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*. LIERNUR, JORGE FRANCISCO y ALIATA, FERNANDO. (comps). Buenos Aires: AGEA. p. 188-213.
- PEREYRA, DIEGO. 2009. "Los científicos sociales como empresarios académicos. El caso de Gino Germani" en *El desarrollo de las ciencias sociales. Tradiciones, actores e instituciones en Argentina, Chile, México y Centroamérica*. Pereyra, Diego. (comp.). Costa Rica: FLACSO, 35-53.
- RIGOTTI, ANA MARÍA. 2005. *Las invenciones del urbanismo en Argentina (1900-1960). Inestabilidad de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización*. Rosario: Universidad Nacional de Rosario, tesis de doctorado inédita.
- S/A. 1985. "Editorial. Punto de partida", en *Plural. Revista de la Fundación Plural para la Participación Democrática*, N° 1. p. 1.
- SCHERE, ROLANDO. 2008. "Prólogo", en *Concursos 1826-2006*. Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos. p.13-16.
- SILVESTRI, GRACIELA. 2004. "Varas, Alberto", en *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*. Liernur, Jorge Francisco & Aliata, Fernando. (comps). Buenos Aires: AGEA. p. 144-145.
- SUÁREZ, ODILIA. 1986. *Planes y códigos para Buenos Aires (1925-1985)*. Buenos Aires: Secretaría de Extensión Universitaria y Bienestar Estudiantil - Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo.
- VARAS, ALBERTO. 1988. "20 ideas para Buenos Aires. Algunas reflexiones sobre el concurso", en *Catálogo de la Exposición "20 ideas para Buenos Aires"*. Madrid: Comunidad de Madrid y Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. p. 19-20.
- Entrevistas a Alberto Varas (2009, 2010) y Dardo Cúneo (2010)

## NOTAS

- 1 El Laboratorio de Arquitectura del Centro de Arte y Comunicación (CAYC), dirigido por Alberto Varas, y la Escuelita, encabezada por los arquitectos Díaz, Solsona, Viñoly y Katzenstein, fueron asociaciones privadas para la enseñanza y experimentación en arquitectura, creadas como alternativas a la Universidad de la dictadura militar. En ambos espacios se despliega, entre otros aspectos, el acercamiento a los hechos urbanos desde ejercicios de diseño (Gorelik, 2007; Jajamovich, 2009).
- 2 La Fundación Plural para la Participación Democrática está ligada al gobierno de Alfonsín. El eje de la misma excede a los técnicos y profesionales que se ocupan de la ciudad, aunque cuenta con un grupo de arquitectos que asesoran al Gobierno. La Fundación Plural realiza estudios, proyectos, cursos, encuentros, seminarios y promueve la edición de publicaciones, "...todo con el fin de complementar la acción del gobierno democrático y crear una corriente de opinión técnico-política de carácter no convencional..." (s/a, 1985: 3).
- 3 Las áreas piloto que se proponen para el concurso son La Boca, Barracas, Mataderos, el Ensanche del área central, Agronomía, Liniers, Parque Almirante Brown y los terrenos de la ex-AU 3. Los enclaves sugeridos fueron el Paredón de Retiro sobre las vías del FFCC –desde Callao hasta la estación Retiro–, el rediseño de los bordes de la Av. San Juan, la Costanera Norte, el Parque Chacabuco y el rediseño de las Constitución y Once así como del Boulevard García del Río. A estas áreas se sumaron, en las ideas presentadas, propuestas para Palermo Viejo, Plaza Flores, Plaza Barrientos, Avenida de Mayo y la Recoleta.
- 4 No se trata aquí de dirimir los vínculos entre la planificación urbana y la dictadura militar. Por el contrario, interesa señalar el modo estratégico en que los arquitectos proyectistas que promueven las '20 ideas' destacan ciertas afinidades entre ambas, en un contexto de transición democrática y crisis económica. Una complejización de esas relaciones entre dictadura y planificación urbana, puede encontrarse en Domínguez Roca (2005) y en Pando et. al (2004).
- 5 Cabe indicar que las bases del concurso y su perspectiva de intervención, así como la masiva participación que generó, responden también a la crisis de la profesión de arquitecto. Durante esos años, la actividad de la construcción no llega a generar la cantidad de empleo que requiere el gran número de graduados y estudiantes de arquitectura, lo cual genera la necesidad de encontrar nuevas fuentes de trabajo. En efecto, esta preocupación recorre los ámbitos académicos y las asociaciones profesionales. (Borthagaray, 1986; García Vázquez, 1986).

# CONSTRUCCIÓN Y TRANSFORMACIONES DEL ABASTO, 1889-1998

Daniel Kozak \*

■ ■ ■ El período que abarca este artículo comienza con la construcción del área del Abasto en la ciudad de Buenos Aires, a partir de la fundación del *Mercado de Abasto Proveedor* en 1889, y concluye con su última transformación, cuyo epicentro fue la conversión del antiguo mercado mayorista en el *Abasto de Buenos Aires Shopping Center* inaugurado en 1998. El Abasto es un caso de estudio notable que permite examinar algunos momentos clave en la historia de la ciudad. Desde un período fundante a partir de las últimas décadas del siglo XIX, cuando se configuraron los actuales barrios porteños, la primera periferia de la metrópoli, hasta las transformaciones de fines del siglo XX en el marco de la implementación de una agenda neoliberal en la ciudad. El análisis de los proyectos para el Abasto como caso testigo habilita el abordaje de una serie de cuestiones asociadas a varios de los debates más convocantes de las últimas décadas en los estudios urbanos, como la importación/exportación de tipologías entre el centro y la periferia, el impacto de la globalización en las ciudades y la cuestión de la fragmentación urbana. El fin de este artículo es explorar estos temas, y especialmente contrastar entre sí los diversos proyectos propuestos para la renovación de esta área a lo largo de su historia.

**PALABRAS CLAVE:** Transformaciones urbanas. Centro. Periferia. Neoliberalismo. Fragmentación urbana.  
**KEYWORDS:** Urban transformations. Center. Periphery. Neoliberalism. Urban fragmentation.

El área del ex Mercado de Abasto es uno de los pocos sectores de Buenos Aires, por fuera del ejido fundacional, que cuenta con una enorme cantidad de transformaciones y proyectos superpuestos. Desde esa perspectiva, los cambios que se operan en las manzanas del sector a lo largo de tiempo que va desde la fundación del “Mercado de Abasto Proveedor” en 1889, hasta la inauguración del “Shopping Center Abasto de Buenos Aires”, en 1998, puede visualizarse como sinécdoque de las transformaciones de la ciudad en el siglo XX.

Como mostramos en otros textos, el reciente proceso de implementación de lo que hemos denominado Proyecto Abasto<sup>1</sup> permite iluminar problemáticas referidas a la fragmentación urbana, a las relaciones entre centros y periferias y a los procesos de globalización en las ciudades (Kozak 2007 y 2008a). En primer lugar, los componentes del proyecto: las torres, el hipermercado y el *shopping center* remiten a las estrategias urbanas neoliberales que en relación con el discurso de la “ciudad de los fragmentos” inciden en el aumento de la fragmentación urbana (Kozak 2008c). En segundo lugar, y en cuanto a las redefiniciones centro-periferia, cabe mencionar que los mercados mayoristas localizados en los centros urbanos se fueron desplazando a las periferias desde mediados del siglo XX. Algunas décadas más

tarde fueron reemplazados por los *shopping* gestados inicialmente como equipamientos periféricos, al borde de las autopistas, pero localizándose en los centros de las ciudades. En esa dinámica, la tipología de “torres cercadas”, o “torres country”<sup>2</sup>, fue también interpretada como la adaptación de los barrios cerrados de la periferia al centro. En esa orientación, y en tercer lugar, el Proyecto Abasto, ilustra el impacto de la globalización en la medida que se trata del resultado de una operación de inversión extranjera directa con actores globales involucrados. La figura del desarrollador global, como el financista internacional George Soros, la empresa local IRSA y la firma *BTA Architects Inc*, especializada –según se precisa en su página web- en “proyectos globales”, de “Europa a los Estados Unidos y del *Pacific Rim* a Latinoamérica” son datos significativos.

En el largo proceso que fue desde la etapa fundacional del Abasto hasta sus más recientes transformaciones, nos detendremos, siendo el foco del artículo, en los proyectos para los edificios del ex Mercado y sus intermediaciones que se formulan desde los años ochenta y que se materializan durante la década de 1990. Nuestro interés, al examinar los proyectos no realizados, se centrará en identificar las ideas que permanecieron o las que quedaron excluidas, en colisión con las condiciones de la Argentina neoliberal de los noventa. El análisis de los proyectos nos permite imaginar “otros Abastos posibles” (Kozak 2008b). Asimismo, siguiendo a Corboz ([1983] 2004) y a Novick (2009), puede contribuir a comprender mejor las características y razones del Abasto presente. En efecto, el recorrido por los sucesivos proyectos, permite reflexionar sobre las distintas ideas de ciudad que se fueron discutiendo y estuvieron presentes en las formas de construir la ciudad actual.

## **El Mercado de Abasto. 1889-1984**

La historia del barrio del Abasto<sup>3</sup>, como la de muchos de los actuales barrios de Buenos Aires, se inició durante el último cuarto del siglo XIX. Fue en el plano trazado entre 1898 y 1904 por el Departamento de Obras Públicas de la Municipalidad, donde se dibujó la grilla completa de la ciudad que orientó su crecimiento (Gorelik 1998: 25). En ese ámbito, esa zona de pastizales y de bañados, con una laguna atravesada por el paso del Arroyo Manso en su camino hacia el Río de la Plata y en orientación oeste se urbanizó muy rápidamente entre fines del siglo XIX y principios del XX –como lo muestra la cartografía- en un proceso motorizado por el mercado central de frutas y verduras que le dio el nombre al barrio. (Fig. 1)

El “Mercado Central de Abasto”, autorizado por el Concejo Deliberante de la Capital Federal en 1889<sup>4</sup>, fue un emprendimiento de la “Sociedad Anónima Mercado de Abasto Proveedor” (SAMAP).<sup>5</sup> La inauguración del “Mercado Viejo” –el primer edificio- en 1893<sup>6</sup>, (Fig. 2), el concurso de proyectos para la construcción de un nuevo edificio de 1921<sup>7</sup>, la demolición parcial del “Mercado Viejo” a principios de los años treinta y la puesta en operaciones del “Mercado Nuevo” (Fig. 3) en 1934<sup>8</sup> fueron eventos que se sucedieron en menos de cincuenta años. La vertiginosidad de transformaciones del Abasto entraba en consonancia con la construcción de infraestructura, la incorporación de nueva tecnología<sup>9</sup> y con la ampliación y producción de edificios e instituciones<sup>10</sup> propio del excepcional período de metropolización de Buenos Aires.

Es de señalar que, a mediados del siglo XX, *el Abasto* era ya una zona urbana completamente consolidada signada por un carácter y una cultura urbana propia. La película “Mercado

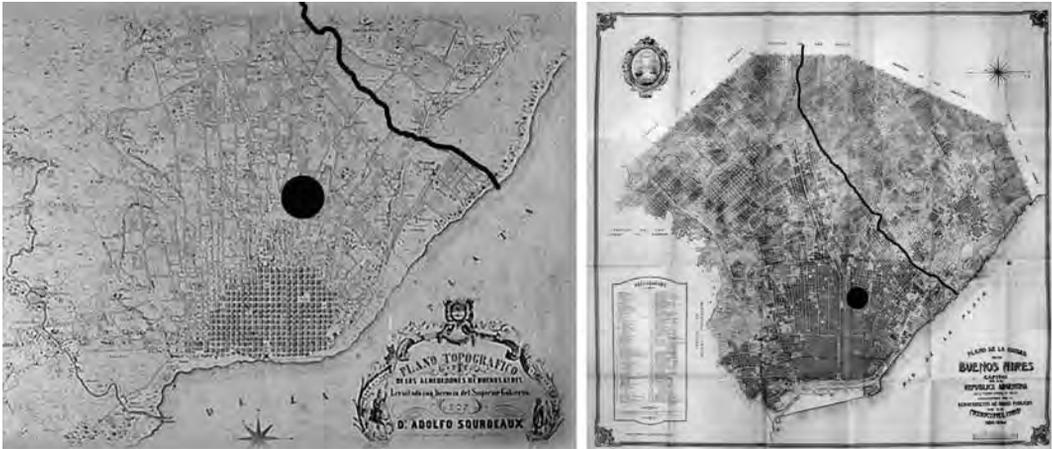


Figura 1. "Plano Topográfico de los alrededores de Buenos Ayres" de Adolfo Sourdeaux, 1854 (izq.) y "Plano de la Ciudad de Buenos Aires" del Departamento de Obras Públicas de la Municipalidad, 1904 (der.). Ambos mapas con el área examinada y el Arroyo Maldonado resaltados como referencias. Fuente: elaboración propia sobre mapas obtenidos en Taullard, 1940 (izq.) y Martínez, 1906 (der.)



Figura 2. "Mercado Viejo", ca. 1900. Fuente: Antiguo Archivo SAMAP, actualmente en el Instituto de Arte Americano (IAA)

Anales del IAA #41 - año 2011

Figura 3. "Mercado Nuevo" en su inauguración en 1934. Fuente: Berjman y Fiszlelew (1984[1999: 151; 155])

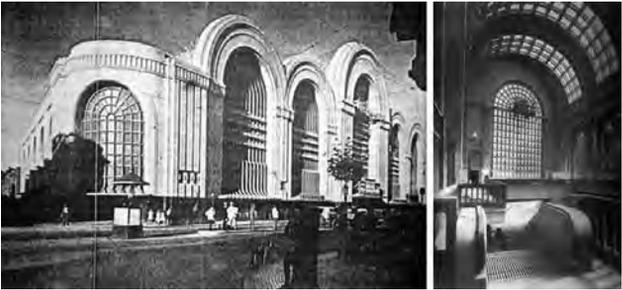




Figura 4. Afiche de la película "Mercado de Abasto" (1955) y fotograma de los subsuelos del "Mercado Nuevo". Fuente de las fotografías: Antiguo Archivo SAMAP, IAA



Figura 5. Inmediaciones del Abasto tras el cierre del Mercado, ca 1990. Fuente: Archivo M|SG|S|S|S.



Figura 6. Plano de la ciudad con la traza proyectada para la Autopista Central AU3 con el área del Abasto resaltada. Fuente: Elaboración propia a partir del Código de Planeamiento Urbano (MCBA, 1977: 487)

de Abasto”, de 1955, dirigida por Lucas Demare y protagonizada por Tita Merello y Pepe Arias, es ilustrativa. En una secuencia memorable se muestra una persecución que sucede en los túneles que conectaban los depósitos del Mercado Nuevo con la línea B de subterráneos se da cuenta de los imaginarios sobre el sitio así como de la fascinación por la tecnología y el progreso de sus edificios (Fig. 4). Sin embargo, en esos precisos años el ciclo expansivo de SAMAP llegaba a su término y en las décadas siguientes se constataría un proceso de creciente deterioro de la infraestructura del Mercado y de su entorno. Los trabajos de restauración del Mercado Nuevo, que se emprenden en 1952 como consecuencia de un incendio del segundo subsuelo (Berjman y Fiszleu (1984 [1999: 151; 149]), fueron la última inversión pues, junto con las propuestas de relocalización del gran mercado mayorista, se inició un profundo proceso de deterioro.

Las propuestas de relocalización eran tributarias de un debate internacional que comenzó en las principales ciudades europeas y norteamericanas y proponía localizaciones suburbanas para los mercados de abasto, desde razones de saneamiento y transporte. Los casos de los mercados *Les Halles* en París, demolido a principios de los setenta, y *Covent Garden* en Londres, reciclado y reinaugurado a fines de la misma década, fueron dos de los ejemplos más representativos. En ese clima, se promulgaba la Ley 19.227 de “Mercados de Interés Nacional” de 1971 que establecía “la creación de un Mercado Central único con el monopolio de comercialización mayorista de artículos alimenticios de primera necesidad para la Capital Federal y 25 partidos del Gran Buenos Aires”.<sup>11</sup>

La amenaza del cierre profundizó el proceso de degradación del Mercado y su entorno urbano, que se agudizó con la clausura definitiva en 1984, cuando el comercio que dependía del Mercado cerraban sus puertas y el valor del suelo disminuía considerablemente.<sup>12</sup> Durante las décadas del setenta y del ochenta el área del Abasto era considerada como una de las zonas más degradadas de la ciudad. (Fig. 5)<sup>13</sup>

### Proyectos alternativos. 1978-1995

El primer proyecto que propone nuevos usos para los edificios del Mercado de Abasto y su entorno, fue realizado en 1978 por un grupo de arquitectos de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de La Plata con el objetivo de impedir la demolición del Mercado.<sup>14</sup> La amenaza resultaba del Código de Planeamiento Urbano promulgado en 1977 en consonancia con el programa de demolición masiva impulsada por la intendencia militar de Cacciatore, pues se incluía la traza de la autopista AU3 a 100m de la manzana del mercado. (Fig. 6) El proyecto de Winograd, Bares, Charrière, Germani y Sbarra diseñaba un complejo cultural, junto con comercios de frutas y verduras minoristas, que trataba de preservar el patrimonio arquitectónico y “conservar al máximo las poblaciones residentes” (Bares *et al.* inédito: 4).

La propuesta abarcaba un área de 15 cuadras, reinterpretando el tejido urbano mediante un circuito de calles peatonales que atravesaba los corazones de las manzanas, formando un nuevo espacio público en su interior. Estos patios organizaban las actividades culturales –como expansión de los talleres de artistas del Centro Cultural– y las comerciales que continuarían con los rubros tradicionales del mercado. La calle Carlos Gardel, Zelaya y algunos tramos de Anchorena, Agüero, Guardia Vieja, Humahuaca y Tucumán<sup>15</sup> (Fig. 7) se destinaban

exclusivamente al tránsito peatonal. La escala de la intervención se fundaba en los cambios de uso de los edificios del Mercado y del resto de los inmuebles vinculados, que estaban perdiendo su función original como depósitos, maduraderos de fruta, frigoríficos que permitían la reserva futura de predios.

Hacia fines de los setenta, la posibilidad de demolición se fue desdibujando. En 1979 una ordenanza definió un distrito de urbanización U25, con normas especiales destinadas a las quince manzanas del Mercado y su entorno (*Boletín Municipal de la Ciudad de Buenos Aires* 1979: 42.500-42.503) con el objetivo de “estimular la preservación del patrimonio”. Los estímulos propuestos consistían en aumentar la capacidad constructiva de las parcelas, habilitando una transferencia de FOT<sup>16</sup> a otros lotes a los efectos de conservar el edificio de Mercado Nuevo. La nueva normativa da por descontado que el Mercado Viejo sería demolido, pues uno de los estímulos ofrecidos es un FOT excepcional de 4,5 y una altura máxima de 80m, posibles de ser edificados en el terreno que quedaría vacante tras su remoción. La ordenanza preveía la construcción de un edificio de hasta 25 pisos, separada 20m del edificio del Mercado Nuevo. Otro de los estímulos propuestos, en el caso de cesión del terreno ocupado por el Mercado Viejo para la construcción de una plaza pública, era la de transferir un FOT 6 a cualquier otro terreno, dentro del mismo distrito. Dicho de otro modo, los principales cambios previstos para el distrito U25 respecto de la normativa anterior, eran los aumentos de FOT y de altura para incentivar la construcción de torres según los criterios del código de 1977 que privilegiaba los edificios exentos, los retiros de la línea municipal y el englobamiento parcelario.

En 1983, SAMAP contrató a los arquitectos Urgell, Facio, Hampton y Hernández para desarrollar una propuesta de nuevos usos para los edificios del Mercado (Fig. 8). Éste fue el primer proyecto que puso en valor el Mercado Viejo. En realidad, cuando se construyó el proyecto de Delpini, gran parte del Mercado Viejo fue demolido, y estaba previsto que el resto sería eventualmente desmantelado para completar el nuevo edificio,<sup>17</sup> cosa que no sucedió. Otra innovación de este proyecto consistió en la incorporación de una plaza, que serviría para articular los dos edificios –de arquitecturas de diferentes períodos– a través del espacio vacío. Estas ideas fueron retomadas, parcialmente, por algunos de los proyectos posteriores.

El proyecto de Urgell y su equipo sirvió como base para la negociación entre SAMAP y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, que concluyó con un convenio con las firmas del nuevo intendente en democracia, Julio César Saguier, por la MCBA, y Enrique Alberto Urien y Máximo Juan Vidal Caussade, por parte de SAMAP (*Boletín Municipal de la Ciudad de Buenos Aires* 1984: 63.462-63.462 y anexo).

Los puntos principales del convenio fueron:

- La rescisión del “Contrato de Concesión celebrado el 18 de enero de 1890” entre SAMAP y la Ciudad de Buenos Aires, acordado por el intendente Francisco Seeber, que establecía la concesión exclusiva para la provisión mayorista de frutas y verduras por 100 años.
- El compromiso de SAMAP de “realizar obras de conservación de las principales características arquitectónicas interiores y exteriores que sea menester del “Nuevo” y “Viejo” Mercado de Abasto. Específicamente, el convenio menciona: “el tratamiento de las fachadas y la visualización del espacio interior que conforman las bóvedas existentes del piso superior del edificio conocido como “El Nuevo Mercado”. Entre otros ítems, el convenio también indica: “se obliga a conservar por el término de 50 años (...) parte de la estructura metálica del edificio conocido como el “Viejo Mercado”.

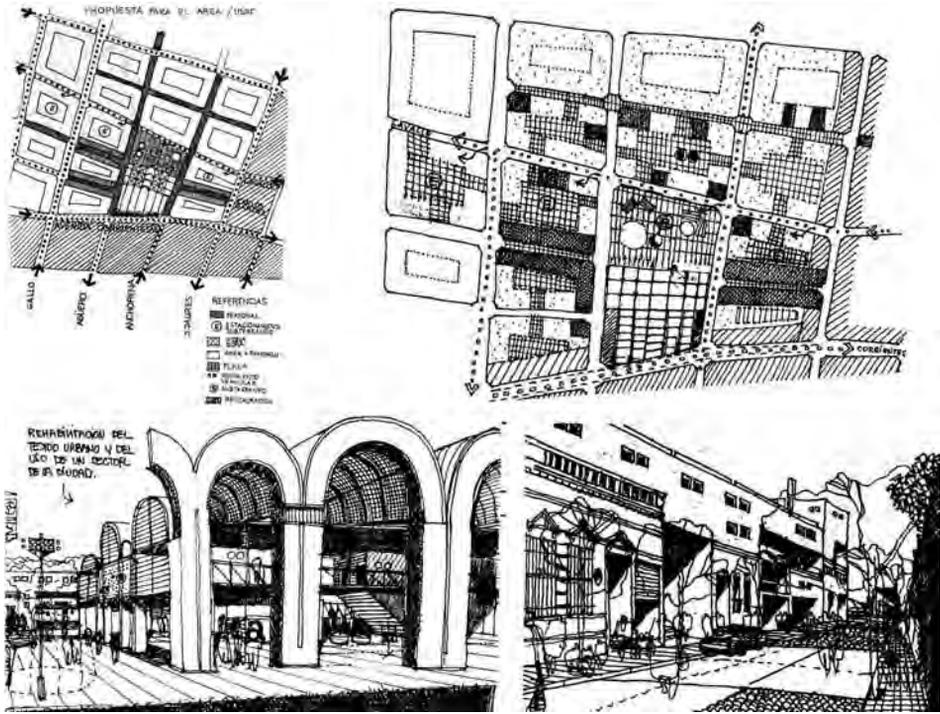


Figura 7. Proyecto para 'Centro de Informaciones, Experimentación y Difusión de Artes Contemporáneas' (CIDEAC) y 'Centro de Informaciones, Elaboración y Difusión de Artes Populares Urbanas' (CIEDAPU). Autores: Winograd et al. Fuente: Bares et al., 1984; Grossman, 1980: 102-104; Winograd, 1983)

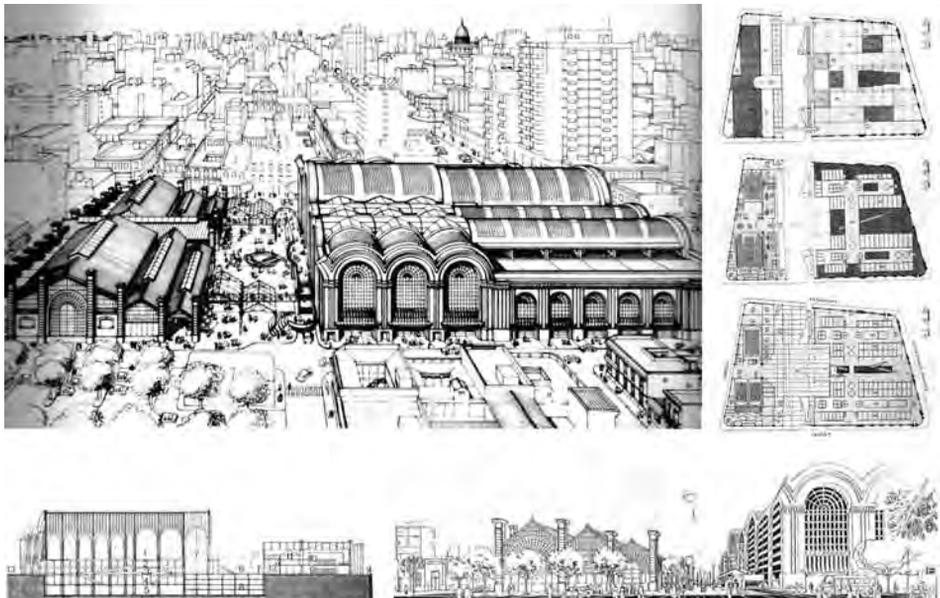


Figura 8. Proyecto para un 'centro cultural, recreativo y comercial'. Autores: Urgell et al., 1983. Fuentes: Urgell et al., 1984: 76-81; Urgell et al., 1995: 229

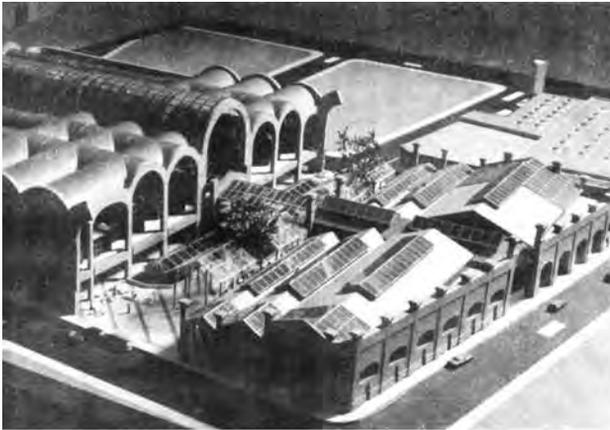


Figura 9. Proyecto para 'Centro Integral de Consumo', El Hogar Obrero (1987). Fuentes: Casella de Calderón, 1988; *Revista Vivienda*, 1990



Figura 10. Vista aérea del Abasto luego de los trabajos de construcción realizados por El Hogar Obrero. Esta fotografía fue parte de la documentación presentada en el remate de las acciones de SAMAP. Fuente: Archivo El Hogar Obrero (EHO)

- Los usos posibles para los edificios que incluyen una gran variedad de destinos públicos y semi-públicos.
- La asignación de un FOT 3 para las reformas y ampliaciones en los edificios de los Mercados Nuevo y Viejo.
- El compromiso de SAMAP de “construir y mantener un plaza de 3.000 m<sup>2</sup> entre los [dos] edificios ... a expensas de parte de la superficie ocupada por el ‘Viejo Mercado’, el que se integrará espacialmente a la misma y quedará afectada al uso público permanente mediante servidumbre administrativa”.
- La asignación de un FOT 5,5 y una altura máxima de 80 m en los terrenos de propiedad de SAMAP, –ubicados en las manzanas contiguas al mercado–, donde en la actualidad están ubicadas las torres y el supermercado *Coto*.
- El compromiso de SAMAP de donar a la Municipalidad dos lotes de 748,10 m<sup>2</sup> y 254,60 m<sup>2</sup> sobre la calle Sánchez de Bustamante para la construcción de una “escuela o plaza pública”.

El principal interés de la ciudad era asegurar que SAMAP renunciara a cualquier reclamo por indemnización por el incumplimiento del contrato de 100 años de concesión. En correlato, el interés de SAMAP era el de conseguir una reglamentación excepcional para los dos grandes terrenos contiguos al mercado.

En efecto, las especificaciones y normativas incluidas en el convenio fueron tributarias del proyecto de Urgell. La ubicación de una plaza entre el Mercado Nuevo y el Viejo, la conservación de la estructura metálica del Viejo, las especificaciones sobre los potenciales destinos, resultaban del proyecto del “centro cultural, recreativo y comercial”. Para SAMAP, el proyecto –junto con la donación de los terrenos en Sánchez de Bustamante, que efectivamente se realizó– era una de las concesiones necesarias para negociar una normativa que les permitiera construir una mayor superficie en sus otros terrenos. En 1984, el negocio de los *shopping centers* todavía no estaba instalado en Argentina, y SAMAP imaginaba su rentabilidad económica en el valor inmobiliario de las torres de viviendas. El convenio también sirvió para que las acciones de SAMAP subieran. Poco tiempo después, SAMAP, con todo su patrimonio inmobiliario incluido, fue puesta a la venta y comprada por El Hogar Obrero.

El marcado interés por la preservación de los edificios del Mercado en el proyecto de Urgell es, indudablemente, reflejo de un cambio en los discursos dominantes de su época, cuando el reciclaje se presentaba como una cuestión principal en la práctica y teoría de la arquitectura local, y la revaloración del patrimonio arquitectónico cobraba una nueva jerarquía en las agendas municipales.

En 1985, el Concejo Deliberante declaró Patrimonio Cultural de la ciudad al edificio del ex Mercado de Abasto.<sup>18</sup> A fines del mismo año y al año siguiente, dos nuevas ordenanzas derogaban parte de la normativa del distrito U25 (*Boletín Municipal* 1987: 72745-72746) fijando nuevas normas urbanísticas, la conservación de “las principales características arquitectónicas interiores y exteriores del edificio conocido por el “Nuevo Mercado” y parte del edificio conocido como “Viejo Mercado” (*Boletín Municipal* 1987: 72745-72746).

En 1987, El Hogar Obrero (EHO) presentaba en el *Hotel Sheraton* los planos del nuevo proyecto, elaborados por el arquitecto Alfredo Iglesias. Poco tiempo después comenzaba la obra (Fig. 9). La estrategia del proyecto era similar al del equipo de Urgell; ya que se atenia estrictamente a las normas fijadas a partir del Convenio de 1984, y ratificadas en las ordenanzas de 1985 y 1986. En el Mercado Nuevo funcionaría un centro comercial y cultural. Separado por una plaza pública, cruzada por un puente que conectaría los primeros pisos, en el Mercado Viejo se

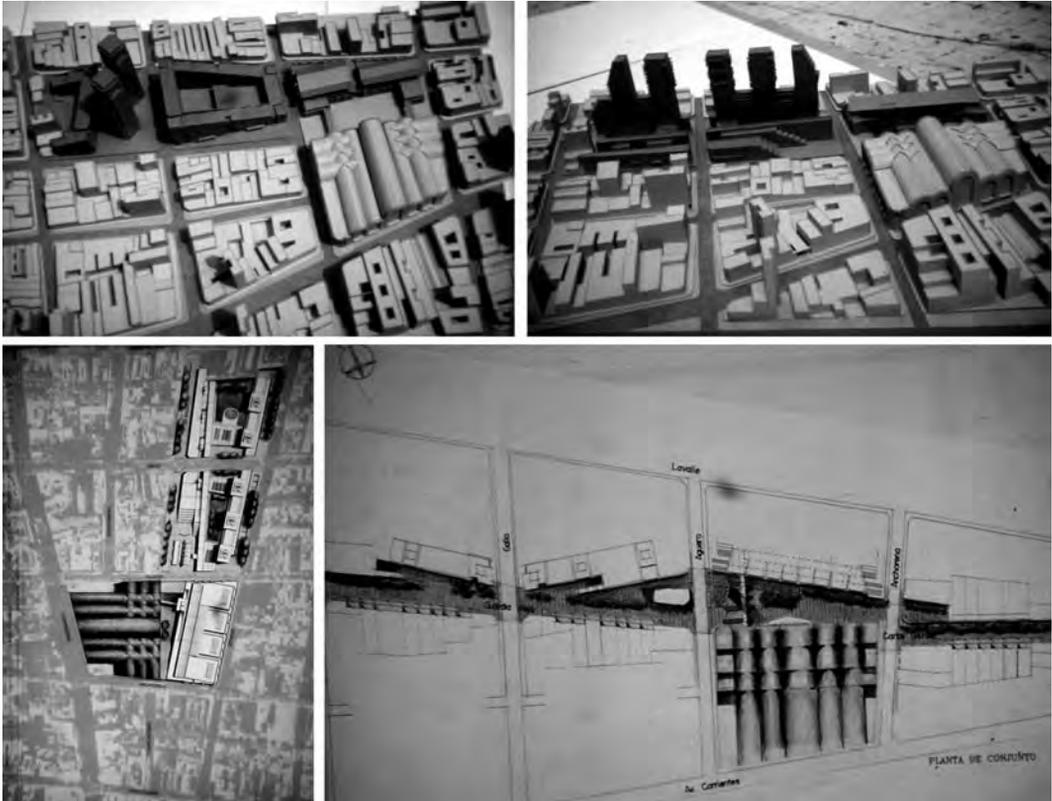


Figura 11. Primeras propuestas para el área de Abasto, proyecto IRSA. Autor: M|SG|S|S arquitectos. Fuente: Archivo M|SG|S|S



Figura 12. "Plaza del Zorzal" y accesos. Fotografías del autor

organizaban actividades recreativas y comerciales. El pasaje Carlos Gardel y la calle Guardia Vieja, al igual que en los proyectos de los equipos de Winograd y Urgell quedaban comunicados por una plaza en planta baja, en el mismo nivel de las veredas. Para las manzanas contiguas (donde actualmente se ubican *Coto* y las torres de vivienda), el EHO pensaba edificar un supermercado y viviendas, pero el proyecto aún no estaba definido. De hecho, el proyecto principal tampoco lo estaba, como puede comprobarse en la poca documentación publicada. Las obras comenzaron de todos modos, a pesar de esta falta de precisiones, porque la empresa asociada a EHO para este emprendimiento, *Interterra*, tenía a su cargo la comercialización de los locales y había asumido una serie de compromisos que precipitaron el proceso. La estrategia de comercialización adoptada estaba basada en el modelo de las galerías comerciales, donde la mayoría de los locales pertenecen a diferentes dueños. A diferencia del modelo del *shopping center*, que exige un único dueño –generalmente una empresa grande o una corporación– que alquila los espacios comerciales a distintas empresas, y establece un reglamento interno. De este modo, la cooperativa tenía obligaciones contractuales con varios dueños del futuro centro comercial. Muchos señalan a *Interterra* como responsable del fracaso del proyecto de EHO. Sin embargo, esa no fue la única razón que desencadenó su crisis financiera. El Plan Bonex,<sup>19</sup> anunciado a fines de diciembre de 1989 por Erman González, Ministro de Economía del gobierno de Carlos Menem, fue seguramente alguno de los motivos contextuales que precipitaron la quiebra (Gómez 1991). Fue en ese marco que SAMAP fue rematada y comprada por un grupo de inversiones local, “Inversiones y Representaciones Sociedad Anónima” (IRSA), asociado a George Soros.<sup>20</sup>

Corresponde aclarar que EHO entregó a IRSA la estructura y muro perimetral del Mercado Viejo, preservados según lo que indicaba la normativa; desmantelados solo en el área donde estaba prevista la construcción de la plaza pública a cielo abierto. (Fig. 10) Inclusive, se había realizado gran parte del trabajo de excavación y submuración, ya que el Mercado Viejo no contaba con subsuelos. Estos trabajos de excavación, bajo una estructura metálica del siglo XIX, representaron un desafío de ingeniería y una inversión económica importante, que afrontó El Hogar Obrero y que fueron desaprovechados con la demolición total de la estructura de la obra de IRSA. Es importante hacer esta aclaración, ya que en distintas oportunidades se ha señalado que “el resultado de la intervención de El Hogar Obrero fue el desmantelamiento del Mercado Viejo” (Berjman y Fiszlewe [1984] 1999: 183), desmereciendo el trabajo y esfuerzo de la Cooperativa en este período.

### **Las obras del *Proyecto Abasto*. 1995-1998**

En 1995, IRSA contrató al estudio norteamericano *BTA Architects Inc.*, con sede en Boston, y al estudio local M|SG|S|S|S arquitectos, para realizar un *masterplan* para las cuatro manzanas. Los primeros esquemas se ajustaron a lo estipulado por las ordenanzas, conservando parte del Mercado Viejo y diseñando una plaza pública descubierta. Paulatinamente estas restricciones fueron dejadas de lado. Las primeras maquetas y croquis permiten ver las sucesivas propuestas que se discutieron, cuando todavía no se había vendido la manzana localizada entre Agüero y Gallo y el supermercado *Coto*, y se evaluaban distintas tipologías para combinar viviendas y comercios. Incluso, en esta etapa, todavía se consideraba la posibilidad de construir una peatonal en Guardia Vieja, como continuación de Carlos Gardel (que ya estaba planificada) y que cruzaría la plaza. (Fig. 11)

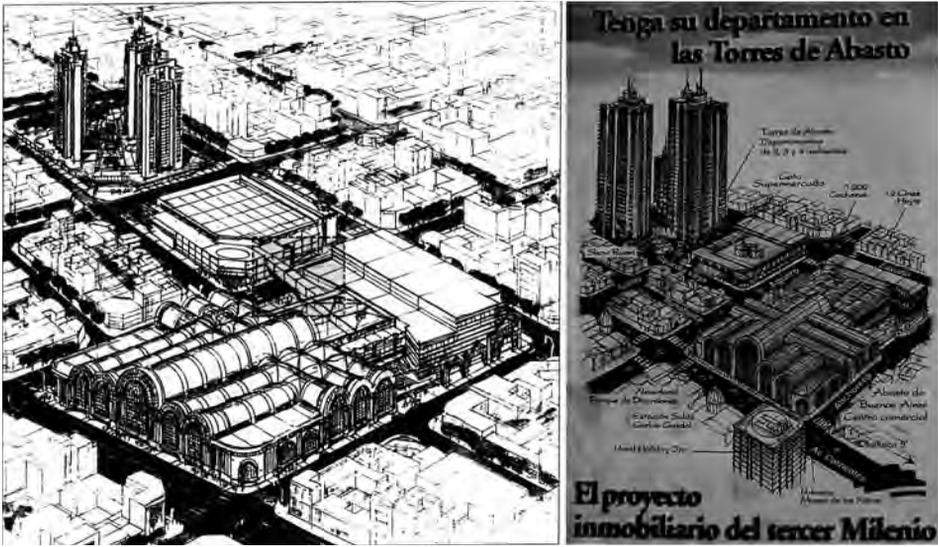


Figura 13. Puente peatonal entre el shopping center y el hipermercado en perspectivas tempranas. Fuente: adaptación del autor en base a La Nación, 1997: 1 (izq.). Folleto de promoción de las "Torres de Abasto" con una perspectiva general del Proyecto Abasto según se construyó (der.)



Figura 14. Huella del Proyecto Abasto comparado con su contexto, 2003. Fuente: Elaboración propia en base a información suministrada por la Secretaría de Planeamiento del GCBA



Figura 15. Imagen satelital del Proyecto Abasto con la parcelaria superpuesta. Fuente: elaboración propia en base a información obtenida de [www.mapa.buenosaires.gov.ar](http://www.mapa.buenosaires.gov.ar)



Figura 16. Fachada posterior de Abasto de Buenos Aires, sobre la calle Lavalle (fotografía: Daniel Kozak)

El Proyecto Abasto construido utilizó muy poco de las ideas del *masterplan* para las cuatro manzanas, sobre las se trabajó durante los primeros meses. El diseño del *shopping center*, hipermercado y conjunto de torres, por último, fue realizado separada y autónomamente, con pocas consideraciones urbanas. El *shopping center* se construyó ocupando dos manzanas enteras con un FOT 6. La plaza pública fue construida, pero elevada 4,50 m respecto del nivel de vereda, con accesos cerrados y una cubierta de vidrio (Fig. 12).

A pesar de la estrategia utilizada para la aprobación del proyecto, en la que se argumentó que sería una plaza de uso público, la "Plaza del Zorzal", evidentemente, es un espacio más del *shopping center*. Los desarrolladores también intentaron negociar un permiso para la construcción de un puente peatonal que vinculara el *shopping center* y el hipermercado, tal como puede observarse en algunas perspectivas tempranas que no lograron su aprobación. (Fig. 13) Del Mercado Viejo solo quedó el muro perimetral, que únicamente es permeable en los puntos de acceso al estacionamiento. Las torres se hicieron con un FOT 7, tienen 90 m de altura en 28 pisos, rejas y muros perimetrales y solo dos accesos peatonales. El edificio de Coto se construyó con un FOT 5,7, su perímetro también es prácticamente ciego. En la cuadra frente a las torres está prevista la construcción de otras dos torres, también de 90 m de altura, diseñadas en conjunto por los estudios PfZ arquitectos y M|SM|S|S|S arquitectos.

El conjunto del Proyecto Abasto se distingue de manera ostensible de su entorno: la geometría de las torres, las alturas de los edificios, la alteración del ritmo de la trama parcelaria pero en especial, la falta de permeabilidad de sus bordes, que aportan muy poco a la vitalidad de las calles que los albergan, indican que la inserción urbana y la relación con la ciudad no fueron una prioridad de diseño. (Figs. 14 y 15) Las fachadas típicas en las calles y avenidas del Abasto tienen accesos peatonales entre 7,5 y 35 veces más cerca, unos de otros, que los del Proyecto Abasto, y además están distribuidos de forma más pareja en las cuadras (Kozak 2008a: 254). Los bordes de los edificios tienen los accesos concentrados en unos pocos puntos, y gran parte de sus perímetros son opacos. Esta característica es muy evidente en la fachada posterior del *shopping center*, sobre la calle Lavalle, y es un ejemplo interesante para comparar las cualidades urbanas de los antiguos mercados y de los actuales *Shopping*. Los mercados son tipologías permeables, los pasillos internos funcionan como extensiones de la calle, son utilizadas por los peatones para "cortar camino" atravesando el interior de las manzanas. Las galerías comerciales son, en menor medida, otro ejemplo similar. En contraste, en el reciclaje del Mercado Viejo la mayoría de los accesos quedaron inutilizados. De las doce arcadas que el Mercado Viejo tenía sobre la calle Lavalle, en la actualidad se utilizan solo dos como salidas del estacionamiento, y el resto están literalmente tapiadas y usadas como espacio para publicidad. (Fig. 16)

## Conclusiones

La idea del "territorio como palimpsesto", sobrecargado de "huellas y lecturas pasadas", articulada por Corboz ([1983] 2004), es aplicable tanto a marcas físicas, impresas sobre el suelo en épocas anteriores, como a marcas abstractas, nunca plasmadas en el espacio, pero latentes en el imaginario de los proyectos. Según Novick,

cada etapa proyectual, sin cerrarse totalmente, lleva en sí los residuos de otras anteriores y plasma en la nueva versión una actualización de las ideas y acciones...

la decantación va conformando una suerte de catálogo, materia prima sobre la cual se estructuran las sucesivas versiones (Novick 2009: 67).

Es interesante analizar a través de qué medios y en qué medida es aplicable este argumento para el caso de las cuatro instancias proyectuales aquí revisadas. Salvo el proyecto de Urgell, que tuvo cierta difusión, es probable que los autores de los últimos proyectos no conocieran los planes anteriores. Nos consta, a través de información obtenida en entrevistas con sus autores, que en el caso del proyecto de IRSA los antecedentes proyectuales no fueron revisados. Sin embargo, existieron otras vías a través de las cuales se filtraron decisiones proyectuales previas que terminaron condicionando y definiendo parte del proyecto final. La “Plaza del Zorzal” del actual *shopping* es consecuencia de la plaza descubierta propuesta por el equipo de Urgell, principalmente concebida como una operación de diseño para separar al Mercado Viejo del Nuevo, y permitir la apreciación del “corte vivo” del edificio de Delpini en toda su magnitud. Del mismo modo, los resabios del muro perimetral del Mercado Viejo, que fueron dejados como subterfugio para responder a la obligatoriedad de “preservar parte de [su] estructura” (*Boletín Municipal* 1984: 63.462-63.462 y anexo), también son consecuencia de decisiones tomadas por Urgell y luego volcadas a la normativa a través del Convenio de 1984.

La peatonalización del pasaje Carlos Gardel, primero, y más recientemente la semi-peatonalización de dos cuadras de Zelaya, quizás no sean consecuencia de la propuesta del circuito peatonal ideado por el grupo de arquitectos de La Plata. Pero sin dudas responden a un cuerpo teórico del que este proyecto era parte, y que formó sucesivas capas de equipos técnicos en las oficinas de planeamiento de la ciudad. La referencia directa para los autores del proyecto de 1978, como ellos declaran (Winograd, 1983: 46), era el modelo urbano producido en la Bologna Roja, durante la intendencia comunista y, en general, sus referencias abrevan en el urbanismo europeo de los años setenta, que redescubría el valor de sus ciudades históricas y buscaba recuperar la urbanidad de pequeña escala, como reacción a las reconstrucciones masivas de la segunda posguerra y el discurso CIAM. Más allá de cierta ingenuidad en el planteo urbano del proyecto de Winograd, el valor de esta propuesta reside en la apelación a una perspectiva diferente de aproximación en las intervenciones urbanas, y en esa orientación se trata de un ejemplo representativo del cambio de clima que se transitaría en la década siguiente.

Los rastros de la propuesta de El Hogar Obrero son difíciles de encontrar en el proyecto construido. Incluso hasta las obras de restauración en el Mercado Nuevo, que habían sido iniciadas junto con el movimiento de suelos debajo del Mercado Viejo –cuyo fin era preservar la estructura metálica– fueron ignoradas. Los objetivos y la aproximación de El Hogar Obrero, no solo en el proyecto del Abasto, sino en toda la propuesta cooperativa de la institución, fundada en 1905, quedaron, en el contexto de la década del noventa, completamente fuera de lugar. No sabemos cómo hubieran sido los edificios de vivienda que tenían pensado construir en la manzana donde hoy están las torres, pero seguramente no habría sido la tipología de “torres cercadas”. Si se hubieran diseñado siguiendo los modelos de sus propuestas habitacionales anteriores, seguramente hubieran estado más cerca de la tradición de vivienda colectiva moderna en Argentina. En el camino político-económico en el que la Argentina se embarcaba con el gobierno de Menem, junto a las tendencias en las prácticas y discursos urbanos dominantes, el moderno programa de El Hogar Obrero se volvió anacrónico.

La lógica que sustenta el Proyecto Abasto es el resultado de la aplicación del neolibe-

ralismo en la producción de la ciudad. El rol del Estado fue confinado estrictamente al de facilitador; las regulaciones existentes fueron flexibilizadas y ajustadas a la medida de los requerimientos del desarrollador privado, siempre que se pudo; el espacio público fue privatizado y orientado para favorecer el consumo. La idea de “maximización de la utilidad” fue aplicada literalmente en la conversión del edificio de Delpini. La superficie utilizable fue más que triplicada, llevando la capacidad del antiguo contenedor espacial al límite, para albergar tres nuevos niveles. La mayoría de las consideraciones de patrimonio histórico y arquitectónico, atendidas en los proyectos anteriores, incluyendo aquellas que eran obligatorias de acuerdo a las normativas, fueron minimizadas y desatendidas para alcanzar este objetivo.

El rol del Estado como “facilitador”, en este caso, estuvo exacerbado por la ostensible falta de interés de otros desarrolladores por invertir en el Abasto, y por la magnitud de las inversiones involucradas. Ya que bajo el paradigma neoliberal, la participación directa del Estado invirtiendo fondos públicos estaba fuera de discusión, el GCBA dependía en gran medida de la voluntad de los desarrolladores privados para invertir allí. Durante las negociaciones entre IRSA y el Estado, en las que numerosas regulaciones fueron reinterpretadas y flexibilizadas, es claro que IRSA tenía el control de la situación. Los ejemplos de la “Plaza del Zorzal”, el aumento de FOT, la autorización para demoler el Mercado Viejo, son elocuentes en este sentido. La negativa por parte del GCBA de autorizar el puente peatonal, pareciera ser una de las pocas peticiones que no fueron concedidas. Bajo este paradigma, el Estado solo se permite ser estricto en la imposición de regulaciones con desarrollos de pequeña escala.

Los proyectos construidos dicen mucho del momento en que fueron concebidos y materializados. A partir del análisis del Proyecto Abasto, se puede inferir bastante de la especial coyuntura de la Argentina de los noventa, y también de los discursos urbanos dominantes en la ciudad que, hasta cierto punto, siguen vigentes. En particular, la dificultad para pensar el rol de las intervenciones urbanas de la escala del Proyecto Abasto en relación con el resto de la ciudad. El “Programa de Desarrollo Urbano de la Avenida Corrientes” es revelador. Fue presentado en 1996 (Converti, 1999) como un programa que englobaría una serie de disímiles proyectos públicos y privados, distribuidos a lo largo de la avenida Corrientes y sus inmediaciones, incluyendo el Proyecto Abasto, Puerto Madero, el reacondicionamiento de las estaciones Lacroze y Once y la transformación del área que ocupaba el Albergue Warnes antes de su demolición. (Fig. 17)

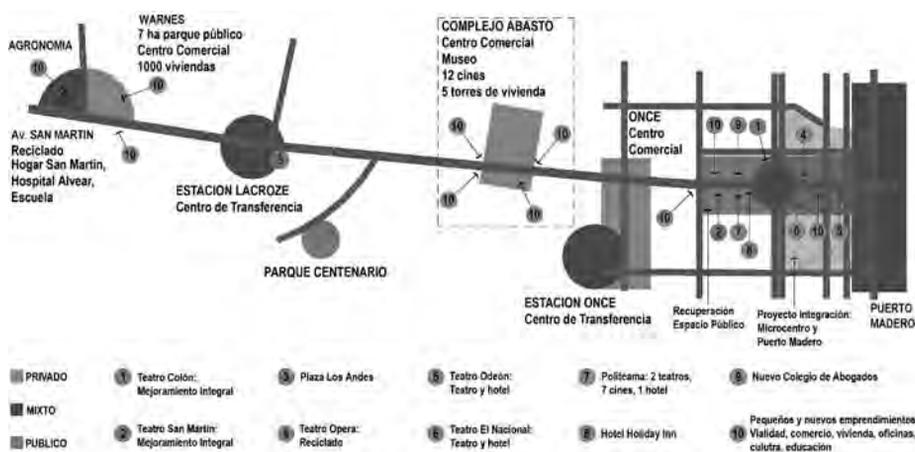


Figura 17. El “Proyecto Abasto” dentro del Programa de Desarrollo Urbano de la Avenida Corrientes (Fuente: adaptación del autor en base a Converti, 1999: 129)

Más allá del hecho de que todos estos proyectos urbanos y edificios están ubicados sobre la misma avenida, o cerca, no resulta claro qué otro aspecto los relaciona entre sí para ser partes constitutivas de un mismo programa. Tampoco es evidente cuál es la participación del Estado en el caso de las iniciativas privadas. En el Proyecto Abasto, por ejemplo, en el momento de lanzamiento del “Programa de Desarrollo...”, dos años antes de la inauguración del *shopping center*, quedaban muy pocos elementos por definir. El aporte del programa oficial fue, en todo caso, una contribución retórica *ex-post* que intentó otorgarle a una serie de proyectos, a toda vista autónomos, algún grado de coherencia y legitimidad teórica. En el mismo sentido, examinando la inclusión del “Proyecto Warnes”, en este programa, Aguilar y Wagner observaban:

El proyecto formaría parte de una cadena de intervenciones que conjugan la recalificación urbana del corredor: desde Puerto Madero, pasando por la adecuación del espacio público de parte de la avenida, la operación Abasto, hasta llegar a la estación Federico Lacroze-Chacarita para luego rematar milagrosamente allí [en el Proyecto Warnes]. A nuestro entender se trata de una disquisición francamente voluntarista y de difícil verificación en el espacio urbano concreto (Aguilar y Wagner 2005: 237).

En otros textos nos hemos referido a este programa como un subproducto del discurso de “la ciudad de fragmentos” (Kozak 2008c: 249-251). La enunciación de que el Proyecto Abasto es, de algún modo, parte de un plan urbano mayor, se sostiene a partir de un entendimiento ligero de la idea de “plan urbano”. A su vez, esto puede explicarse a través de la incorporación de nociones como la de “ciudad collage” (Rowe y Koetter 1978) en la teoría urbana. Si la relación entre los proyectos que componen programas como el de la Av. Corrientes no es clara, la relación entre estos programas y el resto de la ciudad no es siquiera enunciada. En los noventa, el discurso urbano dominante sintonizó perfectamente con la aplicación, a su vez, del discurso neoliberal en la ciudad. En este contexto, no parece extraño que el rol del Estado en la transformación del Abasto haya sido tan secundario, relegando inclusive funciones históricas como el acondicionamiento de una calle pública.<sup>21</sup> Tampoco sorprende que el destino obvio para la transformación del antiguo Mercado Nuevo, en los noventa, haya sido un *shopping center*. Solo en esa década, el número de *shopping centers* en Argentina fue quintuplicado, pasando de 10 a 51 (Cámara Argentina de Shopping Centers, 2011).

Transcurrida ya más de una década desde la materialización del Proyecto Abasto, su caracterización como un ejemplo de la aplicación del neoliberalismo en la ciudad parece ahora evidente. Luego de la crisis del 2001, la apelación a ese discurso perdió credibilidad en la sociedad argentina, y su invocación en la actualidad –mayoritariamente– tiene como fin establecer la discrepancia. Queda por definir si el descrédito del neoliberalismo en los discursos urbanos, y el cambio de clima en la Buenos Aires de principios del siglo XXI, han producido –junto al recambio discursivo– una nueva aproximación y otras formas de intervenir en la ciudad, o si lo que ha primado desde la década del noventa –más allá de los cambios político-económicos y el humor social– ha sido la continuidad en cuanto a los modos de operar en la ciudad.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR, MARTA y WAGNER, ALEJANDRA. 2005. “Warnes-Carrefour: crónica de una oportunidad”, en *Buenos Aires a la deriva*. Welch Guerra, Max, editor. Buenos Aires: Biblos. p. 234-261.
- BARES, ENRIQUE *et al.* 1984. “Remodelación del Área del Abasto”. *SUMMA*. Vol. 203. p. 68-69.

- BARES, ENRIQUE (inédito) *Mercado de Abasto. Edificio y tejido urbano: Teoría y Propuesta*.
- BERJMAN, SONIA y FISZLEW, JOSÉ. 1999. *El Abasto: Un barrio y un mercado*. Buenos Aires: Corregidor. Primera edición 1984.
- BOLETÍN MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. 1979. "Dictense normas urbanísticas para el centro de Abasto. Ordenanzas, decretos y resoluciones". Vol. 16134. p. 42500-42503.
- BOLETÍN MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. 1984. "Apruébese convenio. Ordenanzas, decretos y resoluciones". Vol. 17439, p. 63462-63463.
- BOLETÍN MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. 1987. "Desaféctese un área del distrito RU art. 5.4.8 del Código de Planeamiento Urbano. Ordenanzas, decretos y resoluciones". Vol. 17963. p. 72745-72746.
- CASELLA DE CALDERÓN, ESTELA. 1988. *Calle Corrientes. Su historia en Cinco Barrios*. Buenos Aires: Ediciones Turísticas.
- CONCEJO DELIBERANTE DE LA CAPITAL FEDERAL. 1889. *Actas del Diario de Sesiones*. 1889. p. 7-22.
- CONVERTI, ROBERTO. 1999. "Planificar Buenos Aires". *SUMMA+*. Vol. 35, p. 128 - 129.
- CORBOZ, ANDRÉ. 2004. "El territorio como palimpsesto", en *Lo Urbano en 20 Autores Contemporáneos*. Ramos, Angel Martín, ed. Barcelona: ETSAB, p. 25-34. Primera edición 1983.
- GÓMEZ, FERNANDO. 1991. "Con los puños en el bolsillo". *Noticias*. Vol. 740, p. 46.
- GORELIK, ADRIÁN. 1998. *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- GROSSMAN, LUIS. 1980. "El caso del Mercado de Abasto de Buenos Aires". *Ambiente*. Vol. 19. p. 97-103.
- KOZAK, DANIEL. 2007. "The peripherization of the centre: outcomes of the emergence of new typologies in central Buenos Aires", en *UPE7 - The 7th International Conference on Urban Planning and Environment*. Bangkok, Thailand, January 3rd - 7th 2007.
- KOZAK, DANIEL. 2008a. "Assessing Urban Fragmentation: The emergence of new typologies in central Buenos Aires", en *World Cities and Urban Form: fragmented, polycentric, sustainable*. Jenks, Michael, Kozak, Daniel y Takkanon, P., eds. London: Routledge. p. 239-258.
- KOZAK, DANIEL. 2008b. "Otros 'Abastos' posibles: Veinte años de proyectos para el área en torno al ex-Mercado de Abasto, 1978-1998", en *XXII Jornadas de Investigación FADU-UBA / IV Encuentro Regional de Investigación / II Seminario Mercociudades: Gestión Urbana*. Molinos, Rita, ed. Buenos Aires: Editorial Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, UBA. p. 111-119.
- KOZAK, DANIEL. 2008c. *Urban Fragmentation in Buenos Aires: The Case of Abasto*. Oxford, PhD Thesis. Oxford Brookes University.
- La Nación*. 1997. "Abasto: el barrio que viene". 30/04/1997, p. 1-8.
- LUPANO, MARÍA MARTA ET AL. 2004. «Una forma de habitar en la ciudad, las Torres Countries. Nuevos miterritorios de sociabilidad». *Perspectivas regionales*. Vol. 5. p. 1-20.
- MARTÍNEZ, ALBERTO. 1906. *Censo General de Población, Edificación y Comercio e Industrias de la Ciudad de Buenos Aires. Levantado en los días 11 y 18 de septiembre de 1904*. Buenos Aires: Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco.
- MCBA. MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. 1977. *Código de Planeamiento Urbano*. Buenos Aires.
- NOVICK, ALICIA. 2009. «Las dimensiones de la ciudad desde los planes y proyectos. Historia, palabras y libros». *Registros*. Vol. 6. p. 56-69.
- REVISTA VIVIENDA. 1990. «Centro Integral de Consumo Abasto». Vol. 331, p. 39-42.
- ROWE, COLIN, y KOETTER, F. 1978. *Collage City*. Cambridge, Mass. London: MIT Press 1978.
- SARGENT, CHARLES. 1974. *The Spatial Evolution of Greater Buenos Aires, Argentina, 1870-1930*. Tempe, Arizona: Center of Latin American Studies, Arizona State University.
- SCA. SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS. 1939. "Concurso Municipal de Arquitectura Privada. Primer Premio Mejor fachada: Mercado de Abasto". *Revista de Arquitectura*.
- SCOBIE, JAMES. 1974. *Buenos Aires: plaza to suburb, 1870-1910*. New York, Oxford University Press.
- TAULLARD, ALFREDO. 1940. *Los planos más antiguos de Buenos Aires, 1580-1880*. Buenos Aires: Editorial Peuser.
- URGELL et al. 1984. Refuncionalización de los edificios del Mercado de Abasto Proveedor. *SUMMA Colección Temática*. Vol. 3, p. 76-81.
- , 1995. *Obras y proyectos, 1956-1995*. Buenos Aires: IPU.
- WELCH GUERRA, MAX. y VALENTINI, PAULA. 2005. "Torres jardín en Buenos Aires: Proyecciones de una tipología habitacional", en *Buenos Aires a la deriva*. Welch Guerra, M., ed. Buenos Aires: Biblos. p. 74-95.
- WINOGRAD, MARCOS. 1983. "Reciclaje, Ciudad y Sociedad. Otra vez sobre el área del Abasto". *Dos puntos*. Vol. 9, p. 45-48.

## NOTAS

- 1 El Proyecto Abasto fue la conversión de los edificios del *Mercado de Abasto Proveedor* en un *shopping center* y complejo de cines, y la construcción de un hipermercado y un complejo de torres cercadas, en dos manzanas contiguas. La empresa desarrolladora que llevó adelante estos emprendimientos (IRSA) también era propietaria de numerosos terrenos en las

inmediaciones, que fueron revalorizados. Sobre la avenida Corrientes, en diagonal al *shopping center*, se construyó un hotel 5 estrellas y varios edificios de escala media.

**2** Los investigadores las denominan “torres cercadas” (Lupano *et al.*, 2003) o “torres jardín” (Welch Guerra y Valentin, 2005). Nosotros optamos por la primera denominación (Kozak, 2008a: 211).

**3** A pesar de ser reconocido popularmente como un “barrio”, el Abasto no revista esta categoría oficial pues se encuentra comprendido entre las jurisdicciones de Balvanera y Almagro. En 1982 hubo un proyecto de ordenanza municipal para constituirlo como barrio oficial en una zona delimitada por Bulnes, Boulogne Sur Mer, Cangallo (actual Tte. Gral. Perón), Gallo, Sánchez de Bustamante, las avenidas Díaz Vélez, Córdoba y las vías del ferrocarril Sarmiento, pero la iniciativa no prosperó (Berjman y Fiszlewe 1984 [1999: 97]).

**4** En 1889, a pedido de los hermanos Devoto, se autorizaba “el establecimiento del Mercado de Abasto” para “la venta al por mayor de las verduras y frutas y demás artículos de abasto, con exclusión de la carne...” (Concejo Deliberante de la Capital Federal, 1889: 12-15). En 1939, la concesión municipal se amplió para “la venta de carnes por mayor y menor, frutas, verduras, pescado y demás artículos de abasto de la población” (Berjman y Fiszlewe 1984 [1999: 114]).

**5** La fundación de SAMAP, en 1889, fue llevada adelante por un grupo de antiguos puesteros del Mercado Modelo que tuvieron que abandonar su lugar de trabajo en la Plaza Lorea, en el contexto de las demoliciones motivadas por la apertura de la Avenida de Mayo. El mismo año de su fundación, SAMAP compra a los hermanos Devoto los terrenos habilitados por la Municipalidad para la construcción del mercado, y se realiza el traspaso de la habilitación.

**6** El edificio posteriormente conocido como “Mercado Viejo”, fue inaugurado el 1° de abril de 1893 y recibió el *Gran Diploma de Honor* de la “Exposición Colombiana de Génova”.

**7** Desde la segunda década del siglo XX, el directorio de SAMAP estudiaba la posibilidad de ampliar el mercado mediante la construcción de un nuevo edificio, ocupando la plaza frente a la calle Corrientes. Con este fin, en 1914 contratan al arquitecto Mario Palanti, cuyos proyectos “muy cargados con su estilo clásico” no satisficieron las demandas de los empresarios.. En 1921 se organizó un Concurso Público de Proyectos, y los arquitectos ganadores tampoco lograron que sus edificios se materialicen.

**8** El edificio fue proyectado por el estudio Delpini, Sulcic y Bes que, en 1937, recibió el “Primer Premio Municipal de Fachada Categoría “A” (SCA, 1939: 81).

**9** Como ejemplos pueden mencionarse: la conexión con la línea B de subterráneos, a través del segundo subsuelo del Mercado en 1930, y con un ramal ferroviario mediante un desvío exclusivo desde Chacharita para la provisión de productos del litoral en 1932, complejos sistemas de montacargas y escaleras mecánicas (las primeras fabricadas íntegramente en Argentina por Febo) incorporadas en el Mercado Nuevo en 1934, entre otras innovaciones.

**10** En 1895 comienza la adquisición de terrenos vecinos; en 1902 se inaugura un frigorífico y dos nuevos depósitos en calles aledañas; en 1905 se construye un corralón para carros y caballos en el terreno de Guardia Vieja, Lavalle, Gallo y Agüero (actualmente ocupado por el hipermercado Coto); en 1915 se crea la “Caja de Jubilación, Auxilios y Pensiones” para los empleados de SAMAP; en 1928 se inaugura el Anexo Minorista en la manzana entre Gallo, Guardia Vieja, Lavalle y Bustamante (actualmente ocupada por el complejo de torres); por citar algunos ejemplos (*ibid.*: 113).

**11** En el Código de Planeamiento Urbano de 1977 se incluía un apartado, con el título “Abastecimiento”, en el que se transcribía la Ordenanza 37282 donde se dispone el cierre del Mercado de Abasto, junto el resto de los mercados mayoristas de la ciudad: “Art. 1: Dispónese que a partir del 1° de diciembre de 1982 deberán cesar en sus actividades los mercados Mayoristas Abasto Proveedor, Ciudad de Buenos Aires, Saldías, Liniers, Vélez Sársfield, Demarchi y Dorrego” (MCBA, 1977: 357).

**12** Este dato –sumado al del valor de la tierra en los barrios linderos (especialmente Almagro y Barrio Norte)– es imprescindible para comprender luego la dinámica del *Proyecto Abasto*, desarrollado por IRSA en los noventa, que incluyó la compra de un importante número de terrenos de la zona como “stock de reserva”, y que –al menos hasta hace unos años atrás– seguía conservando, apostando a su revalorización (entrevista realizada al Arq. Fernando Barenboim, Gerente General IRSA, 08-09-05).

**13** Para un estudio de la situación habitacional de la población más vulnerable del Abasto en este período, que incluye también un análisis de la cobertura mediática y la percepción de las clases medias de la zona, es ilustrativo el libro escrito por María Carman.

**14** El pintor Antonio Berni y, posteriormente, la historiadora Sonia Berjman y el arquitecto José Fiszlewe estuvieron entre quienes se manifestaron públicamente en contra de la posibilidad de demolición, mediante cartas y artículos en *Clarín* (3-11-1978) y *La Nación* (22-11-1978).

**15** En la actualidad solo Carlos Gardel y Zelaya son pasajes peatonales.

**16** Factor de Ocupación Total: coeficiente que multiplicado por el área de un terreno determina su Superficie Total Edificable.

**17** Con este fin fueron construidos los arcos incompletos previstos por Delpini, que todavía hoy pueden observarse en el corte donde termina el edificio de hormigón armado y comienza la “Plaza del Zorral”, en los accesos al *shopping center* desde Anchorena y Agüero. Desde ese punto, la estructura continuaría y el edificio se completaría según el proyecto original.

**18** La disposición se basa en el proyecto de ordenanza presentado por los concejales Gabriela González Gass y José María García Arecha.

**19** El Plan consistió, principalmente, en el canje compulsivo de los depósitos a plazo fijo por títulos públicos denominados Bonex 89.

**20** George Soros, presidente del *Soros Fund Management LLC*, es considerado uno de los operadores más hábiles del mercado global de finanzas.

**21** La transformación de la calle peatonal Carlos Gardel fue íntegramente planificada y financiada por IRSA.

## PENSAR EL DISEÑO EN CLAVE LOCAL

**Ricardo, Blanco. 2007. *Notas sobre Diseño Industrial*.**

Buenos Aires: Nobuko. 223 páginas.

Sin títulos grandilocuentes, sin promesas incumplidas y con el peso del conocimiento de aquello que se está afirmando, los textos de Ricardo Blanco abren una nueva vertiente –la narrativa histórica– a su vasta producción. Conjuntamente con dos trabajos precursores (*Crónicas del Diseño Industrial argentino* y el capítulo escrito para la *Historia General del Arte en Argentina*) el libro que presentamos –*Notas sobre Diseño Industrial*– consolida la historia del Diseño Industrial en la Argentina tomando como excusa la reconstrucción de acontecimientos o el testimonio personal. Pero vale la pena aclarar que, pese al carácter claramente histórico, el énfasis se encuentra puesto en el desarrollo de una analítica del Diseño y no tanto en el relevamiento riguroso de acontecimientos del Diseño Industrial en nuestro país. Esto último también marca una diferencia con la producción anterior y con la mayoría de las historias de los diseños en la Argentina. Es, justamente, en este sentido que el libro se presenta como una suerte de “aguafuerte proyectual”, si se permite la licencia tecnoliteraria, donde los acontecimientos emblemáticos o las referencias contextuales sirven para reflexionar sobre la praxis del diseño y abrir una serie de preguntas medulares. Entre otras, y por cierto de una acuciante actualidad: ¿qué implica diseñar en un contexto social que no responde a las características de los países pioneros del Diseño Industrial? ¿Constituye el Movimiento Moderno un referente normativo del Diseño o, por el contrario, se trata de un capítulo histórico y cultural del mismo? ¿Cómo re-situar las bases de la disciplina en contextos que no responden a las problemáticas que le dieron origen? ¿Qué supone “diseñar bien” una vez que el *Buen Diseño* fue severamente criticado? ¿Sobre qué dimensiones axiológicas aparecen las discusiones sobre la moral de los objetos y de su producción? ¿Qué dilemas se abren en la articulación entre ética-estética y función? Y en este último sentido, una pregunta que no resulta nada banal: ¿Qué anclajes extra estéticos posee la belleza? Y vinculado con ella, ¿existe un “derecho a lo bello”? El libro nació, al decir del mismo autor, como una compilación de artículos escritos para la revista *Tipográfica* durante las décadas '80 y '90 y posee dos rasgos que lo transforman en un producto homogéneo: su coherencia y actualidad. En este sentido, y más allá de haber tenido que realizar ajustes en la escritura para adecuarlo a nuestros tiempos, el texto sorprende por el carácter radiográfico y analítico del discurso proyectual. En ese camino, los comentarios sobre el *Bel Design* italiano, la lucidez con la que se delinean los escenarios del futuro –de nuestros actuales 2000–, la reflexión sobre la cultura y la identidad, o los estudios críticos de los grandes maestros internacionales del Diseño Industrial, ponen en evidencia las disyuntivas por las que atravesaba el Diseño en nuestra región durante los años '90 (década clave de transforma-

ción y diversificación de las disciplinas proyectuales) pero también de aquellos problemas de la profesión que siguen vigentes. Para poder anclar los debates en los términos más justos, Blanco elige dividir el libro en seis capítulos cuyos títulos dan cuenta con precisión del contenido de los artículos que los integran. Así nos encontramos con: “Diseño y entorno cultural”, “Diseño y ética”, “Diseño al borde”, “Diseño y desobjetualidad”, “Diseños y protagonistas”, “Diseño, algunas experiencias”. El texto sorprende a quien quiera encontrar solo algunas reflexiones sobre el Diseño Industrial pues lo que está presente es, ante todo, una hipótesis respecto del funcionamiento general del Diseño vertebrado en las dos dimensiones que lo vuelven un acontecimiento real: tiempo y lugar. Pensar el Diseño desde estas latitudes es también un desafío para eludir tanto las recetas universalistas como las autoafirmaciones localistas. En ambos casos, el carácter genérico o el folklórico pueden, si se los antepone, hacer peligrar la lógica proyectual. Desentrañar esto es, para quien escribe, el gran mérito del libro de Ricardo Blanco.

Verónica Devalle

## MODOS DE PRODUCCIÓN DE LO VISIBLE

**Verónica Devalle, 2009. *La travesía de la forma. Emergencia y consolidación del diseño gráfico (1948-1984)*.**

Buenos Aires: Paidós. 448 páginas.

La construcción de un relato sobre la historia del Diseño Gráfico en Argentina supone, para Verónica Devalle, una operación audaz: la de descomponer un trama ya trazada en el interior de un campo disciplinar y aceptada en términos de explicación genealógica. Lejos de querer reemplazar una historia oficial por otra alternativa, busca, con mayor provecho, cuestionar críticamente ciertas conexiones naturalizadas entre determinados acontecimientos, personajes y productos que a lo largo de la historia se fueron articulando discursivamente para delinear las fronteras de lo que hoy llamamos Diseño Gráfico (DG). Desde la perspectiva del análisis cultural y de la semiótica de la cultura, autores como Pierre Bourdieu, Michel Foucault y Raymond Williams le permiten a Devalle introducir la noción de *campo* para pensar la consolidación de la disciplina en su país, considerar al Diseño como *práctica cultural* y, asimismo, proponer una nueva definición del DG pensando en la especificidad de sus elementos y procedimientos compositivos. Así, el trabajo consigue posicionar su objeto de estudio allí donde se cruzan aspectos técnicos, económicos, políticos y culturales. La obra se compone de nueve capítulos. En la Introducción y Capítulo 1, la autora presenta el estado del arte, expone el marco teórico y deja planteados los presupuestos que busca cuestionar a lo largo de su trabajo: el primero es el que sostiene que la historia

del Diseño se limita a la historia de sus productos; el segundo, es el que reconoce al DG como desprendimiento "natural" del tronco del Diseño.

El Capítulo 2, se concentra en la relación entre el Diseño y el contexto sociocultural de la Modernidad, en los debates sobre la forma del producto que se desarrollan en las Escuelas de Artes y Oficios, y en el papel fundamental que jugó el Constructivismo ruso en el surgimiento del DG en Europa. Es en la producción de esta vanguardia donde Devalle encuentra la especificidad de la práctica del DG y, a partir de lo cual, propone la noción de *valor gráfico* entendido como procedimiento de puesta en sentido de la pieza. Quizá sea esta noción uno de los aportes más originales que el libro realiza para pensar el lugar del DG en el universo de las disciplinas llamadas proyectuales.

El análisis sobre las filiaciones que el DG reconoce con el arte y la arquitectura se despliega en los Capítulos 3 y 4. En el primero, se pretende desmontar la conexión naturalizada entre la vanguardia argentina Arte Concreto Invención y la aparición del DG en el país. En el siguiente capítulo, se busca reconstruir la tradición proyectual que liga al DG con la Arquitectura Moderna deteniéndose en los debates que se dan al interior de aquel campo en las décadas del 30, 40 y 50.

El Capítulo 5 se construye en torno al conflicto entre el primer peronismo y las universidades nacionales. Allí, Devalle, despliega la controvertida hipótesis que coloca al peronismo, no sólo como obstáculo sino, también, como condición de posibilidad para que surgieran, en ese contexto sociopolítico, espacios de experimentación donde se fusionan la arquitectura, el arte moderno y la cultura visual.

Los Capítulos 6 y 7 están dedicados a la aparición del DG en la Argentina. La conformación de un discurso local sobre el Diseño aparece vinculada a las instituciones y publicaciones que sirvieron de agentes para instalar el debate sobre la forma y configurar, finalmente, un nuevo perfil moderno de la profesión. Así se realiza un exhaustivo análisis de la revista *nueva visión* (1951-1957) y del diálogo transatlántico que sostienen referentes internacionales del campo del Diseño con actores nacionales.

El desarrollo de la hipótesis central de este libro llega con el Capítulo 8: es a partir de los años 50 y comienzos de los 60 cuando se puede hablar del surgimiento del DG en la Argentina. El DG surgiría, según Devalle, de la mano de una reconfiguración del campo cultural en Argentina como consecuencia de la implementación de una política desarrollista por parte del Estado, la incipiente circulación internacional de bienes culturales, el surgimiento y expansión de un pensamiento modernizador en las universidades nacionales y de los debates sobre el problema de la comunicación en sociedades masivas que se daban en el terreno del arte, la prensa, la publicidad y el mercado.

El noveno y último Capítulo se detiene en la creación de las carreras de Diseño en la Argentina, haciendo especial hincapié en los casos de las ciudades de La Plata y Buenos Aires. Allí se analiza la especificidad de los contextos culturales en donde nacen las carreras —décadas del 60 y del 80—, las (a)filiaciones de los nuevos programas con el modelo de la HfG de Ulm, y la tensión provocada por el sostenimiento de ciertos axiomas disciplinarios en el seno de nuevos imaginarios de época.

En síntesis, *La travesía de la forma* aparece como un recorrido obligado para el lector interesado en la historia del Diseño y la cultura visual; pero, por sobre todo, como invitación irresistible para todo aquel público que, al igual que la autora, se pregunta por aquello que, invisible a nuestros ojos, se asoma en el tejido intertextual de los discursos sociales: *los modos de producción de lo visible*.

Laura Corti

## RECORRIDOS

**Horacio Caride Bartrons, Luis Federico O'Grady; Diego Benvenuto; con colaboración de Matías Ruiz Díaz. 2011. Buenos Aires, una guía de arquitectura: Tomo I 1580 – 1887.** Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo.

Lejos de la neutralidad que sólo una mirada harto ingenua podría asignarles, los repertorios son tan intencionales y abundantes en contenidos teóricos, conceptuales e ideológicos como cualquier otro tipo de desarrollo discursivo y sistemático acerca de un tema. Si para Borges "no hay clasificación que no sea arbitraria y conjetural", Foucault —abrevando en esa misma fuente— advierte que se trata de una arbitrariedad repleta de sentido.

En tanto género literario-temático, las guías de arquitectura son una forma de repertorización y, por lo tanto, son arbitrarias. Y ese arbitrio admite, además de la posibilidad de creaciones novedosas, la elección entre algunas variantes más o menos tipificadas según el criterio de agrupamiento y selección:

—Por recortes espaciales. Al seleccionar y agrupar el repertorio por proximidad, armando recorridos practicables en jornadas, son las más cómodas y usuales como guías turísticas masivas. Su más fuerte limitación, sin embargo, es la selección de acuerdo a la doctrina de las "maravillas del arte", las "curiosidades" o aquello que —como dicen las guías Michelin— "*mérite le détour*", recortes valorativos emitidos desde algún nebuloso lugar de supuesta autoridad, que exime de cualquier justificación y que, obviamente, no reclama ni admite juicio crítico alguno.

—Por segmentos cronológicos. Seleccionan y agrupan el repertorio de acuerdo a una temporalidad calendaria (siglos, décadas), de presunta universalidad.

—Por estilo o corriente. Al igual que el tipo anterior, seleccionan y agrupan el repertorio de acuerdo a categorías estéticas o poéticas que se presumen universales como gótico, barroco o racionalismo.

—Por autor. En estos casos se pueden lograr guías muy interesantes cuyo criterio de selección y agrupamiento está garantizado por una lógica biográfica aunque, salvo excepciones, no logran despertar un interés demasiado masivo debido a lo específico del recorte.

La guía que nos ocupa no oculta su objetivo que, según palabras de sus autores, consiste en "dar cuenta de una historia de la Ciudad de Buenos Aires a través de su arquitectura". En concordancia con ese objetivo, el criterio de repertorización, si bien sustancialmente cronológico, elude la temporalidad calendaria para ordenarse según una periodización determinada por las marcas temporales propias de la historia local; una periodización singular, única e intransferible a cualquier otro ámbito. En este punto de partida radica ya uno de sus mayores méritos.

Es también por esto, porque no se trata de un trabajo que pretenda dar cuenta de un paisaje contemporáneo, sincrónico, sino del desarrollo de un proceso histórico, que el repertorio debía incluir, imprescindiblemente, tanto los edificios hoy demolidos como los nunca construidos ya que, en el caso de estos últimos, su potencial condición de factibilidad constituye, en sí misma, un hecho histórico tan necesario de ser señalado como lo hubiera sido, de haberse producido, su materialización. En este sentido es muy valiosa la introducción, para cualquiera de ambas inclusiones, de los "fantasmas", como denominan sus autores a las reconstrucciones virtuales, a cargo de Matías Ruiz Díaz y Diego Benvenuto que permiten el doble juego de visualizar el edificio ausente en el contexto de su fragmento urbano, y a ese fragmento como si contuviera al edificio. En cuanto a los criterios de selección de las obras consignadas, es prematuro emitir un juicio a partir de este primer tomo publicado, cuyos periodos correspondientes (1580-1776; 1776-1826

y 1826-1887) no abundan en ejemplos documentados. Habrá que esperar a los próximos tomos en los cuales, ciertamente, será tan elocuente la inclusión de ciertos ejemplos –dentro de un universo mucho más vasto de obras documentadas– como la exclusión de los restantes.

También para los próximos tomos, sería deseable que, con el objeto de facilitar la ubicación del lector en cada contexto, la “Relación y créditos de las imágenes”, actualmente unificada en un apartado al final del volumen, se desglosara en referencias parciales adjuntas a cada imagen y, de ser posible, en los casos de obras que sufrieron modificaciones, se acompañara material gráfico correspondiente a cada uno de los estadios sucesivos o, al menos, a los más relevantes.

**Sergio Zicovich Wilson**

## **LO BELLO, LO PINTORESCO Y LO SUBLIME**

**Graciela Silvestri, 2011. *El lugar común. Una historia de las figuras del paisaje en el Río de la Plata*. Buenos Aires: Edhasa. 412 páginas.**

Luego de varias otras agudas incursiones en la problemática del paisaje, entre ellas *El paisaje en el arte y las ciencias humanas* (con Fernando Aliata, 1994), *El paisaje como cifra de armonía* (también con Aliata, 2001), y *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo* (2003), Graciela Silvestri emprende aquí un estudio tal vez más ambicioso, atinente a una historia general de las figuras del paisaje en todo el territorio nacional argentino, contra lo que pudiera intepretarse en vista del atributo rioplatense del título. El texto se estructura en tres partes. La primera se llama “La belleza natural” y se encuadra cronológicamente entre los tiempos de la conquista y aquellos del siglo XIX, cuando la otra “conquista” de Roca en el Desierto y sus expresiones cartográficas. En esta primera parte, la noción predominante es aquella de la belleza clásica, armónica con la percepción de la naturaleza, y a la vez congruente con las ideas de lo bueno, lo útil y lo verdadero. Características de esta época son las representaciones de Buenos Aires según el pincel de Ferdinando Brambilla, uno de los artistas que integra la expedición de Alessandro Malaspina, entre 1789 y 1794. Cuando Silvestri reseña las dramáticas vicisitudes finales de este marino toscano al servicio de España, cabe que el lector, transportado por el nervio y color de la prosa, sienta por momentos que atraviesa un texto novelístico.

La segunda parte, “La oscilación de la sensibilidad”, se inicia con un relato de Paul Groussac acerca de una visita de Domingo Faustino Sarmiento a un manicomio y su imprevisto éxtasis ante un arriate de claveles; la curiosa escena sirve de introito a la derivación de la sensibilidad ante el paisaje hacia el modo pintoresco de las curiosidades exóticas, lo bucólico, lo fragmentario, y del predominio del color por sobre la línea, instalando un imaginario que se creía apropiado para la construcción de sociedades modernas en las nuevas naciones americanas.

En la tercera parte, “El destino de la patria”, las figuras del paisaje giran hacia la sublimidad, noción estética de largo arraigo que se puede remontar al antiguo tratado de Longino, tiene sus clásicos exponentes conceptuales en Edmond Burke e Immanuel Kant, y triunfa en la narración romántica al modo de Chateaubriand y Victor Hugo. Audazmente, Silvestri hace uso de esta categoría para interpretar fenómenos muy alejados y posteriores como los de la Argentina del siglo XX. Su hipótesis sostiene que ni lo bello armonioso ni el pintoresquismo tenían la suficiente capacidad de “aunar voluntades” en torno a las figuras del paisaje de la

nación; capacidad que demostraron las representaciones en clave sublime, si bien se trata ahora no de aquel sublime terrorífico de las cumbres tormentosas, los abismos y los océanos, sino del sublime manso y tranquilo de la pampa, la puna, los lagos, glaciares y cataratas, a su turno difundidas masivamente en las postales, las revistas y los libros escolares.

Ya hemos dicho que la prosa de Silvestri atrapa y sujeta al lector, con el telón de fondo de su vasta erudición en diversas esferas culturales. Todo ello reposa sobre una documentación gráfica variada y minuciosa, que va del grabado y la fotografía al mapa y la postal. Lamentablemente esa riqueza icónica tropieza con una decisión editorial que le ha retaceado en su mayor parte el color y, en general, una calidad de reproducción a la altura del texto. La densidad conceptual e histórica del libro de Silvestri es tal que difícilmente un lector no experto pueda digerir la multitud de matices, indicaciones y sugerencias que se multiplican a lo largo de sus páginas. En este sentido, se lo puede catalogar como un “tratado”, en tanto exposición didáctica e integral orientada principalmente a un lector relativamente especializado. Por eso mismo, resulta impensable que en adelante se puedan abordar ulteriores estudios sobre cualesquiera de estas “figuras del paisaje” y sus contextos sin que este libro sea tenido como una referencia ineludible.

**Mario Sabugo**

## **NATURALEZA Y ARTIFICIO, NOCIONES E INTERPRETACIONES**

**Alicia Novick, Teresita Nuñez y Joaquín Sabaté Bel (directores). 2011. *Miradas desde la Quebrada de Humahuaca*, Buenos Aires: FADU-UBA, UPC, AECl. 247 páginas.**

Desde la remota antigüedad, lo griegos establecieron un par dialéctico fundacional para todo conocimiento posible de la realidad: cosmos y caos, orden y desorden. A partir de allí, la relación de los humanos con lo natural, tuvo su primera escala de aproximación en el paisaje. Es interesante comprobar que esta idea de vincular la Naturaleza/Caos, en cuanto el ingobernable dominio de los dioses, con el Artificio/Cosmos, como posibilidad de creación humana., aparece en la esencia clásica en tanto referente para toda la cultura occidental. *Témenos*, era la palabra que designaba aquella parte del territorio consagrada a un dios, un bosque, un río, una montaña; un conjunto de templos, una acrópolis, una ciudad entera... o todo al mismo tiempo

Se podría alegar con justicia que las primeras construcciones conceptuales del paisaje que nos ocupa –la Quebrada de Humahuaca– fueron desarrolladas por culturas ajenas a estas consideraciones. Justamente, esta tensión –entre los procesos históricos culturales del territorio y las categorías interpretativas– es la que pareciera alimentar esencialmente a las alternativas teóricas de la noción de paisaje cultural. Entiendo que esta tensión, donde se reúnen dimensiones dispares de Naturaleza, el artificio de lo humano, la idea de lo sagrado y, por lo tanto, la memoria histórica del lugar, es recuperada en la páginas de este texto, (“...”) que debe ser leído como un cuaderno de bitácora –según nos proponen sus autores– pues en su interior fuimos superponiendo apuntes que resultan de reflexionar sobre el territorio, el paisaje y los proyectos”.

Se trata de un importante trabajo colectivo –nunca tan bien aplicado el plural “miradas”– que fue completado con las investigaciones y las impresiones de veinticuatro autores. El texto se organizó según cuatro secciones, “Paisajes y proyectos”; “Notas sobre la Quebrada”; “Debates sobre el Patrimonio” y

“Experimentación”, completadas con una última sección dedicada a “Imágenes”. Las características de todas ellas están narradas en una completa guía de lectura que aparece en la introducción, “De territorios, proyectos y patrimonio...”

Recorriendo las páginas se tiene la impresión de que estamos ante la presentación de una formidable excusa para debatir conceptos y categorías sobre la idea de paisaje cultural, la construcción intelectual del territorio y la emergencia de nuevos instrumentos teóricos. Es así que dentro de este volumen, la Quebrada es una suerte de punto de intersección de varios ejes que buscan poner en verdadera magnitud los debates teóricos y problemáticas internacionales sobre el patrimonio; las tensiones (y contradicciones) entre este patrimonio y la vulnerabilidad social; las variables administrativas e institucionales de la gestión patrimonial; su problemática en la Argentina complementada con otros ejemplos; los proyectos como ejercicio principal de la construcción territorial y, por fin, las miradas, subjetivas y enriquecedoras, que determinan la forma y características del objeto mirado.

En este sentido, resulta inevitable descartar la neutralidad de una publicación de este espesor conceptual. El paisaje de la Quebrada de Humahuaca, construido desde siempre, es reconstruido ahora por esta edición, que lo vuelve a significar, sintetizar e imaginar. Acaso en esta operación este presente la pregunta fundamental a la que se busca dar respuesta. Parafraseando a Patrick Geddes, cuando decía que una ciudad, más que un lugar en el espacio, era una construcción dramática en el tiempo, las preexistencias y la memoria de la Quebrada, ¿pertenecen a la era precolombina?; ¿son coloniales?; ¿del siglo XIX?; ¿de la década de 1950? En otras palabras, y aunque la respuesta más obvia sea todas o ninguna subyace la necesidad de explicarnos a qué nos referimos cuando hablamos de diez mil años de historia.

**Horacio Caride Bartrons**

## LA ESCUELA DE FRÁNCFORT Y EL ESTUPOR DE LA RAZÓN

**Rolf Wiggerhaus, 2010. *La Escuela de Fráncfort (Die Frankfurter Schule. Geschichte Theoretische Bedeutung, Carl Hanser Verlag, Munich, Viena)***. Trad. Marcos Romano Hassán. Revisión Miriam Madureira. México: Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa. Fondo de Cultura Económica. 928 páginas.

Si bien su edición alemana original es de 1986, es recién en 2010 que se da a conocer su primera versión castellana. La obra viene a continuar y enriquecer algunos estudios previos entre los cuales se destaca Martin Jay, *The Dialectical Imagination. A History of the Frankfurt School and the Institute of Social Research, 1923-1950*, editado en Boston y Toronto en 1973 y que, hasta donde sabemos, no tuvo traducción a nuestro idioma. Pocas empresas culturales tuvieron, a lo largo del siglo XX, la significación y la repercusión de la Escuela de Fráncfort, denominación tardía y ajena. La Escuela también puede identificarse con el Instituto de Investigación Social (*Institut für Sozialforschung*) y, más directamente, como el círculo de pensadores nucleados en torno a la figura carismática de Max Horkheimer. Para no citar más que a algunos especialmente célebres, a su alrededor orbitaron Theodor W. Adorno, Friedrich Pollock, Walter Benjamin, Erich Fromm, Herbert Marcuse y, ya en una segunda generación, Oskar Negt y Jürgen Habermas.

El texto presenta una narración histórica de las épocas, situaciones y episodios decisivos de la Escuela, y en paralelo, una glosa de sus

preocupaciones, sus obstáculos y sus logros. A lo que se anexa una minuciosa y espectacular bibliografía clasificada en documentos, obras primarias y secundarias. El inicio, paradójicamente, es un capítulo titulado “Ocaso” (*Dammerung*), adoptando el de una publicación de Horkheimer en Suiza, cuando escapa del avance nazi, que no podía tolerar una pléyade de intelectuales inspirados por el marxismo, el psicoanálisis y, por añadidura, casi unánimemente de origen judío, con la aislada excepción de Adorno.

En aquella primera etapa fundacional, el Instituto se instala en 1923 en Fráncfort del Meno, generosamente sostenido por el mecenazgo de Felix Weil (cuyos caudales provenían de la riqueza pampeana argentina). Allí la Escuela cumple la primera y, tal vez, más feliz parte de su trayectoria. Puesto que el largo destierro posterior, dramático de por sí, no menos que los terribles acontecimientos del siglo, echarán tintes sombríamente pesimistas a toda la obra de los “francfortianos”. Por eso dice amargamente Adorno al final de su vida que no se podía ya escribir poesía después de Auschwitz. En las partes subsiguientes, “En la huida,” “En el Nuevo Mundo, 1” y “En el Nuevo Mundo, 2,” se relata la secuencia que lleva a la instalación del Instituto en los Estados Unidos, principalmente en Nueva York desde 1934, cuando se suma un viejo conocido de nuestra disciplina histórica, Moses Finkelstein (luego *Finley*). Estancia americana que en el momento no se sabe si será definitiva, pero que Horkheimer prefiere mantener como una *splendid isolation*, para proteger su autonomía filosófica sin comprometerse excesivamente ni con las entidades universitarias ni con las estatales. Y que tendrá una soleada temporada californiana, cuando Horkheimer y Adorno se instalan en Pacific Palisades (Los Angeles), para acometer la largamente ansiada redacción de esa obra medular que en 1947 aparecerá como *Dialéctica del Iluminismo*, detrás de la cual merodean las intuiciones de Walter Benjamin, pese a su temprana desaparición en los Pirineos en 1940. Tal vez sea la *Dialéctica* la más acabada expresión del estupor ante una historia de la cultura europea contemporánea interpretada como una paradójica y continua autodestrucción de la razón iluminista.

Las últimas partes (V. “El lento retorno”, VI. “Ornamento crítico de una sociedad restauradora”, VII. “La teoría crítica en la reyerta” y VIII. “La teoría crítica en una época de cambios”), relatan el regreso de Horkheimer, Adorno y Pollock a Fráncfort, en cuya universidad el primero llega a rector en 1951. Por entonces se engendra la llamada “segunda generación”, cuyo principal representante, Jürgen Habermas, será quien aplique el por entonces generalizado *lingüístico turn* al viejo proyecto francfortiano de una teoría crítica de carácter interdisciplinario. A fines de los '60, Herbert Marcuse, mediante su *Eros y civilización*, desembarca en Europa convertido en gurú de la nueva izquierda estudiantil.

Párrafo aparte merecen las aportaciones críticas de Wiggerhaus, él mismo un francfortiano, puesto que si no llegó a doctorarse con Adorno, lo cumplió con Habermas. Sus interrogaciones y comentarios, intercalados en la narración a propósito de las sucesivas investigaciones y publicaciones del grupo, lucen pertinentes, pero afectados por una posición, por así decirlo, desentendida de las restricciones sufridas por Horkheimer y los suyos; estas observaciones se debilitan, además, a raíz de una redacción errática y por momentos tortuosa.

Se trata, en fin, de una obra cuya lectura es imprescindible para captar como se han debatido los telones de fondo de muchas y variadas cuestiones disciplinarias, entre ellas las históricas y las estéticas. Mucho hay para aprender de las ajetreadas y contradictorias condiciones de producción de cualquier proyecto cultural colectivo sometido a las agitadas turbulencias de la historia.

**Mario Sabugo**

# HISTORIAS DE TINTA Y PAPEL

## LA TAPA DE ANALES Y LOS LIBROS DEL INSTITUTO DE ARTE AMERICANO

Daniel Schávelzon

Durante toda una generación *Anales*, así a secas, fue la revista obligada para quienes se dedicaban en el país y en gran parte de América Latina, a la historia de la arquitectura y del arte; salvo su mentora mexicana, de nombre casi exacto, tampoco había mucho más. Nacida en 1948 de la mano de Mario J. Buschiazio fue suspendida al fallecer éste en 1971, al ser designado un nuevo director. (Cfr. Alexander 1987; Schávelzon 1988) Pero renació con enormes esfuerzos en 1987 y así llegó al presente. No era una revista más porque eran muy pocas en aquellos años, pero *Anales* impuso de inmediato lo que hoy un publicista llamaría “una marca”, no en el sentido de la mercadotecnia sino en el de calidad y de imagen. Porque si bien cada revista que hubo y hay en el continente se caracteriza por un diseño que nos permite identificarla, *Anales* nació y mantuvo a lo largo del tiempo una misma portada que era única y lo siguió siendo por mucho tiempo pues estaba escrita a mano. Cada letra no era un tipo de imprenta ni un sistema tipográfico cualquiera, sino que fueron dibujadas con absoluta perfección por una sola persona. Cuando se retomó la publicación en 1987, se decidió conservar su formato y su numeración, como resultado de largos debates. La decisión surgió de una investigación en el pasado de un objeto algo inusitado: el diseño de una portada. Es cierto que para muchos diseñadores la opción elegida puede parecer poco significativa. Y, ciertamente, los estudios de mercado muestran que es mejor cambiar y mostrarse acorde a los tiempos. Pero como el tema remite a nuestro trabajo de historiadores, vale la pena escribir esta historia de tinta y papel.

Cuando Buschiazio decidió fundar, con un grupo de amigos, el Instituto de Arte Americano (IAA) y su revista, la situación política del país atravesaba grandes cambios. El triunfo del peronismo había desplazado a mucha gente del mundo intelectual y académico y la Universidad era el reducto más peleado y resistente del antiperonismo. En 1945, Buschiazio renunciaba por presiones políticas a su puesto en la Comisión Nacional de Monumentos en tanto Vicente Nadal Mora, en condiciones similares, renunciaba a la Sección de Monumentos Históricas de la Secretaría de Obras Públicas. La creación del IAA y de la Facultad

de Arquitectura se daba en el marco de una coexistencia pacífica mediada por la Sociedad Central de Arquitectos y cruzada por el Primer Plan Quinquenal que reconocía el rol prioritario de la arquitectura y la construcción a escala nacional. En realidad la existencia del Instituto era previa a la creación de la Facultad (Gutiérrez 1993), traía un equipo formado, conexiones internacionales y un proyecto sólido. Ricardo Braun Menéndez proporcionó el financiamiento necesario para la puesta en marcha del Instituto en ese nuevo contexto institucional y las publicaciones fueron parte de su proceso de legitimación.

El director Buschiazio (1902-1970) tenía a esa altura una larga trayectoria. Desde 1935 trabajaba en temas de restauración de monumentos históricos, daba clases en la facultad desde 1933 y había publicado *De la cabaña al rascacielos*, donde trataba temas de arquitectura en Estados Unidos, editado primero en español y luego en inglés, como resultado de una beca Rockefeller. Para ese momento también había diseñado una serie de folletos que se editaron en una revista de la comunidad alemana, intitulada *Beutelspacher*, marcadamente pro-nazi. Obviamente jamás dijo en público una palabra sobre sus ideas políticas pero su postura antiperonista y de derecha conservadora era de público conocimiento. Braun y varios de sus seguidores eran fervientes católicos orientados por el padre Guillermo Furlong, también historiador (de Paula, 1985). Nadal Mora, sin ser miembro del IAA, se ocupaba de la tapa de las revistas y libros del Instituto, que le otorgaban su impronta.

### El dibujante y las portadas

Quizás el mejor dibujante que había en Buenos Aires durante esa época en temas de arquitectura era Vicente Nadal Mora, que en 1909 había llegado desde Mallorca con quince años y una formación elemental en pintura. Mientras estudiaba dibujo técnico, comenzó a trabajar con Norberto Maillart en el Palacio de Tribunales donde se dedicó a las esculturas, destacándose en seguida como un acabado maestro en todas las artes. En 1927 ingresó a la Dirección Nacional de Arquitectura donde se fue dedicando a los edificios históricos hasta su jubilación en 1957. Desde 1933 publicó libros sobre arte prehispánico y colonial, con ilustraciones meticulosas siempre hechas de su propia mano, con cuidados detalles de arquitectura, herrería, mobiliario, equipamiento doméstico,

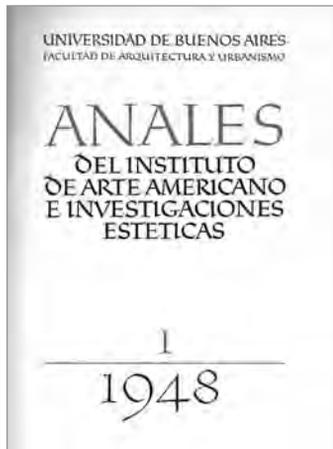


Figura 1. La portada de *Anales* N° 1. Dibujo de Nadal Mora.



Figura 2. La portada de *Bibliografía de arte colonial argentino* (Buschiazzo, 1947). Dibujo de Nadal Mora.



Figura 3. La portada de *Arquitectura Moderna en los Estados Unidos* (Conant, 1949). Dibujo de Nadal Mora.



Figura 4. La portada de *El azulejo en el Río de la Plata* (Nadal Mora, 1949). Dibujo de Nadal Mora.



Figura 5. Portada de *Monumentos históricos de Misiones: San Ignacio Mini* (Nadal Mora, 1955). Dibujado a mano por Nadal Mora.



Figura 6. Portada de *Historia social y cultural del Río de la Plata 1536-1810*, (Furlong, 1969). Dibujo de Nadal Mora.

tallas en madera, dibujados en perfecta escala y a mano alzada. Sobre su biografía, consultar Schávelzon (2004). Posiblemente por no ser arquitecto y por su trayectoria autónoma, Nadal fue más bien un amigo del IAA y no un investigador subordinado a Buschiazzo pues no era arquitecto y tenía importantes diferencias con el Director.

Así como el IAA se organizó a imagen y semejanza de *Instituto de Investigaciones Estéticas* creado en 1936 en México (Arciniega y Pascual, 2010), la tapa y el formato de la revista se inspiraron en su homónima mexicana, aunque también se marcaron diferencias de imagen. Es factible suponer que se quiso dar un toque especial, erudito y a la vez artesanal, que la diferenciaban también del resto del mundo editorial. Las tapas de los *Anales* de México eran de imprenta pero en el caso argentino, eran dibujadas a mano. Se guardan en el Instituto muchas de las tapas dibujadas a pluma sobre cartón en perfecto estado. Con ese criterio se elaboró el libro de Buschiazzo (1947), un año después, se editaba el primer tomo de *Anales* y, más tarde el libro de Kenneth J. Conant (1949) sobre Estados Unidos. (Fig. 1, 2 y 3)

El mismo Nadal publicó también un libro en los años iniciales en el que haría un alarde editorial continental: se trata de *El azulejo en el Río de la Plata* (Nadal Mora, 1949) donde no sólo la tapa está dibujada sino que todo el libro está hecho por él; no son fotos los azulejos ilustrados, son sus dibujos uno por uno. El original, hoy en una colección privada, es una joya editorial. (Fig. 4)

En 1948, el secretario del Instituto, Héctor Schenone, publicó junto a Luis Rivera una obra fundamental en el arte argentino: *El arte de la imaginería en el Río de la Plata* (1948) con un diseño de portada ligeramente diferente en el que las letras con tipografía mecánica imitan el diseño de Nadal. Y, en 1950, el libro de Juan Giuria sobre la arquitectura del Paraguay, continuaba el diseño de Nadal Mora, cerrando así la serie.

A partir de ese momento, el Instituto iniciaba nuevas series y nuevas tapas aunque cabe destacar que la imprenta siempre fue la de los Hermanos Taladriz, de una meticulosidad implacable. Vale la pena comparar en estas primeras ediciones clásicas la portada con la portadilla, donde se nota perfectamente que las letras, la fecha y las líneas están dibujadas a mano. Suponemos que Taladriz ya tenía los tipos. En ese marco de excelencia editorial, se seleccionaba cuidadosamente el papel de las portadas: los tomos de Buschiazzo y Conant eran color blanco mate, los demás marrón "madera", llamado "papel misionero" y en los tomos de la serie de América Latina se adoptó un tono verde hoja apagado. Se buscaban imágenes tranquilas, serenas, tradicionales, conservadoras al fin y al cabo. (Fig. 5 y 6)

Hay una anécdota que nos puede dar la imagen de Nadal: en 1955, el año del golpe de estado al peronismo, había terminado de dibujar su libro sobre la misión jesuítica de San Ignacio Miní. Salíó a buscar editor y le fue imposible por lo que decidió hacerlo él mismo: escribió en letra de imprenta todo el texto, hizo cada dibujo a pluma o a color sobre larguísimos rollos de papel entelado transparente, hizo "copias al ferropusiató" —lo único que había en su tiempo— y lo distribuyó entre sus amigos. Hoy, esos

pocos ejemplares, son quizás el único manuscrito pre-Gutenberg editado en el país, aunque suene absurdo. *El Nadal* como pasó a llamarse entre los especialistas no se reeditaría hasta 1995 (Nadal Mora 1995) de manera facsimilar al original, los ejemplares existentes están hoy casi todos en las bibliotecas del exterior.

Vicente Nadal Mora muere en 1957, pero antes elaboró la magnífica tapa del libro de historia rioplatense de Furlong que se publicó varios años después. (Furlong, 1969)

Finalmente, es de constatar que gracias a la contribución de Nadal Mora, los *Anales* mantuvieron viva su imagen y la de las ediciones clásicas del IAA por más de medio siglo. No es poca cosa para la tan discontinua historia del diseño en nuestro medio

## BIBLIOGRAFÍA

- ARCINIEGA, HUGO Y PASCUAL, ARTURO PASCUAL (coordinadores) 2010. *El Instituto de Investigaciones Estéticas de la Universidad Nacional Autónoma de México. Una Memoria de 75 años: 1935-2010*, UNAM, México.
- ALEXANDER, RICARDO. 1985. "Mario J. Buschiazzo: la audacia de un compromiso con América Latina", *Summa* 215-16. pp. 22-25.
- BUSCHIAZZO, MARIO J. *Bibliografía de arte colonial argentino*, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas, Buenos Aires, 1947.
- CONANT, KENNETH, 1949. *Arquitectura Moderna en los Estados Unidos*. Buenos Aires: Instituto de Arte Americano.
- FURLONG, GUILLERMO. 1969. *Historia social y cultural del Río de la Plata 1536-1810*, 2 vols, Buenos Aires: Tipografía Editora Argentina.
- GUTIÉRREZ, RAMÓN (director), 1993. *100 años de compromiso con el país 1886-1986*, Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos.
- DE PAULA, ALBERTO. 1985. "El padre Furlong y la historiografía arquitectónica argentina", *Summa* N° 215-16. pp. 27-29.
- NADAL MORA, VICENTE. 1995. *Monumentos históricos de Misiones: San Ignacio Miní*, con introducción histórica de Guillermo Furlong y prólogo de Daniel Schávelzon, edición facsimilar de la familia, Buenos Aires.
- SCHÁVELZON, DANIEL, 1988. "Bio-bibliografía de Mario J. Buschiazzo", *Revista de la Sociedad Central de Arquitectos* N° 141. pp. 24-29.
- SCHÁVELZON, DANIEL. 2004. "Buschiazzo, Mario José", *Diccionario de arquitectura en la Argentina*, J. F. Liernur y F. Aliata, editores, Vol. 1. Buenos Aires: AGEA. p. 217
- SCHÁVELZON, DANIEL. 2004. "Nadal Mora, Vicente", *Diccionario de arquitectura en la Argentina*, (J. F. Liernur y F. Aliata, editores, Vol. 3. Buenos Aires: AGEA. p. 178.

## NOTA DE TAPA

Valeria Hasse

Rediseñar una publicación es uno de los desafíos más arduos para un diseñador. Requiere, como punto de partida, tener claro el objetivo del cambio, determinar qué es lo que identifica su estilo y luego de un proceso de estudio y experimentación, decidir cuáles son los elementos que se deben mantener y cuáles es preciso eliminar. En el caso de los *Anales*, el rediseño que estamos proponiendo responde al interés de poner la forma de la revista en línea con los propósitos y los contenidos de esta nueva etapa.

A lo largo de la historia del IAA, en cada relanzamiento de la revista, se ponía en discusión cuál debería ser la tapa más adecuada. Y, aparentemente, siempre se optó por la continuidad. Si se efectúa una lectura rápida de las ediciones de los últimos años, pareciera que el diseño de tapas fue siempre igual; no obstante, un análisis más atento muestra que la concepción original no se mantuvo, pues cambios más o menos imperceptibles fueron dando lugar a transformaciones profundas.

Por un lado, los primeros clisés hechos a partir de los dibujos de Nadal Mora, –cuyos originales en tinta han desaparecido–, hace años que se dejaron de utilizar. El sistema de impresión tipográfico fue reemplazado por el offset y la adaptación del arte de tapa fue incorporando los cambios de nombre del Instituto, que pasó a llamarse “Mario J. Buschiazzo”, y de la Facultad, que pasó a ser Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Aunque después de su muerte se trató de reproducir la caligrafía de Nadal Mora, los resultados fueron apenas una pálida imitación.

Por otro lado, el nuevo sistema de impresión ya no dejaba la característica marca de la presión del clisé sobre la cartulina, que además fue reemplazada por alternativas más baratas o por las variantes de papel que estuvieron disponibles en el mercado al momento de imprimir, seguramente producto de un pliego de licitación, donde los diseñadores gráficos intervienen poco y nada, y es siempre el precio final el que decide. Cabe señalar además que cada edición de *Anales* tuvo un diseño interior diferente, fue producida en distintas imprentas o fue financiada por instituciones que le agregaron publicidad institucional. Dicho de otro modo, por factores tecnológicos, institucionales, presupuestarios o contractuales, por las lógicas que



Clisé original. Archivo IAA.

impone la mediación burocrático-institucional que divorcia el diseño de una publicación de su producción material, es posible identificar una amplia gama de transformaciones que se operaron a lo largo del tiempo.

Frente a esa constatación y teniendo como responder a la demanda de un nuevo proyecto que se centra en la edición de números temáticos, ¿es mejor mantener la tapa original con el diseño de Nadal Mora o es conveniente adecuar la tapa a las nuevas determinantes contextuales y operativas? Esta vuelta, la balanza se inclinó por la segunda opción.

El diseño de una tapa no es solamente la producción de una imagen bidimensional atractiva y moderna que se envía a una imprenta en formato digital para que la reproduzca sobre un soporte. Al igual que todo proceso proyectual, el diseño resultante es el corolario de un complejo recorrido donde se van superponiendo las decisiones y las consideraciones, y sobre todo, que deviene en un objeto tridimensional (libro) que se percibe a través de diversos sentidos y dimensiones.

El rasgo más característico e identitario de la tapa de los *Anales* estuvo dado por la consistencia de la imagen creada en su origen y sostenida en su primera etapa. En efecto, los objetivos de un Instituto creado a imagen y semejanza de su homónimo mexicano, los criterios estéticos compartidos por el grupo fundador y el diseño de Nadal Mora, remiten a una revista que fue el resultado de un clima institucional muy específico. En la esfera técnica, cabe mencionar que desde 1948 hasta 1971 fueron impresos en la misma imprenta Taladriz, utilizando el mismo clisé metálico del logotipo, el mismo papel, el mismo sistema de impresión, la misma encuadernación, solo modificando el número y año de edición y uno de los dos colores de las dos tintas utilizadas (se mantenía constante el negro). En particular, el sistema de impresión tipográfico utilizaba formas –tipos metálicos– y clisés –grabados–, sobre los cuales, una vez entintados, se apoya el papel, ejerciendo presión con un cilindro para que se transfiera la tinta y cuya particularidad es el relieve que se produce en el dorso del soporte como resultado de ese procedimiento. Salvo el año y número, que cambiaban en cada nueva edición, los textos se reiteraban una y otra vez sin cambios. En la tapa, ninguna información ofrecía pistas acerca del contenido de los artículos. Pero, como vimos antes, todo esto fue cambiando en las ediciones más recientes.

En lugar de seguir adaptando, modificando y simulando una tapa “hecha a mano” en un “como si”; ya perdido el sustento tecnológico y conceptual que estuvo por detrás del diseño inicial, el objetivo fue el de recuperar la fuerza de algunas de las imágenes históricas pero incorporando las estrategias que están por detrás de la nueva política editorial. Por un lado, interesa recuperar el clima de los diseños de Nadal Mora, que además siguen funcionando como marcas identitarias. Por el otro, en el marco de los números temáticos, se trata de otorgar protagonismo a los títulos ofreciendo así una fácil y rápida lectura de los contenidos de cada revista, para diferenciar una edición de otra, para despertar el interés de los lectores especializados.

Hasta acá, algunos de los tantos temas que fueron considerados como problemas de diseño, desde acá quedan abiertas las consideraciones que suscita su recepción.

# ÍNDICE

Carta del director.....	5
-------------------------	---

## Presentación:

Buenos Aires en proyectos / Alicia Novick y Graciela Favelukes.....	6
---	---

## Artículos:

Figuras y paradigmas. Las formas de Buenos Aires 1740-1870 / Graciela Favelukes.....	11
La convivencia imposible: una capital para dos Estados. Buenos Aires. 1880-1888 / Claudia Shmidt.....	27
Cuerpo y ciudad. Una metáfora orgánica para Buenos Aires a fines del siglo XIX / Horacio Caride Bartrons.....	37
Buenos Aires: el Poder de la Anticipación. 1900-1920 / Margarita Gutman.....	53
La arquitectura de las fotos. Buenos Aires en el 1900 / Marta Mirás.....	71
La piedra en el papel. La construcción del Palacio del Congreso Nacional / Rita Molinos.....	87
Un lugar para la excepción. Los rascacielos de Buenos Aires entre 1909 y 1929 / Virginia Bonicatto.....	99
Barrios-parque y loteos de fin de semana en el Gran Buenos Aires. 1910-1950 / Ana Gómez Pintus.....	113
La avenida más ancha del mundo. Política, arquitectura e imagen / Alicia Novick.....	133
El paisaje para un borde urbano: el proyecto para la Avenida General Paz / Valeria Gruschetsky.....	155
"Coqueta, vivaz, risueña, como una piba porteña". Imágenes de la calle Corrientes, 1920-1937 / Catalina V. Fara.....	167
<i>Mañada</i> en casa. Departamentos de clase media y vida cotidiana en los años sesenta / Rosa Aboy.....	179
Modos de habitar y estilos de vida. El espacio doméstico en las revistas especializadas / Sandra Inés Sánchez.....	189
Arquitectos proyectistas y transición Democrática. El concurso de las "20 ideas" / Guillermo Jajamovich.....	203
Construcción y transformaciones del Abasto. 1889-1998 / Daniel Kozak.....	213

## Recensiones bibliográficas:

Pensar el diseño en clave local: <i>Notas sobre Diseño Industrial</i> de R. Blanco / Verónica Devalle.....	231
Modos de producción de lo visible: <i>La travesía de la forma</i> de V. Devalle / Laura Corti.....	231
Recorridos: <i>Buenos Aires, una guía de arquitectura. Tomo I</i> de H. Caride Bartrons, L. F. O'Grady y D. Benvenuto / Sergio Zicovich Wilson.....	232
Lo bello, lo pintoresco y lo sublime: <i>El lugar común. Una historia de las figuras del paisaje en el Río de la Plata</i> de G. Silvestri / Mario Sabugo.....	233
Naturaleza y artificio, nociones e interpretaciones: <i>Miradas desde la Quebrada de Humahuaca</i> de A. Novick, T. Nuñez y J. Sabaté Bel / Horacio Caride Bartrons.....	233
La Escuela de Fráncfort y el estupor de la razón: <i>La Escuela de Fráncfort</i> de R. Wiggerhaus / Mario Sabugo.....	234

## Relaciones documentales:

Historias de tinta y papel. La tapa de Anales y los libros del Instituto de Arte Americano / Daniel Schávelzon.....	235
Nota de tapa / Valeria Hasse.....	236

## **PROPÓSITO DE LA REVISTA E INSTRUCCIONES A LOS AUTORES**

*ANALES* del IAA es una revista anual que surgió en el año 1948 como espacio de difusión de las investigaciones del Instituto de Arte Americano. Se trata de una publicación especializada en temas de historia del urbanismo, la arquitectura y el diseño que, preferentemente, se refieran a América Latina. En ese marco, los artículos pueden tratar acerca de cuestiones epistemológicas, metodológicas o sobre problemas específicos siempre que sean resultado de investigaciones terminadas o en curso, que efectúen aportes originales y que sean aceptadas por el comité científico.

Se invita al envío de manuscritos que se encuadren dentro los objetivos y alcances de la revista a: [iaa@fadu.uba.ar](mailto:iaa@fadu.uba.ar) y en referencia poner *Revista Anales*. Cada trabajo enviado será evaluado mediante un sistema de arbitraje a doble ciego, por el cual dos especialistas determinarán la factibilidad de su publicación.

Los trabajos recibidos deben constituir material inédito. Dicha condición, así como la transferencia de los derechos de publicación, deberá constar en nota firmada por el autor o autores.

Con este ejemplar se inicia una serie de números temáticos cuyas convocatorias se publican en la página web del IAA. Las instrucciones para la presentación de manuscritos, con los datos a incluir y las normas de edición, se encuentran disponibles para su consulta permanente en [www.iaa.fadu.uba.ar](http://www.iaa.fadu.uba.ar).

Se terminó de imprimir en abril  
de 2012 en La Stampa Impresores S.R.L.,  
La Plata, Pcia. de Buenos Aires,  
con una tirada de 1000 ejemplares.

TO  
ANO  
ONES

# ANNALES

DEL INSTITUTO  
DE ARTE AMERICANO  
E INVESTIGACIONES  
ESTÉTICAS

ALES

