

Título: El Estado de la ciudad. El Estado Argentino y las intervenciones urbanas.

Autor: Prof. Dr. Norberto O. Ferreras

Depto. de História - Universidade Federal Fluminense

El proyecto de construcción del Estado Nacional estuvo acompañado de una serie de medidas destinadas a conformar una burocracia que pudiese organizar las actividades del Estado, tuvo que atender tanto a las demandas de los miembros de las distintas oligarquías regionales, como tuvo que atender los reclamos de los moradores de la principal ciudad-puerto de la Argentina: Buenos Aires. El embellecimiento, saneamiento y infraestructura estuvieron en la pauta de sus moradores. En esta comunicación intentaremos comprender como estas demandas condicionaron al Estado Nacional y llevaron a sus encargados a considerar estos reclamos.

El Estado de la ciudad. El Estado Argentino y las intervenciones urbanas a principios del Sigo XX

Norberto O. Ferreras

(Dpto. Historia – Universidade Federal Fluminense – Brasil)

Las necesidades de las producciones agrícolas y pecuarias de la Argetnina contribuyeron para activar los transportes de la Argentina, y, junto a ellas, a la infraestructura urbana de la ciudad de Buenos Aires.

Las necesidades de estas producciones fueron haciendo imprescindible la construcción de un puerto. La inexistencia de al menos un muelle creaba grandes demoras y complicaciones, tanto para la carga y descarga de mercaderías como para los pasajeros que llegaban o dejaban Buenos Aires. Muchos días de operación del puerto se perdían por factores climáticos – como tempestades o tormentas, vientos o corrientes fuertes –, y las perdidas en dinero, por los hundimientos de barcasas o muerte de los animales de tiro.

Pero la construcción de esta obra demoró por diversos motivos. Primero, por disputas políticas y militares entre Buenos Aires e o resto do país. Luego, por la falta de recursos, lo que demoró la decisión de iniciar las obras. Finalmente, las

peleas entre diversas fracciones de la burguesía *porteña* y la oposición de los cada vez menos influyentes productores de cueros, que no precisaban de una infraestructura moderna. Mas, el puerto precisaba ser construido. El costo de este sistema era alto. El gasto por el embarque-desembarque en Buenos Aires era equivalente a la mitad del valor total del flete entre Buenos Aires y Europa.¹ Aún así, las disputas sobre la localización del puerto atrasaron por más de una década el inicio de las obras.

Las obras del Puerto Madero fueron iniciadas en 1888 y concluidas en 1898 – con inauguraciones parciales en 1889, el muelle Sur. *Puerto Madero* está situado atrás de la *Casa Rosada*² lo que reforzaba la preponderancia del centro de la ciudad y restaba importancia a la zona sur. El constante crecimiento de las exportaciones llevaron a construir un nuevo puerto, el *Puerto Nuevo*, situado en la zona do *Retiro*, próximo a varias núcleos ferroviarios. Las obras de este puerto fueron iniciadas en 1911, pero las demoras provocadas por la *Gran Guerra* solo permitieron que fueses terminado en 1925.³

Luego de la construcción de *Puerto Madero*, prácticamente acabaron las complicaciones en la llegada al puerto de Buenos Aires. De aquí en más los cronistas solo hablaran de las niñas patricias mostrando sus mejores vestimentas, adquiridas en Europa, el reencuentro de las familias y las nostalgia de dejar las amistades realizadas en medio del lujo de los barcos que hacían la travesía

¹.- DAIREAUX, E., 1888, pág. 107.

².- Eduardo Madero fue el ingeniero que proyectó el puerto. *Casa Rosada*, sede del gobierno nacional, desde la década de 1890, en el mismo lugar donde estaba situada la primitiva casa de gobierno.

³.- Sobre la evolución del puerto de Buenos Aires durante nuestro período, los conflictos creados por su construcción y los proyectos alternativos *vide* SCOBIE, J. 1986.

atlántica, o las comitivas que recibían con comodidad a las grandes personalidades internacionales, como cuando llegó Georges Clemenceau.⁴

El puerto había sido modernizado y adaptado para las necesidades de las exportaciones. Las proximidades del puerto eran un complejo destinado al procesamiento de materias primas – desde su preparación para la exportación hasta la elaboración para el consumo local –, la recepción de los numerosos contingentes humanos, al comercio, a los negocios, al ocio y a la vivienda de los residentes. Todos los trabajos realizados, desde los años setenta del siglo XIX, reforzaron la importancia de la zona central de la ciudad. En 1880, la ciudad vieja era el núcleo económico, comercial, financiero, industrial, político, habitacional y demográfico de Buenos Aires y, por lo tanto de la Argentina.

En este sector se concentraban las actividades, los transportes, las personas. El antiguo trazado urbano, el tablero de ajedrez de 144 cuadras realizado por Juan de Garay, en 1536, había reforzado su condición de núcleo de la ciudad. Sin embargo, la vida urbana se volvía cada vez más compleja y requería adaptaciones para atender las nuevas actividades y los requerimientos de las exportaciones. El eje puerto-plaza reforzaba la tendencia presente desde la colonia, de concentrar las principales actividades en el centro de la ciudad, próxima a la Plaza de Mayo, que, en el inicio de este período mantenía el nombre de *Plaza de la Victoria*.⁵

Esta tendencia a la centralización fue confrontada por la alianza entre los capitalistas de las compañías de navegación, los industriales ligados a la

⁴.- Ver CLEMENCEAU, G. 1991, pág. 36; CORDIER, H. 1910, pág. 6; HURET, J., 1986, pág. 26; e LUPATI, C., 1910, pgs. 6 e 7.

transformación de bienes primarios locales e importados y los comerciantes con depósitos en el sur de la ciudad, principalmente en *La Boca* y *Barracas*. Este desarrollo económico estimuló un incipiente movimiento poblacional en esta dirección. Hacia aquí se dirigieron inmigrantes y radicaron sus viviendas y lugares de trabajo. Sin embargo, los grandes capitales radicados en la zona central de la ciudad desestabilizaron este crecimiento, reforzando las inversiones públicas en las áreas próximas a la *Plaza de Mayo*.⁶

Las intervenciones del Estado tuvo otros impactos. Es de este período la imagen de Buenos Aires con un centro agradable para realizar paseos o simplemente para *flanear*, es una imagen construida por las administraciones municipales de finales del Siglo XIX y inicios del XX. El trazado rectilíneo y el cuadrículado de las calles que le daban un cierto aspecto de monotonía al conjunto, fueron la imagen que los gobiernos municipales de finales del Siglo XIX y principios del XX consiguieron cambiar. Pero eran otros los problemas que obligaron a los gobiernos municipales a intervenir en el espacio urbano, podemos enumerar entre ellos la cuestión de la circulación y el saneamiento urbano.

Algunos de estos problemas pervivieron a estos esfuerzos, como ocurrió con los embotellamientos e impedimentos existentes para la circulación de mercaderías.⁷ Para modificar esta situación, desde el período de la reunificación nacional se trazaron planes, con la intención de abrir diagonales y avenidas y así descongestionar las pequeñas calles del área central, facilitando la circulación e

⁵.- Una descripción de la *Plaza Victoria* en LATINO, A., 1984, págs. 42 e 43.

⁶.- En relación con el refuerzo de la centralidad de Buenos Aires ver SCOBIE, J. 1986, págs. 91 e ss.

intentando conseguir la fisionomía de la que era considerada la ciudad moderna por excelencia, París.

De esta forma fueron las necesidades propias de la vida de Buenos Aires las que llevaron a que fuera construida una infraestructura urbana que imitaba la París del Barón Haussmann⁸, en el trazado de avenidas y bulevares. Para alcanzar este modelo había que demoler parte de la ciudad colonial, permitiendo su modernización y, al mismo tiempo, la especulación inmobiliaria. Este proceso alcanzó una pequeña porción de la superficie de la ciudad. Otra parte de los proyectos tenía como objeto la parte deshabitada y mal incorporada a la ciudad. Se pretendía incorporar esa otra parte de la ciudad, descongestionar el sector colonial y enviar allí a los *elementos* menos deseables de la sociedad *porteña*.

Los primeros planos de urbanización presentados por el municipio, desde finales de la década de 1860 y durante la década de 1870, no pudieron ser ejecutados por problemas financieros y políticos, lo que atrasó ciertas obras que el lento crecimiento del período no hacían necesarios. Pero, la acumulación de pequeños problemas y el intenso tráfico, con embotellamientos incluidos, llamaron la atención de los gobernantes.

La solución para el ordenamiento urbano fue resuelto, durante gran parte del período, por medio de la expansión del tablero de ajedrez, que se presentaba como una solución práctica y barata para la incorporación de tierras suburbanas. Pero esta no podía ser la solución para una ciudad en constante expansión, aún

⁷.- DAIREAUX, E., 1888, pág. 111; HURET, J., 1986, págs. 50 y 51; y KOEBEL, W. H., 1919, págs. 39 y 40.

⁸.- Para comprender el objetivo de las transformaciones Haussmannianas en el París de Napoleón III, *vide* BERMAN, M., 1989, págs. 149 a 151.

cuando contemplaba los intereses de los especuladores urbanos y requería bajas inversiones financieras y tecnológicas, dado que Buenos Aires es una ciudad sin ondulaciones orográficas significativas.⁹ La circulación y los otros problemas del progreso precisaban de verdaderas actitudes haussmanianas.

El primer Intendente reformador fue Torcuato de Alvear, cuya gestión, de 1880 a 1887, sería un paradigma para las futuras administraciones.¹⁰ Las obras de Alvear contaron con la aprobación de la opinión pública, de los especuladores y del presidente Julio A. Roca. Sus proyectos transformaron la fisonomía del centro. Uno de sus proyectos rápidamente concretado fue la unión de la Plaza de la Vitoria con la Plaza 25 de Mayo. Para lo que preciso expropiar los pequeños comercios que ocupaban la vieja *Recoba*, que separaba las plazas para poder demolerla. Esto fue realizado en 1884, en apenas dos semanas. El embellecimiento era uno de los condicionantes del ansiado padrón europeo. La falta de atractivos naturales tenían que ser compensados de otra forma, por medio de la intervención pública y privada en el espacio urbano.¹¹

Durante la administración de Alvear, invocando el motivo de la belleza y la necesidad de airear el área central, fueron abiertas y trazadas una serie de avenidas paralelas al Río de la Plata, como Callao-Entre Ríos, Jujuy-Pueyrredón, y las Avenidas *Colón* y *de Julio*, que unían el centro de la ciudad con el puerto Huergo. También son de este período ocho avenidas, que nacían en el Río y se

⁹- GUTMAN, M. y HARDOY, J., 1992, págs. 91 y 92.

¹⁰- Torcuato de Alvear fue presidente de la Corporación Municipal entre 1880 y 1883. En el período entre 1883 y 1887 fue Intendente nombrado por el Presidente de la Nación. En 1890 fue nuevamente nombrado, pero murió, regresando de Europa y sin asumir. BUCICH ESCOBAR, I., 1921, págs. 154 y 155.

¹¹- LATINO, A, 1984 (1ª ed. 1886), pág. 30.

perdían en los arrabales de la ciudad; otras calles del centro de la ciudad fueron ampliadas y pavimentadas.¹²

Otro de sus proyectos, tal vez el más Haussmanniano, no fue obra suya ya que salió del papel durante la siguiente administración: la *Avenida de Mayo*. Este bulevar tenía que atravesar una zona de alta densidad de habitantes, partiendo de la Plaza de Mayo en dirección al Oeste, con una extensión de un kilómetro. Los trabajos se atrasaron debido a los conflictos generados por las expropiaciones.¹³

Esta Avenida fue iniciada en 1889 y concluida entre 1893 y 1894. De aquí en más, la *Avenida de Mayo* se convirtió en orgullo de los *porteños*. Com esta avenida los *porteños* se vanagloriaban de vivir en una ciudad europea, y de esta forma lo comprendían los visitantes del viejo continente que en ella se reconocían. Jules Huret lo confirma diciendo que “*La Avenida de Mayo es la calle más parecida con un bulevar de París, por su aspecto y proporciones*”. Pero no fue el único. La ansiada comparación con París fue realizada por otros viajeros, como Blasco Ibañez y Gómez Carrillo¹⁴, que vieron en esta avenida la inspiración francesa, o Georges Clemenceau a quien le recordaba “... Oxford Street *por el aspecto de las tiendas y la decoración de los edificios*”.¹⁵

El plan de Alvear se centraba en embellecer la zona central de la ciudad, sin dejar de lado los preceptos higienistas, uno de los principales argumentos

¹².- Estas ocho avenidas son Santa Fe, Córdoba, Corrientes, Rivadavia – la mayor de todas, con 40 km de largo –, Belgrano, Independencia, San Juan y Caseros. La avenida Rivadavia divide las calles paralelas al río, por eso Entre Ríos-Callao y Jujuy-Pueyrredón. BOURDÉ, G., 1974, pág. 120. Un testimonio de los problemas del tráfico es ELLIOT, L., 1925, pág. 6.

¹³.- GUTMAN, M. y HARDOY, J., 1992, págs. 94 y 95.

¹⁴.- HURET, J., 1986, pág. 45; BLASCO IBAÑEZ, V., 1910, pág. 514; y GÓMEZ CARRILLO, E., 1914, pág. 29.

¹⁵.- CLEMENCEAU, G., 1991, pág. 36

utilizados para la intervención urbana. Estos preceptos estuvieron presentes en el proyecto de la apertura de la *Avenida de Mayo*, en la rectificación de calles, en el establecimiento de una altura máxima para las construcciones en el centro de la ciudad, en los proyectos paisajísticos de Plazas y avenidas y en la reglamentación de actividades. La circulación del aire facilitaba el control de las epidemias, requisito constante de las reclamaciones de los médicos sanitaristas.¹⁶

Las principales obras para higienizar la ciudad fueron las obras de cloacas y aguas corrientes. Después de la gran epidemia de Fiebre Amarilla, de 1870 y 1871, estas obras se hicieron imprescindibles para la ciudad. Con la federalización de Buenos Aires, era evidente que la Nación tenía que encontrar soluciones para el peligro latente que representaban estas enfermedades. Alvear contó desde el primer momento con los fondos para realizar estas obras.¹⁷

Hasta ese momento, el abastecimiento de agua tenía orígenes diferentes: los pozos dentro de las casas y las cisternas que llenaban los aguateros. El agua era escasa y, en general, mal filtrada y sin tratamiento. Las quejas por este tipo de abastecimiento eran constantes. Para los *porteños*, los aguateros estaban interesados solo en el lucro y atendían a quien pagaba más caro por el producto, problema que se acentuaba en el verano.¹⁸

Por otro lado, las aguas servidas eran arrojadas a las calles. En las mejores casas, una vez por año se limpiaban las letrinas. El sistema de letrinas

¹⁶.- Estos reclamos aparecen en una nota publicada por la *Revista Médico-Quirúrgica*, que, está en un informe enviado al gobierno español por el cónsul en Buenos Aires. REINO DE ESPAÑA, MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, 1884.

¹⁷.- Roca delineó esta política en el discurso de asunción de su primer gobierno, en 1880, *Vide Mensaje del Presidente de la República, Julio Argentino Roca, al abrir las sesiones del Congreso Argentino, en Mayo de 1881* IN: MABRAGAÑA, H., 1910, pág. 15.

permitía la filtración de los detritos humanos en las napas friáticas, aquellas de las cuales se abastecían los hogares *porteños*. Los riesgos de contagio y de enfermedades, como el tifus o el cólera, eran altos, especialmente en el verano.¹⁹

Las redes cloacales y de aguas corrientes fueron iniciadas simultáneamente, aunque la red de cloacas avanzó más lentamente. Las obras del primer sistema de abastecimiento de agua fueron iniciadas en 1885 y la primera etapa concluida en 1895. El agua era tomada por bombas en el *Río de la Plata*, a la altura de la Recoleta. De allí pasaba, por un tiempo, a una cisterna – inicialmente, en una torre instalada en la *Plaza Lorea* (la actual *Plaza del Congreso*), y, después a otra mayor, instalada en *Riobamba y Córdoba* –, para finalmente ser distribuida por la ciudad. Pero estas mejoras avanzaron lentamente. Para 1909, poco más del 50% de las casas tenía acceso al agua corriente (53,6%) y menos aún a las cloacas(41,8%). El avance fue significativo poco antes del inicio de la *Primera Guerra* y, a pesar de las demoras ocasionadas por la misma, llegó a los límites de la ciudad durante la década del 20. El avance en los sistemas de cloacas y de aguas corrientes redujeron el impacto de las enfermedades estacionales, disminuyendo la tasa de mortalidad en la ciudad.²⁰

La ciudad de Alvear era el centro de la ciudad, la ciudad de las clases altas. Era a ese pequeño sector de la población a quien dirigía sus atenciones.

¹⁸.- HURET, J., 1984, pág. 36; LATINO, A., 1986, pág. 24; y REINO DE ESPANHA, 1884.

¹⁹.- HERZ, E., 1979.

²⁰.- Otro sistema de provisión de aguas, a final de la década de 1860, construido por una empresa de ferrocarriles, era utilizado para abastecer las locomotoras, aprovechado por las casas vecinas. El depósito de la *Avenida Córdoba* fue diseñado para parecer un edificio público, debido a que primaba el concepto de embellecimiento de la ciudad por sobre lo práctico. Otros detalles en BOURDÉ, G., 1974, págs. 138 a 141; y KOEBEL, W. H., 1919, pág. 46.

Los reclamos de los vecinos acaudalados tenían grandes posibilidades de ser escuchadas. Y el embellecimiento era uno de los principales pedidos. Además de la *Avenida de Mayo*, es de esta época la *Avenida de la Recoleta*. Hacia allí se dirigieron las construcciones de las familias influyentes, así como a la *Avenida Callao*. La calle *Florida*, la calle comercial, también recibió la atención de las autoridades municipales.²¹

El resto de la ciudad, o sea, los barrios y el suburbio, fueron abandonados a la especulación inmobiliaria. En estos espacios la única intervención fue la cuadrícula, permitiendo la acción de quienes especulaban con las propiedades urbanas.²² Alvear gobernaba para la opinión pública y para los intereses políticos y económicos que tendían a reforzar la posición central adquirida por la ciudad colonial. Esta fue una característica de los siguientes intendentes del período.

El segundo gran momento de intervenciones urbanas fue el período del *Centenario* de la Independencia, en 1910. Para las conmemoraciones de esta fecha se iniciaron la apertura de Plazas y parques en diversos puntos de la ciudad desde inicios del Siglo XX. Nuevamente, la zona favorecida fue el eje centro-norte de la ciudad. Además de la Plaza *San Martín*, fueron finalizados el *Parque Tres de Febrero*, el Jardín Botánico y el Jardín Zoológico, todos en la zona de *Palermo*. Una gran cantidad de obras son del período de preparación del Centenario, como la *Casa Rosada*, el *Congreso*, y el nuevo *Teatro Colón*.

²¹.- El Paseo de la Recoleta es la actual *Avenida Alvear* BUCICH ESCOBAR, I., 1921, págs. 159 y 160 y HURET, J., 1986, págs. 64 a 66. Sobre el paseo de la *Recoleta*, ELLIOT, L., 1925, pág. 13.

²².- GUTMAN, M. y HARDOY, J., 1992, págs. 96 y 97.

El proyecto de reforma del centro continuo después del Centenario. En 1912 se inició la construcción de la Diagonal Norte-Sul, para unir las Estaciones ferroviarias de *Retiro* y *Constitución*. La construcción de esta diagonal se detuvo en sus comienzos y fue terminada en la década de 1920. La intervención urbana valorizó el Centro-Norte, facilitando también la circulación de bienes y mercaderías. Para una ciudad comercial, que concentraba la entrada de importaciones y servía de salida a un vasto territorio, esto era de vital importancia.

Pero la ciudad crecía más allá de la zona privilegiada. Los límites determinados por la ley de federalización, los límites tradicionales heredados de la colonia, fueron alterados para contener la creciente población *porteña*, y reservando espacio para el crecimiento futuro. Esta alteración se produjo en 1887. Permanecieron los límites tradicionales del *Río de la Plata*, al este, y el *Riachuelo*, al sur. Al Norte, fue incorporado el distrito de *Belgrano*, separado de la Capital Federal por el arroyo *Maldonado*. Al Oeste, se superó la línea imaginaria que unía *Palermo* con el Puente *Alsina*, al ser incorporado el distrito de *San José de Flores*.

Con estas ampliaciones, la ciudad pasó a tener una reserva para el crecimiento demográfico. Así era posible descongestionar el centro de los elementos indeseables, como obreros, inmigrantes y las clases bajas en general. Pero esta expulsión provocó que la reserva de terreno se agotara mucho antes de lo previsto. El crecimiento de la red de trenes y tranvías hizo con que, antes de la Primera Guerra, los municipios próximos a Buenos Aires recibieran grandes contingentes de población, principalmente obreros. Los municipios que recibieron los mayores contingentes fueron: San Isidro y Vicente López, al norte; Tres de Febrero, La Matanza y Morón, al oeste; y Avellaneda y Lomas de Zamora, al

sur.²³ Esta no era una opción deseable para los viejos vecinos de Buenos Aires, para quienes vivir lejos del centro era visto como una opción degradante, ni aún para los recién llegados.²⁴

Nuestro período también está marcado por el crecimiento de la densidad demográfica de la ciudad vieja. El centro de la ciudad alcanzó una población mayor que en cualquier momento anterior. Podemos establecer dos períodos menores en este crecimiento: el primero, entre el Primer (1869) y el Segundo Censo Nacional (1895); el segundo, entre este último Censo y el Tercer Censo Nacional (1914). En el primer período, la mayor concentración de población estaba en el centro de la ciudad; en el segundo período, nos encontramos con una disminución de la densidad en la zona central y con la expansión de la mancha urbana por el resto de la superficie de la Capital Federal.²⁵

Con la llegada del nuevo Siglo, este crecimiento de Buenos Aires se evidenciaba de otras formas. La Capital Federal era una gran ciudad que se elevaba por sobre la planta baja de las antiguas casas coloniales. Había crecido horizontalmente, en su extensión y población, como nadie esperaba que ocurriera. Este proceso sorprendió a los observadores extranjeros y locales. Este era el deseo de los gobernantes de la ciudad, que querían presentarla como una ciudad en rápida evolución.²⁶ Buenos Aires debía ser vista como una ciudad en constante transformación y crecimiento, una ciudad pujante y ordenada.

²³.- Un estudio de los períodos de ocupación de la región metropolitana en FACCIOLO, A., 1981, págs. 549 a 568.

²⁴.- Así es presentado en el romance de ARGERICH, A., 1985, pág. 62.

²⁵.- TORRES, H., 1975, págs. 282 a 285.

²⁶.- GÓMEZ CARRILLO, E., 1914, pág. 149; HURET, J., 1986, págs. 38 a 40; LIMA, O., 1920, pág. 7; y SCARDIN, F., 1899, pág. 36.

La imagen que los miembros del gobierno, visitantes, cronistas y periodistas presentaban no puede ser vista como una construcción. Estaban correctos en afirmar que Buenos Aires se había transformado en cuarenta años en una ciudad moderna. La fisonomía de la ciudad vieja era radicalmente diferente, después de las intervenciones públicas y privadas.

El encanto de Buenos Aires residía en que era una ciudad diferente para cada observador. Era vista como una ciudad moderna, digna de ser considerada como una bella ciudad europea, por casi todos los visitantes. Pero también podía ser vista como el local del avance en la ocupación de los espacios, por los especuladores urbanos. Como un centro de grandes negocios, para los capitalistas de la infraestructura urbana. Y tal vez como un buen lugar para flanear libremente, según algunos turistas. El uso de las nuevas tecnologías y las constantes reconstrucciones pueden haber llamado la atención de los positivistas de la época, viendo a Buenos Aires como una ciudad en progreso permanente.

Buenos Aires era la cabeza luminosa de un cometa sin cola, la República Argentina. Buenos Aires, como ciudad burguesa²⁷, era también la ciudad del futuro, la ciudad donde las personas iban a buscar la solución para sus vidas. Pero esta sería una visión parcial. No todos alcanzaban su objetivo en la carrera por la ascensión social. La mayoría se quedaba al margen, observando a los pocos que alcanzaban la ansiada riqueza personal.

Todo el equipamiento urbano, toda la infraestructura de salubridad, todas las instituciones sociales, todas las obras de embellecimiento de la ciudad, sus

²⁷.- El período 1870 a 1930 es caracterizado por José Luís Romero, como de la *ciudad burguesa*. Cf. ROMERO, J., 1983.

paseos y parques no conseguían ocultar el hecho de que estas mejoras tenían un destinatario privilegiado y un objetivo principal, el bienestar de la clase dominante.

Como diría Rafael Barret, en una violenta crítica de la situación de la capital:

“Los soberbios servicios urbanos, las instalaciones de edificación, de tráfico y de enseñanza, introductoras de la cultura europea y americana, tienen un valor social positivo y absoluto. Son el discreto lastre de la grandiosidad bonaerense, que solo a los ojos de los turistas y en la boca de los empresarios pasa por exponente del bienestar colectivo.

“No hay bienestar colectivo. Hay bienestar de una clase, su dogma obligado es la propiedad. (...).”²⁸

A pesar de todo el optimismo de las autoridades y de los visitantes ilustres, Buenos Aires estaba claramente dividida en dos sectores. De un lado los ricos, los poderosos y, del otro, los pobres, los trabajadores. Buenos Aires había dejado de ser una *Gran Aldea Colonial* y pasado a ser una bella *ciudad burguesa*, construyendo otra cara, menos visible a los ojos de los visitantes. La cara oculta de esta luna era la *ciudad proletaria*, contenida, en parte, dentro de la ciudad burguesa. Ocupaba los viejos caserones coloniales, anteriormente viviendas de las más elevadas familias patricias, adaptados como *conventillos*, o habitaciones colectivas. Pero también se extendía más allá de las miradas burguesas y del gobierno, allá en los barrios del Sur y del Oeste de la ciudad.

En esta región de la ciudad florecía otra ciudad olvidada por las autoridades. Los socialistas resumían esta realidad en el primer número del su periódico, *La Vanguardia*, de esta forma:

“De un lado está la Avenida Alvear, y del otro un inmenso barrio de conventillos. (...) en el primero, vive una clase rica y indolente que tiene como única ocupación disfrutar de su lujo insolentemente, contrastando con

²⁸.- BARRET, R., 1910, pág. 8.

una clase trabajadora que después de una vida de trabajo no tiene otra esperanza que la miseria".²⁹

*Transponer ciertas calles implicaba encontrarse con una realidad miserable. Las dificultades cotidianas que debían ser enfrentadas por aquellos que, con su trabajo en los diversos sectores de la economía, construían Buenos Aires, quedaba a la vista de quien visitase la otra ciudad: aquella que estaba oculta por las monumentales fachadas de los edificios públicos, de los palacetes afrancesados del *Barrio Norte* y de las obras de la Asistencia Pública, un sinnúmero de veces mencionadas por los viajeros.

En los años que median entre 1880 y 1920, Buenos Aires dejó de ser una *Gran Aldea*, transformándose en una bella *ciudad burguesa*. Para esto, la ciudad se hacía y se rehacía, siguiendo los impulsos de los ciclos económicos y sociales. de la ciudad achatada y anclada en el perímetro central, en torno a la *Plaza Victoria*, pasamos a una ciudad que se extendía al norte, sur y oeste y que comenzaba a crecer verticalmente.

Para inicios de la década de 1870, o sea, hasta la epidemia de fiebre amarilla de 1871, la ocupación de la ciudad de Buenos Aires seguía un padrón de ocupación de tipo *preindustrial*, en que los sectores favorecidos ocupaban el área central de la ciudad. Estos se fueron alejando de los sectores populares con el desenvolvimiento del sistema de tranvías, en cuanto que los trabajadores

²⁹.- "**La Vanguardia**" 7 de abril de 1894. El barrio podía ser cualquier otro que el mencionado por los socialistas, pero la situación era similar *Vide* YUJNOVSKY, O.,1974, pág. 372

permanecerían en el centro de la ciudad, próximos de los talleres e industrias. La salida de las fábricas hacia los suburbios fue acompañada por los trabajadores.³⁰

A semejanza de lo que ocurría en las ciudades europeas, Buenos Aires pasaba por una reestructuración espacial, marcando cada vez más la división entre trabajo y vivienda. Al mismo tiempo, la especulación urbana y la llegada de grandes contingentes de inmigrantes provocaban la separación espacial de trabajadores y capitalistas. En los espacios ocupados por los primeros, se establecieron nuevas relaciones con los patrones, nuevas instituciones y nuevas formas de vida. La ciudad comenzaba a dividirse entre una área burguesa y otra proletaria. Este proceso de diferenciación se inició en los inicios de nuestro período y no estaba completo para 1920. En el centro de la ciudad, los límites entre vivienda burguesa y proletaria eran tenues. En las mismas calles, coexistían conventillos con caserones tradicionales y palacetes modernos.

Las contradicciones se hacían evidentes en el cotidiano y no dejaban de ser observadas. Las diferencias eran importantes y sensibilizaban a los observadores de la época. Los palacetes y conventillos ocupaban un pequeño espacio, que crecería a lo largo de nuestro período. Los contrastes causaban cierto malestar y preocupación a los habitantes de la ciudad.³¹ La expansión urbana podía alejar los problemas, pero no era a solución.

La expansión de la ciudad, el proceso de urbanización en sí, nos remite a uno de los principales problemas de la Historia Social: las conexiones entre la

³⁰.- Para un estudio de la ocupación urbana en los Estados Unidos, *Vide* GORDON, D., 1984, págs. 27 y 36.

³¹.- *Vide* SCARDIN, F., 1899, pág. 35 y 36. Scardin no es un anarquista. Recordemos que le dedica su libro al Presidente argentino, Julio Argentino Roca.

experiencia individual y la colectiva. Más precisamente, a la relación de las personas comunes delante de las transformaciones estructurales: la industrialización, las migraciones y la urbanización.

Cuando hablamos en vivienda, no debemos olvidar que estamos hablando de una abstracción. Establecer medias ayudan a proyectar tendencias de como eran las vidas y vivencias de los trabajadores en estas habitaciones. Las casas propias, de alquiler y conventillos, fueron las principales formas de habitación de los trabajadores de Buenos Aires. Pero no podemos olvidar la dimensión urbana, considerando que los recién llegados al espacio urbano tuvieron que conocerlo, para poder incorporarlo, en un momento de grandes transformaciones y de expansión urbana.

Esta expansión urbana tenía dos vertientes. Una era aquella se dirigía al *Barrio Norte*, ocupando las cuadras que van de la *Plaza San Martín* y de *Florida* hasta el cementerio de la *Recoleta*, a la *Avenida Alvear* y más allá, en dirección al *Parque Tres de Febrero*. La otra vía de expansión era la que buscaba los barrios y los terrenos en el sur, en *La Boca* y *Barracas*, y en los recientemente anexados distritos del oeste, llegando hasta *Caballito* y *Flores*. Las vías de ocupación del espacio eran diferentes. Una era la construcción de lujo, con las novedades que cualquier casa burguesa de Europa o de Estados Unidos podía ofrecer. La otra era precaria y pequeña, provocando el hacinamiento de sus moradores.

La ciudad proletaria estaba oculta, en parte, por las distancias que separaban el *Barrio Norte* de los barrios populares del Oeste y del Sur, pero emergía en el interior de los barrios nobles de la Capital. La punta del *Iceberg* eran los *conventillos* situados al lado de las casas de los ricos propietarios rurales

y urbanos. La habitación obrera se situaba en los barrios antiguos y también en los nuevos barrios de las clases favorecidas. Los viejos caserones de las familias patricias, habían sido adaptados como conventillos. Veamos donde y como vivían los constructores de la Buenos Aires burguesa.

Inicialmente Buenos Aires se estructuró en torno de un distrito central cercado de quintas, que comenzó a ser ocupado por pequeños grupos de casas que después formarían los barrios.³² Esto se debió a la iniciativa de los especuladores urbanos, que actuaban al ritmo de la valorización del suburbio. Desconsiderando las distintas propuestas urbanísticas que existían en Buenos Aires³³, los especuladores parcelaban y remataban las quintas estableciendo la división en lotes como una de las pocas mejoras ofrecidas. Estos lugares no eran en si mismos, un barrio, formándose en la medida que llegaban nuevos vecinos.

BIBLIOGRAFÍA

- ARGERICH, Antonio “**¿Inocentes o culpables?**” Madrid, Hyspamérica, 1985 (1ª ed. 1884).
- BARRET, Rafael “**El Terror Argentino**” Asunción, Imp. Gabrow & Schauman, 1910.
- BERMAN, Marshall “**Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad**” Buenos Aires, Siglo XXI, 1989 (1ª ed. en inglés, 1982).
- BLASCO IBAÑEZ, Vicente “**Argentina y sus grandezas**” Madrid, Edit. Española Americana, 1910.
- BOURDÉ, Guy “**Urbanisation et immigration en Amerique Latine: Buenos Aires (XIXª et XXª siècles)**” París, Aubier, 1974.
- BUCICH ESCOBAR, Ismael “**Buenos Aires - Ciudad**” Buenos Aires, Mollo, Tello y Cía., 1921.
- CLEMENCEAU, Georges “**Notes de voyage dan’s l’Amerique du sud. Argentine, Uruguay, Brésil**” Paris, ed. UTZ, 1991 (1ª ed. 1911).
- CORDIER, Henri “**Buenos-Aires en 1910**” Paris, Lois de Soye Imp., 1910.
- DAIREAUX, Emilio “**Vida y costumbres en el Plata. Tomo I: La Sociedad Argentina**” Buenos Aires, Félix Lajouane Edit., 1888.

³².- Para una mejor comprensión de este proceso ver SCOBIE, J., 1977.

³³.- Sobre los proyectos para la urbanización de Buenos Aires en las primeras décadas del Siglo XX ver el trabajo de GORELIK, A. 1994.

- ELLIOT, Lilian **"The Argentine of To-day"** London, Hurst & Blackett, 1925.
- FACCIOLO, Ana María *Crecimiento industrial, expansión metropolitana y calidad de vida. El asentamiento obrero en la región metropolitana de Buenos Aires desde principios de siglo* IN: **"Desarrollo Económico N° 80"** Buenos Aires, enero-marzo de 1981.
- GÓMEZ CARRILLO, E. **"El encanto de Buenos Aires"** Madrid, Perlado, Páez y Cía., 1914.
- GORDON, David *Capitalism development and the history of American cities* IN: TABB, Willían y SAWERS, Larry (eds.) **"Marxism and the metropolis. New perspectives in urban political economy"** New York, Oxford University Press, 1984.
- GORELIK, Adrián *La búsqueda del centro. Ideas y dimensiones de espacio público en la gestión urbana y en las polémicas sobre la ciudad: Buenos Aires, 1925-1936* IN: **"Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana 'Dr. Emilio Ravignani'"**, Bs.As., Tercera Serie, N°9, 1er. semestre de 1994.
- GUTMAN, Margarita y HARDOY, Jorge **"Buenos Aires. Historia urbana del área metropolitana"** Madrid, Mapfre, 1992.
- HERZ, Enrique **"Historia del agua en Buenos Aires"** Buenos Aires, Cuadernos de Buenos Aires, 1979.
- HURET, Jules **"De Buenos Aires al Gran Chaco"** Buenos Aires, Hyspamerica, 1986 (1ª ed. en francés e español de 1911).
- KOEBEL, W. H. **"Modern Argentina. The Eldorado of to-day"** Boston, Dana Estes & Co., 1919.
- LATINO, Anibal (Pseudónimo de José Ceppi) **"Tipos y costumbres bonaerenses"** Buenos Aires, Hyspamerica, 1984 (1ª ed. 1886).
- LIMA, Oliveira **"En la Argentina. 1918-1919"** Montevideo, Talleres Gráficos A. Barreiro y Ramos, 1920 (1ª ed. en portugués: 1919).
- LUPATI, Cesarina **"Vita Argentina. Argentini e italiani al Plata"** Milano, Fratelli Treves Editori, 1910.
- MABRAGAÑA, H. **"Los mensajes. Historia del desenvolvimiento de la nación argentina relatada cronológicamente por sus gobernantes. 1810-1910"**, Buenos Aires, Compañía Argentina de Fósforos, 1910.
- REINO DE ESPANHA, MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES **"CORRESPONDENCIA, EMBAJADAS Y LEGACIONES. ARGENTINA: 1882-1888"** EXPEDIENTE 1352 - SECCIÓN DE COMERCIO; año 1884: N° 208 y anexo N° 208.
- ROMERO, José Luis *'La ciudad burguesa'* IN: ROMERO, J. L. y ROMERO, L. A. (Dirs.) **"Buenos Aires. Historia de cuatro siglos Vol. II"** Buenos Aires, Edit Abril, 1983.
- SCARDIN, Francesco **"Vita Italiana nell'Argentina. Impresione y note"** Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, 1899.
- SCOBIE, James **"Buenos Aires. Del centro a los barrios"** Buenos Aires, Ed. Solar, 1986 (1ª ed. en inglés: 1974).
- TORRES, Horacio *'Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires'* IN: **"Desarrollo Económico N° 58"** Buenos Aires, junio-septiembre de 1975.
- YUJNOVSKY, Oscar *Políticas de vivienda en la ciudad de Buenos Aires* IN: **"Desarrollo Económico. N° 54"** Julio-Septiembre de 1974.