

# **Buenos Aires: discursos y prácticas urbanas en los albores Buenos Aires: discursos y prácticas urbanas en los albores.**

Guillermo Tella.

Cita:

Guillermo Tella (2011). *Buenos Aires: discursos y prácticas urbanas en los albores Buenos Aires: discursos y prácticas urbanas en los albores. XIII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Catamarca, Catamarca.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-071/219>



Universidad Nacional de Catamarca

Facultad de Humanidades



**XIII Jornadas Interescuelas  
Departamentos de Historia  
10, 11, 12 y 13 de agosto de 2011**

<<http://blogs.ffyh.unc.edu.ar/jornadasinterescuelas/>>

<i>Número de la mesa:</i>	34
<i>Título de la mesa:</i>	“Dimensiones de la vida política en la Argentina a comienzos del siglo XX: actores, prácticas y cultura política, 1900-1930”
<i>Nombre de coordinadoras:</i>	María Inés Tato – Inés Rojkind
<i>Título de la ponencia:</i>	“Buenos Aires: discursos y prácticas urbanas en los albores de una ciudad moderna”
<i>Nombre del autor:</i>	Guillermo Tella
<i>Pertenencia institucional:</i>	Instituto del Conurbano, Universidad Nacional de General Sarmiento
<i>Documento de identidad:</i>	DNI 17.363.329
<i>Correo electrónico:</i>	<a href="mailto:guillermotella@yahoo.com">guillermotella@yahoo.com</a> / <a href="mailto:gtella@ungs.edu.ar">gtella@ungs.edu.ar</a>
<i>Autorización para publicar:</i>	Acepto se publique la presente ponencia.

## **Buenos Aires: discursos y prácticas urbanas en los albores de una ciudad moderna**

### **Introducción**

Los criterios de *orden*, *accesibilidad* y *saneamiento* constituyen partes constitutivas de discursos y prácticas en el proceso de construcción de la ciudad de Buenos Aires durante las primeras décadas del siglo veinte. Acciones modernizadoras, planes de transformación, propuestas de reforma, intervenciones sobre el área central e iniciativas de apertura de avenidas diagonales y paralelas forman parte del repertorio discursivo que signaron la agenda pública de temas y problemas a abordar.

Las principales iniciativas apelaron en conjunto a oxigenar la trama y a abrir el viejo damero cuadrangular, tildado de *aburrido*, *monótono* y *sin sorpresas*. Y fueron alimentadas por diferentes actores: profesionales independientes, empresarios, legisladores, especialistas extranjeros y el propio Departamento Ejecutivo municipal. Desde esa lógica, se consolidó un *corpus* teórico que dio marco a los procesos de recomposición del tejido con nuevas herramientas de intervención y regulación.

El crecimiento de la ciudad se nutrió de discursos y de prácticas que actuaron como modelos de referencia. En pleno apogeo de la ciudad industrial, insalubre y hacinada, emergieron propuestas utopistas que tendían a cualificar las áreas consolidadas y que resultaron tributarias de diferentes experiencias contemporáneas en boga. En ese marco, fueron los higienistas quienes lanzaron las primeras leyes sanitarias con las que posteriormente se construirá la legislación urbanística contemporánea.

La ciudad crecía y lo hacía aceleradamente. Y mientras ese crecimiento se producía, nuevas herramientas comenzaban a surgir en busca de un nuevo orden de regulación, planteado en términos de *estética*, de *salubridad* y de *seguridad* urbanas. Visto en cierta perspectiva, se abren numerosos interrogantes alrededor de los procesos de producción de la ciudad y de los intentos por controlar y conducir su ocupación, poniendo en evidencia conflictos y contradicciones gestados en el seno mismo de la intervención.

La acción de estos reformadores -inicialmente limitada a pequeñas intervenciones tales como: asoleamiento, alcantarillado, agua potable, control de epidemias, habitabilidad,

hacinamiento, etc.- permitió abordar problemas técnicos (coordinación de las demandas sectoriales) y jurídicos (leyes de expropiación) para encarar los grandes planes de transformación. En esa lógica, emergen diferentes discursos y prácticas con las que se define el primer escenario de la ciudad moderna.

### **De aldea a metrópolis**

Buenos Aires inició a fines del siglo XIX un proceso ininterrumpido de intensa transformación y cualificación de su trama urbana, que se acentúa con los preparativos de la ciudad para recibir a los ilustres visitantes extranjeros invitados a los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo en 1910<sup>1</sup>. Asimismo, caracterizó a este escenario la introducción de infraestructuras y equipamientos de alto nivel de sofisticación, que no registraban antecedentes en la ciudad.

El incesante incremento demográfico, producto del aporte inmigratorio europeo, derivó en una crisis higiénico-urbana, en una ciudad que no encontró celeridad en las respuestas para atender a tamañas demandas. Vale decir que de los 80 mil habitantes residentes en el año 1852 pasó a tener más de 300 mil en 1880 y 1.3 millones a fines de la década de 1900. Si bien esto supuso una importante alteración de tipo cuantitativa, el nivel socioeconómico de los recién llegados –en igual medida– adquirió relevancia.

La masa de población que se incorporó fue modificando rápidamente la fisonomía social y física de Buenos Aires, mientras que el surgimiento de un mercado interno –que atraía productos manufacturados extranjeros para exhibirlos en las principales tiendas, por ejemplo de la calle Florida– evidenciaba cierta opulencia económica y ganaba en sofisticación de productos, de hábitos y de consumos.

### **Propuestas para la ciudad**

Con notable discontinuidad, la ciudad de Buenos Aires ha sido objeto de una importante cantidad de planes de “transformación edilicia” y propuestas de intervención urbana en el período que va entre los años 1820 y 1930. Estas iniciativas fueron generadas por

---

<sup>1</sup> Durante los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo, que terminaron el 25 de mayo de 1910, la ciudad de Buenos Aires se constituyó en anfitriona de numerosos visitantes ilustres: literatos como *Anatole France* y *Vicente Blasco Ibáñez*; el urbanista francés *Joseph Bouvard*; quien posteriormente fuera Ministro de Francia, *George Clemenceau*; el socialista francés *Jean Jaurès*; entre otros.

profesionales independientes, por empresarios particulares, por legisladores municipales y nacionales, por el propio Departamento Ejecutivo municipal o por especialistas extranjeros especialmente convocados.

Las principales ideas y planes urbanos para Buenos Aires apelaron en conjunto a oxigenar la trama y a abrir el damero cuadrangular, tildado como aburrido, monótono y sin sorpresas. A partir de los modelo de referencia, se observan entonces en términos generales iniciativas diversas de acciones modernizadoras, planes de transformación, planteos de reforma y embellecimiento, intervenciones sobre el área central e iniciativas de apertura de avenidas diagonales y paralelas.

### **Primeras acciones modernizadoras**

Las obras de modernización llevadas a cabo por el virrey Juan José Vértiz hacia 1785 – relativas a alumbrado público, empedrado y generación de paseos y alamedas–, debieron tomar nuevo impulso en tiempos de Rivadavia dado que la ciudad incrementaba su ritmo de crecimiento sin alterar su estructuración y su fisonomía básica. En 1821 se creó el Departamento de Ingenieros-Arquitectos y el Departamento de Ingenieros Hidráulicos de la Provincia de Buenos Aires, con el objetivo “de generar hacia el exterior una imagen de nación civilizada y culta, a tono con las modas europeas”.<sup>2</sup>

Con los decretos de 1821, 1823 y 1824 relativos a construcciones, apertura de avenidas y ensanche de calles, se comenzó a exigir: la presentación de planos para edificar, los espesores mínimos de muros que servían de cerco, el ochavamiento de las esquinas – disposición cumplida sólo parcialmente hasta fines de los ´80– y el virtual y progresivo desplazamiento de la línea municipal hasta que las calles alcanzasen un ancho de 15 varas. Y en mayo de 1827 Bernardino Rivadavia firmó el célebre decreto que determinaba el establecimiento de calles de circunvalación y salida:

---

<sup>2</sup> *Gutiérrez, Ramón y De Paula, Alberto. La encrucijada de la arquitectura argentina. 1822-1875.* Buenos Aires: Departamento de Historia de la Arquitectura, 1968, p. 18.

“El Departamento Topográfico ha presentado la necesidad de establecer un sistema de comunicación entre la Capital y los diferentes puntos de su campaña, antes que el aumento de la población y la edificación causen mayores dificultades”.<sup>3</sup>

Su plan de transformación de Buenos Aires consistía en el trazado de una serie de avenidas en el sentido este-oeste cada cuatro cuadras con un ancho de 30 varas. Así nacieron las avenidas Callao-Entre Ríos, Santa Fe, Córdoba, Corrientes, Rivadavia, Belgrano, Independencia y San Juan. Rivadavia planteaba un ejido desproporcionadamente extenso para la población residente, que incluía obras portuarias y de saneamiento.<sup>4</sup>

En este marco, tal como se ha señalado, en 1828 el Ing. Santiago Bevans generó un planteo urbano consistente en un módulo repetitivo constituido por un cuadrado de 800 metros de lado, que delimitaba una trama ortogonal a la que se le superponían diagonales principales, intermedias y secundarias.<sup>5</sup>

### **Planes de transformación edilicia**

Recién en 1887 se planteó la necesidad de concebir un plan de conjunto de mejoras y transformaciones, a imagen y semejanza de los planes de embellecimiento y extensión europeos. En su carácter de Intendente Municipal, el *Dr. Antonio F. Crespo* propuso la construcción de una nueva red de grandes arterias que cortaran diagonalmente el damero (con 36 kilómetros de longitud) y plazas (con una superficie total de 263 mil metros cuadrados), a ejecutarse en un plazo de diez años.<sup>6</sup>

La base económica del proyecto, que consistía en la expropiación de una franja de cien metros de ancho para avenidas y plazas, sería la venta de las nuevas fracciones

---

<sup>3</sup> Entre otros, ver: *Morales, Carlos A. Mejoras edilicias de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Revista Técnica Nro. 125, 30 de abril, 1901, pp. 27-44; y *Jónico. La plaza del nuevo Congreso*. Buenos Aires: Revista Técnica Nro. 23, 31 de mayo, 1905, pp. 12-14.

<sup>4</sup> El financiamiento estaba a cargo de la firma inglesa *Baring Brothers*, y las obras estarían a cargo de los ingenieros: *Felipe Senillosa, Próspero Catelín, Ricardo Adams, Carlos Zucchi, Pedro Benoit, John Bateman, Santiago Bevans* y *Carlos E. Pellegrini*.

<sup>5</sup> *Martínez, Alberto. Estudio topográfico de Buenos Aires. Censo General de Población, Edificación, Comercio e Industrias de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, 1889, p. 85.

<sup>6</sup> *Martínez, Alberto. Estudio topográfico de Buenos Aires... Op. Cit., p. 106.*

sobrantes, más valorizadas y mejor equipadas. Si bien se contaba con la aprobación del H. Concejo Deliberante, fue abandonado por la misma administración debido a posteriores formulaciones. Con el primer reglamento de construcciones, *Juan Antonio Buschiazzo* elevó al Director de la Oficina de Obras Públicas un informe de su labor realizada en donde señalaba que con su sanción:

*“Se evitarían las desgracias que diariamente ocurren por falta de competencia de algunos constructores y por falta de una ley que responsabilice y castigue los errores que se cometen por ignorancia o descuido en las construcciones de edificios (...) Es necesario que la Municipalidad obligue a los propietarios y constructores a presentar los planos de los edificios que proyectan construir a fin de que sean examinados por la Oficina de Ingenieros, para que puedan hacerse en ellos las modificaciones que exijan solidez, higiene y estética”.*<sup>7</sup>

Una década después, la Comisión Administradora expresaba que:

*“Concluida la planimetría y nivelación del municipio, se ha confeccionado el nuevo plano altimétrico de la ciudad. Con él se podrá tener una idea acerca del modo de proyectar nuevas obras, principalmente las referidas a desagües”.*<sup>8</sup>

El 21 de noviembre de 1898 fue aprobado el *Trazado General del Municipio* elaborado por la Comisión de Obras Públicas a cargo de Carlos M. Morales.<sup>9</sup> Esta iniciativa partía de los antecedentes de los proyectos para la Ciudad de La Plata (1882), la apertura de la Avenida de Mayo (1884) y las experiencias de ensanche y prolongación efectuadas por la Municipalidad. Y su objetivo aspiraba a “cerrar” a la Capital Federal mediante una “Avenida Periférica” y articularla con una red vial.<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> *Córdoba, Alberto. Juan A. Buschiazzo. Arquitecto y urbanista de Buenos Aires.* Buenos Aires, Asociación Dante Alighieri, 1983, pp. 34-35.

<sup>8</sup> Memorias de la Comisión Administradora. *Obras de Salubridad de la Capital.* En: Buenos Aires, Revista Técnica Nro. 63, 15 de julio, 1898, pp. 172-174.

<sup>9</sup> Se trató de una comisión designada por la Intendencia e integrada por: *Carlos M. Morales* (Director), *Juan Gironde*, *Juan A. Buschiazzo* (ex Director de Obras Públicas), *Eduardo Castex* (Vicepresidente de la Comisión de Caminos de la provincia), *Carlos Olivera* (Ing. Comisión de Obras Públicas) y *Carlos Thays* (Director General de Caminos). En: Morales, Carlos M. *Estudio topográfico de la ciudad de Buenos Aires.* Op. Cit., p. 402.

<sup>10</sup> La intervención sobre las calles constituía la idea central del emprendimiento: Av. de Norte a Sur entre Artes y Cerrito, cuatro diagonales desde el futuro Palacio del Congreso (1906), Paraná y Rivadavia hasta Retiro, Ayacucho y Rivadavia hasta Santa Fe y Anchorena, Pozos y Victoria hasta Chiclana y Av. de la Ribera, Dársena Norte a Palermo (con 100 metros de ancho y 6 kilómetros de extensión (que se

Asimismo, en una gestión acompañada por Carlos Thays, en 1898 se propuso la rectificación del curso navegable del Riachuelo y la formación de una Gran Avenida de cien metros de ancho que partiera de la Dársena Norte y terminara en la Avenida Sarmiento, de Palermo (la futura Av. Figueroa Alcorta) y que pudiera extenderse a futuro hasta Belgrano mediante el relleno del río. En 1901, a partir de la presentación de sus Memorias de Gobierno, el Ing. Carlos A. Morales, Director General de Obras Públicas Municipales, informaba sucintamente acerca de las *Mejoras edilicias de Buenos Aires*, donde sostenía que:

*“Cuando la edificación se extiende, lo del trazado originario, la ciudad se aparta de la regularidad del damero, evidenciando s barrios nuevos se entregan a la especulación, se abren calles, se subdividen lotes para la venta y luego los propietarios piden pavimentos, luz, agua y limpieza, sin considerar que no producen los gastos que demandarían esos servicios (...) Fuera la falta de un plan general en épocas pasadas. Debido a esto, se confeccionó en 1895 un plano oficial del municipio, en el que luego se proyectó el trazado y la apertura de nuevas calles y avenidas. Se ampliaron y rectificaron los grandes caminos existentes, se proyectó una avenida norte/sur (entre las calles Artes y Cerrito) y 4 avenidas diagonales que partirían: dos del futuro palacio del Congreso y dos restantes de la actual Plaza de Mayo. También se han proyectado una serie de plazas y parques que con mayor o menor extensión se distribuirían convenientemente en todo el municipio, tan necesarios para la higiene de la población. Tal el caso del Parque Rancagua en el antiguo enterratorio de la Chacarita. En cada barrio nuevo debe dejarse una manzana para plaza”.*<sup>11</sup>

### **Planes de reforma y embellecimiento**

Apenas iniciado el siglo XX, en 1906 *Enrique Charnourdie* propuso el *Esbozo de un Plan Completo de Transformación Edilicia de la Ciudad de Buenos Aires*, argumentando que:

---

articularía con la Av. General Paz), Plazas y parques, terrenos de la Chacarita, parque del Oeste (Parque Rancagua), Terrenos de la Tablada para el Gran Parque del Sur, Futuro Parque Centenario (de Río de Janeiro, Chubut, Gaona y Campichuelo), Saneamiento del Bañado de Flores (Arroyo Cildáñez), Arroyo Medrano.

<sup>11</sup> *Morales, Carlos A. Mejoras edilicias de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Revista Técnica Nro. 125, 30 de abril, 1901, pp. 27-44.



“En Buenos Aires, con sus dos millones de habitantes, sus angostas calles flanqueadas de edificios de 3 y 4 pisos, atascadas y congestionadas por el tránsito, sin sol, sin luz, sin aire y con un índice de mortalidad en plena ascenso (...) no ha surgido aún el propósito de emprender el estudio de un plan de reformas del municipio (...) Cada año que se pierde se disminuyen las probabilidades de hallar una solución económica del problema (...) y parece complacerse en formular el sistema de los ‘proyectitos’, para luego reemplazarlos por otros (...) Estamos obligados a mirar más allá del límite Entre Ríos-Callao como zona de preocupación”.

Por ende, la propuesta concreta consistió en la superposición de un sistema de diagonales sobre el tejido de la ciudad hasta la zona de Almagro, generando una malla romboidal sobre el viejo damero “sin apartarse de los grandes lineamientos del actual trazado de la ciudad”. Propone 9 avenidas principales y otras tantas más allá de Plaza Miserere “que se irían abriendo paulatinamente”.<sup>12</sup>

Mientras tanto, el nuevo Intendente Municipal *Carlos T. de Alvear* contrataba en 1907 al arquitecto y urbanista francés *Joseph Antonie Bouvard* (1840/1920) para formular un proyecto de “transformación edilicia”.<sup>13</sup> Bouvard había actuado en París como Director de Parques y Jardines y luego como Director del Servicio de Arquitectura (en reemplazo de Alphand), y se le debe por ejemplo el diseño de los jardines del Campo de Marte.<sup>14</sup>

Los fundamentos y características del plan fueron publicados en el folleto *El nuevo plano de la ciudad de Buenos Aires* y sus principales objeciones fueron resumidas en *Las Avenidas* de Jaeschke.<sup>15</sup> Con respecto a tal designación, Charnourdie sostenía que:

---

<sup>12</sup> El ancho para la avenida norte-sur sería de 40 metros (10 vehículos, zona neutral y aceras de 6.25 metros). Las demás avenidas centrales tendrían: diagonales noreste-sudoeste y sudeste-noroeste de 32,50 metros, y las que concurrían a Plaza de Mayo, de 26,50 metros.

<sup>13</sup> Lo acompañaban en su gestión: *Carlos M. Morales* (Director de Obras Públicas), *Charles Thays* (Director de Parques y Paseos), *Anastacio Iturbe* (Secretario de Hacienda) y *Fernando Pérez* (Diputado). En: *Tartarini, Jorge. El Plan Bouvard para Buenos Aires (1907–1911). Algunos antecedentes.* En: *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas* Mario J. Buschiazzo Nro. 27-28, 1989-1991, pp. 105-113.

<sup>14</sup> *Tartarini, Jorge. Bouvard, Joseph Antonie.* En: *Diccionario Histórico de Arquitectura, Hábitat y Urbanismo en la Argentina, SCA/FADU-UBA, 1992.* Asimismo, es recomendable la lectura de: *Tartarini, Jorge. Planes de transformación de Buenos Aires entre 1907 y 1913.* Jornadas de Homenaje a José Luis Romero, Centro Cultural San Martín, 1988 (mimeo).

<sup>15</sup> El clima de discusión instaurado en la ciudad es interesante observarlo también desde la perspectiva de: *Tartarini, Jorge. La polémica Bouvard-Jaeschke (Buenos Aires, 1907/1911).* Buenos Aires: Revista DANA-Documentos de Arquitectura Nacional y Americana Nro. 30, 1991, pp. 44-52.

“Cualquier ilustre personalidad fracasaría si preparara en dos años un plan de transformación, dado que resultaría meramente teórico. En el país hay más de veinte profesionales competentes a quienes encomendar tal tarea, que conocen a fondo las necesidades a satisfacer, y luego de efectuado el trabajo, entonces sí sería prudente convocar a un especialista”.<sup>16</sup>

Bouvard completó dos años más tarde su propuesta definitiva, que consistía en un sistema de 32 avenidas “diagonales” (oblicuas) sobre el centro de la ciudad que se superponía al trazado cuadrangular, urbanizó la Quinta de Hale, proyectó la futura Plaza del Congreso, definió el trazado para la Exposición del Centenario y realizó el proyecto de un hospital con dos mil camas.

La apertura de avenidas diagonales tendía a descomprimir el área central, generando situaciones espaciales irregulares, que elevarían el valor de los terrenos y romperían la monotonía de las calles “excesivamente rectas y aburridas”, al tiempo en que –con orientación favorable– otorgarían condiciones más agradables e higiénicas, “contribuyendo al saneamiento general del municipio”.

La necesidad de modificar el esquema tradicional condujo a la introducción de vías convergentes y concéntricas diagonales, vinculando plazas, parques, encrucijadas y edificios públicos, que implicó: el *ensanche y/o apertura de plazas*<sup>17</sup>, el *ensanche y/o apertura de parques*<sup>18</sup> y el *ensanche y/o apertura de calles*<sup>19</sup>. Finalmente, el plan fue concebido como una guía para la gestión municipal, determinando “reglas generales que deberán seguir las autoridades, de acuerdo con las circunstancias y los recursos disponibles.”<sup>20</sup>

---

<sup>16</sup> Charnourdie, Enrique. *Actualidades edilicias*. Buenos Aires: Revista Técnica Nro. 42, enero, 1907, pp. 153-154.

<sup>17</sup> *Hacia el Norte*: FF.CC. Pacífico, Guayanas y Alvarez Thomas, Forest y Colegiales, Av. del Tejar y Huidobro. *Hacia el Sur*: Patricios y Suárez, Chiclana y Dean Funes, Coronel Roca y La Fuente, Derqui y Larrazábal. *Y hacia el Oeste*: Sud América y Jonte, Rivadavia y Chivilcoy.

<sup>18</sup> *Hacia la línea Oeste*: Av. Paseo en Gaona desde Parque Centenario hasta Seguro. *Hacia la línea Norte*: Avenida hasta los límites Vértiz (Libertador), Retiro, Forest, Los Incas, Congreso, Triunvirato, Nazca. *Y hacia la línea Sur*: La Plata y Asamblea, Roca y Lacarra, Villa Riachuelo.

<sup>19</sup> Las arterias afectadas eran: Santa Fe, Córdoba, Independencia, San Juan, Caseros, Suárez, Bustamante, Canning, Rivadavia, Soler, Gascón, Belgrano, Pampa, Pino, Monroe, Republicuetas, Humboldt, Castañares, Derqui y Cruz.

<sup>20</sup> Novick, Alicia y Piccioni, Raúl. *Urbanismo*. En: Diccionario Histórico de Arquitectura, Hábitat y Urbanismo en la Argentina, Buenos Aires, SCA/FADU-UBA, 1992.

Avanzando un poco más entre el copioso caudal de planes y de proyectos para Buenos Aires diseminado entre las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX –lo que echa por tierra cierta idea recurrente que hoy subyace respecto de la inexistencia de un acervo disciplinario de envergadura–, en 1925 se aprobó el “*Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio: El Plano Regulador y de Reforma de la Capital Federal*”, que fuera elaborado por la Comisión de Estética Edilicia.<sup>21</sup>

Constituye el primer documento concebido en el país según los criterios de lo que consideraban sus contemporáneos una nueva ciencia: el “urbanismo”. Y planteaba la necesidad de considerar los “partidos fronterizos” como parte de la aglomeración. La mayor parte de sus proyectos se localizaron en el área central, con tres ejes fundamentales: la *recuperación del río*, la *cualificación del centro* y el *equipamiento suburbano*.<sup>22</sup>

Los autores del Plan conocían los términos del debate urbanístico internacional y en función de ello efectuaron una articulación entre las diferentes corrientes. El documento reconoce explícitamente a dos modelos referenciales que toma como puntos de partida: por un lado, al *Plan de Bouvard*, donde la apertura de avenidas diagonales tendiente a descomprimir el área central y generando situaciones espaciales irregulares que elevarían el valor de los terrenos; y por otro, el movimiento de la *City Beautiful*, donde las “urbanizaciones suburbanas propulsaban un contraefecto en la estructura de la ciudad, como manifestación anti-urbana”.<sup>23</sup>

## Intervenciones sobre el área central

---

<sup>21</sup> Dicha Comisión fue convocada y presidida por el propio *Intendente Carlos M. Noel*, y estaba integrada por: *Arq. René Karman* (en representación de la Municipalidad), *Arq. Carlos Morra* (presidente de la Sociedad Central de Arquitectos), *Ing. Sebastián Ghigliazza* (Director de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas de la Nación), *Arq. Martín Noel* (Presidente de la Comisión Nacional de Bellas Artes), *Víctor Spotta* (Director General del Departamento de Obras Públicas de la Municipalidad) y *Jean Charles Forestier* (en representación de la Municipalidad de París).

<sup>22</sup> Los temas considerados fueron diversos: vialidad y tráfico; un plan de espacios verdes; construcciones hospitalarias, de abastecimientos y servicios; y la creación de conjuntos monumentales tales como: la avenida Norte–Sur, la avenida Costanera (tributaria del proyecto de 1898) que naciera en Puerto Nuevo y terminara en los límites del Municipio, la eliminación de Puerto Madero, la explanada de Retiro, el Parque Centenario y la transformación del entorno de las plazas de Mayo, Congreso, Constitución y Miserere.

<sup>23</sup> *Suárez, Odilia. Planes y Códigos para Buenos Aires. 1925/1985*. Buenos Aires: EUDEBA, Serie Ediciones Previas, 1986.

Tras la visionaria intervención de Rivadavia de los años 20, fue el *Dr. José Marcelino Lagos* (1828/1895) quien propuso en 1869, enmarcado en el modelo haussmaniano, abrir nuevas arterias de comunicación, anticipándose al trazado de diagonales y avenidas que presidirán el debate posterior sobre la transformación de la ciudad.<sup>24</sup> Su propuesta consistió en un planteo simétrico que implicaba:

- la construcción de una avenida de circunvalación con centro en Plaza Lorea y con un radio de 2.500 metros y un ancho de 200;
- la apertura de dos avenidas de una cuadra de ancho: una entre Rivadavia y Victoria, y la otra entre Lorea-Paraná y Ceballos-Montevideo;
- dos avenidas diagonales de 30 metros de ancho que atravesaran todo el círculo con intersección en la Plaza Lorea, donde se formaría un parque de 9 manzanas, y cada 5 cuadras de recorrido cada avenida generaría plazas de 4 manzanas.

De acuerdo al límite establecido en 1869, el *Ing. Juan Antonio Buschiazzo* propuso en 1881 la construcción de una “avenida de circunvalación” de 50 metros de ancho que denominó *Boulevard Divisorio del Municipio*: estaba comenzando a gestarse la actual Av. General Paz. Pero entró en conflicto con los pueblos vecinos (Flores, Belgrano, San Martín), discusión que se saldará con la federalización seis años más tarde.

Asimismo, ante el H. Congreso de la Nación, los Sres. *José Antonio Ocantos*, *Otto Bemberg* y *Augusto J. Coelho* presentaron en 1897 el que denominaron *Magno proyecto edilicio*, que proponía:

- la apertura de una avenida norte/sur, de 30 metros de ancho, que partiera del Paseo de Julio, y por Libertad-Talcahuano y Salta-Santiago del Estero llegase a Plaza Constitución. “*La ley del Congreso aprobó su apertura por la calles Artes-Cerrito y Buen Orden-Lima. Esta propuesta, a una cuadra y media, es menos onerosa y de más rápida ejecución*”;
- la apertura de una avenida diagonal de 30 metros que, partiendo de Rivadavia y Riobamba (Congreso) llegue, en dirección noroeste a Santa Fe y Anchorena; y otra similar que, partiendo de Victoria y Pozos en sentido sudoeste, llegue a Chiclana y Pavón, para que tengan acceso los sectores más alejados;

---

<sup>24</sup> *Martínez, Alberto. Estudio topográfico de Buenos Aires... Op. Cit., p. 105.*

–la edificación del *Mercado del Centro* en los terrenos del Puerto de Belgrano y Paseo Colón; la construcción de un pasaje o galería cubierta que diagonalmente cruce de Perú a Chacabuco (ocupado por el Mercado Central); y la reconstrucción del Mercado del Plata, dispuesto por el H. Concejo Deliberante.<sup>25</sup>

### **Apertura de avenidas diagonales**

Bajo el concepto de *Ensanche económico de las calles centrales*, Víctor Julio Jaeschke (1864/1938) –uno de los precursores del urbanismo en el país y director desde 1898 de la Comisión pro-Avenidas Diagonales– presentó en noviembre de 1902 un proyecto, aprobado dos años más tarde, en el que proponía que en menos de cincuenta años la ciudad contara con 13 avenidas de 22 metros de ancho, “más largas que la única avenida central y a un costo sumamente inferior”.

A partir de la elección de aquellas calles con menos edificios de pisos altos con construcción moderna existiesen dentro del perímetro de Caseros, Centro América-Jujuy y Paseo de Julio-Paseo Colón, tomaba 13 calles situadas a una distancia de 4 cuadras cada una: “*para ir ensanchándolas 10 o 12 metros en la medida en que progresara la reedificación de las casas antiguas, generando un retiro obligatorio de 5 ó 6 metros en las nuevas construcciones respecto de la antigua línea de edificación y premiando con altura hasta 5 pisos*”.<sup>26</sup>

Con motivo de la autorización a la Municipalidad para contratar un empréstito tendiente a la apertura de avenidas y plazas, el diputado *Dr. Pedro Luro* sostenía que:

*“Buenos Aires es una ciudad que tendremos que retajar antes de 50 años. Vive oprimida dentro de calles estrechas y sin perspectivas, con edificios viejos que reclaman piqueta y con nuevos con más espacio para lucir sus fachadas monumentales. Debería tener una gran avenida costanera, bordeando esa masa imponente de agua del Río de la Plata. Pero, necesariamente, debe romper el viejo molde, cortar sin reparos en el primitivo plano colonial y dar mayor brillo a las festividades del próximo centenario.”*

---

<sup>25</sup> Ver: *Ocantos, Juan. El magno proyecto*. Buenos Aires: Revista Técnica Nro. 43, 15 de julio, 1897, pp. 125-128.

<sup>26</sup> *Jaeschke, Víctor Julio. Ensanche económico de calles centrales*. Buenos Aires: Revista Técnica Nro. 29, 31 de agosto, 1905, pp. 58-61.

En ese marco, el diputado *Dr. Eliseo Cantón* proponía en 1905: “*Tenemos que romper este damero colonial que agranda las distancias, dificulta la circulación y niega toda belleza edilicia. Es necesario la apertura de diagonales que partiendo de Rivadavia y San Martín, una, y de Victoria y Bolívar, otra, lleguen hasta Callao y Entre Ríos, y también se precisa una avenida en sentido norte/sur*”.<sup>27</sup>

Como aporte adicional, el Congreso de la Nación tenía en estudio el proyecto del *Sr. Lainez*, quien proponía en 1906 el ensanche de la calle Perú, desde Moreno hasta el Riachuelo. La superposición de todas las iniciativas es notoria la predilección por las diagonales noreste-sudoeste y noroeste-sudeste, y por el cuadrilátero formado por Av. de Mayo, Juncal, Montevideo y Paseo de Julio.

### **Creación de los grandes paseos**

Los Sres. *Carlos Carranza* y *Daniel Soler* propusieron en 1872 a la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires la apertura de una avenida de 40 varas de ancho, atravesando el centro de las manzanas comprendidas entre las calles Rivadavia y Victoria, desde la Plaza de Mayo hasta el fin del municipio.<sup>28</sup> Luego de expropiar todas las manzanas afectadas, se venderían las nuevas parcelas resultantes y se entregaría la avenida al servicio público, adoquinada, con veredas de 5 varas (4.33 metros), con una doble vía de tranvías dividida por hileras de árboles, preparados para “edificar en ambos frentes edificios elegantes en su exterior y confortables en su interior”.

Ese era el primer paso, el siguiente fue sarmientino. Una de las ideas promotoras de la renovación urbana fue el de la apertura de la Avenida de Mayo: en un artículo publicado en el diario *El Nacional*, el 14 de marzo de 1870, donde Domingo F. Sarmiento decía que: “*Nuestra ciudad necesita urgentemente de un gran paseo, como los Campos Eliseos, el Bosque de Boulogne y el Prado, donde diariamente vaya la población de paseo en carruaje, a pie o a caballo.*”<sup>29</sup> Sobre esa concepción se sancionó el 31 de octubre de 1884 una ley que autorizaba la apertura de una avenida de 30 varas de ancho y 13 cuadradas de

---

<sup>27</sup> Memorias de la H. Cámara de Diputados de la Nación. Op. Cit., pp. 80-82.

<sup>28</sup> *Martínez, Alberto. Estudio topográfico de Buenos Aires...* Op. Cit., p. 105.

<sup>29</sup> *Beccar Varela, Adrián. Torcuato de Alvear. Primer Intendente Municipal de Buenos Aires. Su acción edilicia.* Buenos Aires: Imprenta Municipal, 1926, p. 236.

largo que, partiendo de Plaza de Mayo dividiera por la mitad a las manzanas comprendidas entre las calles Rivadavia y Victoria y terminase en la de Entre Ríos. Asimismo, como iniciativa en pro de los parques, por vez primera en el año 1874 Sarmiento proyectó y gestionó el *Parque Tres de Febrero*, tomando de la tradición estadounidense los conceptos de “valorización de la renta urbana” y “recuperación de naturaleza para el centro de la ciudad”, y de la tratadística francesa, el intento por construir un “cinturón verde” en torno a la ciudad tradicional como freno a la especulación inmobiliaria que extendía “irracionalmente” los límites del área urbanizada. “*Situado al norte de la ciudad, es lo que el Central Park es a New York, el Bois de Boulogne a París o el Hyde Parc a Londres: un pintoresco y saludable recreo, de distinción y de higiene*”.<sup>30</sup> Fue inaugurado por el presidente Nicolás Avellaneda. Finalmente, Felipe Senillosa (hijo) explicitó en 1875 la idea de formar una avenida a tramos diagonales y rectos, uniendo las cabeceras ferroviarias de Constitución y de Retiro por medio de la calle Rincón-Junín mediante la combinación de diagonales, rotondas y calles existentes, que se irían ensanchando y rectificando.<sup>31</sup>

### **Apertura de avenidas paralelas**

Los años que transitan en torno al cambio de siglo están atravesados por intensas discusiones sobre la necesidad de apertura de grandes avenidas. El 6 de agosto de 1889, por ejemplo, el H. Concejo Deliberante aprobó un proyecto del Concejal Juan A. Buschiazzo de la siguiente manera:

*“El Departamento Ejecutivo recabará del H. Congreso la autorización necesaria para expropiar los terrenos de propiedad particular afectados por la apertura de una avenida de 30 metros de ancho que partiendo de la calle Pavón, termine en la de Pueyrredón (actual Posadas), entre las calles Cerrito, Lima, Artes (actual Carlos Pellegrini) y Cambaceres (actual Bernardo de Irigoyen)”*.<sup>32</sup>

---

<sup>30</sup> *Martínez, Alberto. Estudio topográfico de Buenos Aires... Op. Cit., p. 116.*

<sup>31</sup> *Gutiérrez, Ramón y De Paula, Alberto. La encrucijada de la arquitectura argentina. 1822–1875. Buenos Aires: Departamento de Historia de la Arquitectura, 1968, p. 56.*

<sup>32</sup> *Morales, Carlos M. Estudio topográfico de la ciudad de Buenos Aires. Censo General de Población, Edificación, Comercio e Industrias de la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires: Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, 1906, pp. 394 y sig.*

El 27 de septiembre de 1895 el H. Concejo Deliberante retomó el proyecto, en donde se sostenía su conveniencia porque:

*“Su ubicación en el centro de las manzanas de Artes, Cerrito, Buen Orden y Lima resulta equidistante de los boulevards de los Paseos de Julio y Colón con respecto a los de Entre Ríos y Callao (...) Su extremo sur termina en la gran Plaza de Constitución y en su extremo norte se une con la de Alvear (...) Cortando estas manzanas no se lleva por delante ningún monumento público (...) El trazado por el centro de las manzanas constituye un verdadero sistema de higienización urbana, demoliendo los edificios en su parte más ruinosa”.*<sup>33</sup>

En medio de este debate sobre avenidas paralelas, en 1890, junto con la asignación de un empréstito interno y externo, el H. Congreso de la Nación aprobó la apertura de una avenida de 30 metros de ancho que, partiendo de la calle Pavón, terminara en el Paseo de Julio, entre las calles Cerrito-Lima y Artes-Buen Orden.

Cuatro años después, “el H. Concejo Deliberante dictó la apertura de una de avenida en dirección norte/sur, de 28 cuabras por 35 metros de ancho, en el centro de las manzanas comprendidas por las calles Artes, Cerrito, Buen Orden y Lima, desde Av. Alvear y calle Arroyo hasta Constitución”<sup>34</sup>, y con ello abrió paso a otras de las importantes fuentes de conflicto entre Municipalidad y vecinos.

En 1895 fue aprobado el proyecto definitivo que formuló el Departamento de Obras Públicas, con las modificaciones introducidas por el Concejal Juan A. Buschiazzo. Asimismo, patrocinado por la Comisión de Catastro, el H. Concejo Deliberante aprobó el 21 de noviembre de 1898 la apertura de avenidas diagonales que arrancarían de los 4 ángulos del futuro Palacio del Congreso. Luego de diez años, el Intendente Rosetti intentó revivir el proyecto.

El *Dr. Eugenio Badaro*, opositor de las avenidas diagonales, propuso en 1905 la apertura de una avenida norte/sur que intentaba cortar las manzanas en un ancho de 30 metros entre las calles Artes-Buen Orden y Cerrito-Lima, desde Constitución hasta Retiro, y construir recovas en sobre los frentes. La crítica especializada sostenía:

---

<sup>33</sup> Córdoba, Alberto. Juan A. Buschiazzo. Arquitecto y urbanista de Buenos Aires. Buenos Aires: Asociación Dante Alighieri, 1983, pp. 49 y sig.

<sup>34</sup> Casares, Alberto. Mensaje del Intendente. En: Memorias de la Intendencia Municipal de 1904. Buenos Aires: Imprenta Municipal, p. 315.



“Estamos seguros de que habrá muchos deseos de ver desaparecer las recovas que quedan, pero muy pocos dispuestos a la idea de verlas multiplicarse.”<sup>35</sup>

En esa efervescencia intelectual, el *Ing. Emilio Mitre*, presidente de la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados, propuso en 1908 la apertura de una avenida norte/sur entre las calles Maipú y Florida. Si bien la propuesta fue muy elogiada por “defensores de la calle Florida”, para los especialistas “no tiene cabida siendo tan próxima al Río y a los paseos que limitan la ciudad, si se tiene en cuenta un plan de conjunto.”<sup>36</sup>

### **Diagonales de Adrogué y Devoto**

Con la discusión de avenidas diagonales o paralelas primeramente, y luego, diagonales u oblicuas, en rigor lo que se estaba poniendo en juego era cuál resultaría la mejor solución a los problemas de accesibilidad al centro de la ciudad. Lo que se evaluaba, además, era cómo abrir el damero del modo menos costoso desde el punto de vista económico, y cómo potenciar el rédito que ofrecería la diversidad de soluciones espaciales de las diagonales, así como lo que observaban como sus inmejorables condiciones en los desplazamientos.

Con esa misma lógica fue que, tiempo atrás, en 1872, los arquitectos *Nicolás y José Canale* presentaron el proyecto para la Ciudad de nueva planta de Adrogué, Partido de Almirante Brown, propiedad del *Sr. Esteban Adrogué*. Para ello recuperaron la experiencia de *Santiago Bevans* en el planteo de un “Plano para una ciudad” (1828). Su propuesta constituyó la primera materializada en el país con un trazado de avenidas diagonales.

Enmarcado por la intersección de dos vías ferroviarias y un camino principal (actual Ruta Nacional 210, Av. Belgrano al 12000) y sobre un trazado consolidado, se le superpuso un polígono cuadrado central de 500 metros que remataba en sus vértices a la manera de un *rond-point* parkizado. Sus dos diagonales, perfectamente simétricas, generaban en su cruce una quinta plaza central circular. Las seis manzanas resultantes

---

<sup>35</sup> *Charnourdie, Enrique. Avenidas ¿diagonales o paralelas?.* Buenos Aires: Revista Técnica Nro. 31, 31 de octubre, 1905, pp. 98-99.

<sup>36</sup> *Charnourdie, Enrique. Avenidas.* Buenos Aires: Revista de Arquitectura Nro. 51, diciembre, 1908, p. 199.

adquirían un carácter triangular, con más de 220 metros en el cateto. Un anillo envolvente del cuadrado principal, de 150 metros de espesor, servía como enlace y fuelle con la trama urbana ya constituida.

Simultáneamente, en 1873 *Florencio E. Núñez*, poseedor de grandes extensiones de tierra al norte del pueblo de Belgrano, contrató a *Juan Antonio Buschiazzo* para que proyectara la apertura de calles en un nuevo pueblo que llamaría Saavedra (dentro del perímetro delimitado por San Isidro, General Paz, Melián, Ruiz Huidobro, Plaza, Republicuetas, Manuela Pedraza, Crámer y Núñez). Quince años después, delineó Villa Alvear –luego Palermo– (entre las calles Godoy Cruz, Córdoba, Canning y Santa Fe).<sup>37</sup>

Y por encargo del Banco Inmobiliario<sup>38</sup>, tras la reciente experiencia implementada para el centro de Adrogué y para la ciudad de La Plata, el 25 de febrero de 1889 el *Ing. Juan A. Buschiazzo* presentó el proyecto, que más tarde gestionó y materializó, del trazado regulador del barrio de *Villa Devoto*, en las antiguas fracciones de Antonio Devoto. Allí estaban las cota más altas de la ciudad, sobre una malla reticular homogénea, atravesada oblicuamente por dos vías ferroviarias paralelas.

Sobre un cuadrado amanzanado ortogonalmente, con diez cuadras de lado, se le superpusieron dos avenidas diagonales que formaban un ángulo de 45 grados, y en el cruce de ambas se ubicó la plaza barrial cuadrada, que tomó dos cuadras de largo, como centro del trazado, en torno a la cual se instaló el equipamiento urbano (comercio, salud, educación, etc.).

### **Entorno de la plaza del Congreso**

El incremento en la cantidad de “*casas y locales de negocios, condensados en el mismo centro de la ciudad, capaz de mejorar las condiciones de salubridad y de suprimir totalmente los conventillos*”, así como el crecimiento de la edificación urbana dentro del perímetro servido por obras sanitarias, fue el argumento utilizado por *Dr. Hilarión Larguía* para la presentación en 1903 de un *Proyecto de Concesión de Avenidas Diagonales para la Ciudad de Buenos Aires* al H. Congreso de la Nación.

---

<sup>37</sup> *Córdoba, Alberto. Juan A. Buschiazzo. Arquitecto y urbanista de Buenos Aires.* Buenos Aires: Asociación Dante Alighieri, 1983.

<sup>38</sup> Luego de 1893 se convirtió en “La Inmobiliaria Compañía Argentina de Seguros”.

Tras la expropiación de 39 manzanas, propuso la apertura de cuatro avenidas diagonales que partirían del edificio del Congreso en línea recta hacia: Parque Lezama, Plaza San Martín, Centro América (actual Av. Pueyrredón) esq. Tucumán y Jujuy esq. Estados Unidos. *“La historia de las grandes obras públicas emprendidas en París en tiempos de Napoleón III por el barón Haussmann confirman estos augurios”*.<sup>39</sup>

Hacia 1905 toma nuevo impulso un mudo interrogante: ¿la apertura de avenidas diagonales debería llegar al “centro” del centro político administrativo por excelencia (el entorno de la Plaza de Mayo) o, en su defecto, hasta “la puerta de entrada” al centro de la ciudad (el entorno de la Plaza Congreso)? Tras archivar el proyecto de Ordenanza por parte de la Comisión Municipal, sometido a estudio por los Sres. Biedma, Bravo y Rosa, y en el que disponía la adquisición de los inmuebles ubicados en las manzanas comprendidas entre las calles Rivadavia, Victoria, Cevallos y Entre Ríos a fin de dedicarlos a plaza del futuro Congreso, los Sres. Aguirre y Carranza, como miembros de la Subcomisión de Obras Públicas, argumentaron tal decisión:

*“La Avenida de Mayo vendría a ser mutilada en su reducida extensión por un espacio de tres cuadras, para crear una plaza innecesaria e inconveniente. Está bien que plazas y parques se erijan en favor de la comodidad y la higiene de sus habitantes, pero no debe elegirse la parte más céntrica donde el terreno es más valioso y la estética exige mayor edificación”*.<sup>40</sup>

La Comisión de Obras Públicas de la H. Cámara de Diputados aprobó entonces el proyecto de expropiación de los terrenos que rodeaban al Palacio del Congreso, cuya forma octogonal permitía el ensanche de las calles que lo rodeaban y la formación de una plaza.<sup>41</sup> El Arq. Víctor J. Jaeschke opinaba:

*“Respecto al trazado de avenidas diagonales, que partiendo de las plazas Retiro y Lezama convergerían en la Plaza Congreso (para terminar una en Av. Chiclana y otra en Santa Fe y Anchorena), como las proyectó una empresa privada extranjera (que aspira sólo a halagar a los congresales y a conservar la simetría del plano de la*

---

<sup>39</sup> Memorias de la H. Cámara de Diputados de la Nación. En: Buenos Aires: Revista Técnica Nro. 30, 30 de septiembre, 1905, pp. 80-82.

<sup>40</sup> Jónico. La plaza del nuevo Congreso. En: Buenos Aires, Revista de Arquitectura Nro. 23, 31 de mayo, 1905, pp. 12-14.

<sup>41</sup> Jaeschke, Víctor Julio. La Plaza del Congreso. Buenos Aires: Revista de Arquitectura Nro. 29, 31 de mayo, 1905, pp. 69-70.

ciudad), debe desecharse porque: la confluencia de 4 diagonales más la Av. de Mayo sobre el Palacio del Congreso, en donde ya llegan 5 calles (Rivadavia, Victoria E y O, Riobamba y Pozos) constituiría un peligro en días de revuelta (pudiendo colocar 5 cañones sobre él), concentrarían tránsito y ruido excesivos, y no desviarían ni descentralizarían el tránsito del centro ya que éstas distan bastante”.<sup>42</sup>

### **Apertura de una avenida norte-sur**

Tras la presentación del proyecto de ley que el Intendente remitió al Poder Ejecutivo Nacional declarando “*de utilidad pública la apertura de una avenida de 35 metros de ancho que, partiendo de calle Pueyrredón y pasando por el centro de las manzanas de Cerrito-Artes y Lima-Buen Orden, llegue a Plaza Constitución*”<sup>43</sup>, Víctor J. Jaeschke efectuó una defensa de su proyecto. Al mismo tiempo, desacreditó la propuesta de apertura de la avenida norte/sur dado que:

*“Resulta igualmente paralela a la infinidad de calles de igual extensión; no acortará ninguna distancia entre el Paseo de Julio y Plaza Constitución (...) Las diagonales crearían manzanas y terrenos irregulares, que contribuirían a cortar la monotonía de las calles nuevas, excesivamente rectas y aburridas; las habitaciones de las casas que sobre ella se construyan recibirían tanto al frente como sobre los patios una orientación más favorable, que las haría más agradables e higiénicas, contribuyendo a mejorar la salubridad pública en la Capital (...) Obligaría también a expropiar y reconstruir las casas en su totalidad, mientras que con avenidas paralelas sólo dejarían algunas de existir”.*

El proyecto de la avenida norte/sur, “que resucitó el Intendente luego de diez años de abortado por indiferencia general, no transformará el aspecto monótono de Buenos Aires”. Si bien se opone al proyecto de diagonales sobre Plaza Congreso, considera que el plan “*debería complementarse en el futuro con el trazado de 3 diagonales más: una del Dique Nro. 1 hacia la Plaza Monserrat para terminar en la calle Soler, al noroeste de Córdoba y Anchorena; otra de la Plaza Miserere a la Plaza Constitución,*

---

<sup>42</sup> Jaeschke, Víctor Julio. *¿Avenidas diagonales o paralelas?*. Buenos Aires: Revista Técnica Nro. 30, 30 de septiembre, 1905, pp. 77-80.

<sup>43</sup> Charnourdie, Enrique. *Avenida Norte-Sud*. Buenos Aires: Revista Técnica Nro. 29, 01 de agosto, 1905, p. 70.

*prolongable hasta la Vuelta de Rocha; y por último, la prolongación de Rivadavia, desde Medrano hasta Plaza Retiro, atravesando Callao y Viamonte*".<sup>44</sup>

Con lo cual, se observa la intensidad de las discusiones y la agenda de problemas a dar respuesta. Amplia, profusa, entreverada. Desde esa lógica, la normativa urbanística intentará acompañar los procesos de recomposición del tejido mediante nuevas herramientas de regulación.

### **Consideraciones finales**

Tanto las prédicas higienistas como los conceptos de "orden", "accesibilidad" y "saneamiento" resultan ser entonces las constantes en las acciones urbanísticas que recuperó Buenos Aires. Una ciudad que creció en torno a un núcleo central fuertemente estructurado, mediante una expansión en anillos sucesivos. Posteriormente, la traza lineal del ferrocarril reorientó su crecimiento con ejes de vinculación a áreas agroproductivas. Las sucesivas estaciones ferroviarias se constituyeron en centro de pequeñas urbanizaciones y el tranvía se ocupó luego de enlazar áreas dispersas.

Entre 1880 y 1930 se consolidan los centros fundacionales de poblados nacidos en torno a las estaciones en el marco de una política agroexportadora con la cual se recibió un importante flujo migratorio europeo. Esta población se localizó en extremas condiciones de hacinamiento principalmente en torno al centro de la ciudad y, en menor medida, alrededor de las incipientes áreas subcentrales.

Evidentemente, el ferrocarril ha sido el medio de transporte que estructuró todo el proceso de metropolización, siguiendo las cotas altas demarcadas por la topografía. En un primer momento, fue el tranvía a caballo quien abasteció al área central, luego el tranvía eléctrico pudo alcanzar también a las estaciones ferroviarias de la periferia y el auge del colectivo, con su inherente libertad de desplazamiento, cubrió y potenció toda el área urbanizada.

El paso de aldea a metrópolis ha significado la permanente sustitución de suelo rural por urbano. Proceso que se materializó mediante precisas tendencias de expansión y de consolidación. La ciudad por la que hoy transitamos es, en realidad, una conjunción de ciudades yuxtapuestas, que con el paso del tiempo fueron alcanzando su apogeo y

---

<sup>44</sup> Jaeschke, Víctor Julio. *¿Avenidas diagonales o paralelas?*. Buenos Aires: Revista Técnica Nro. 30, 30 de septiembre de 1905, pp. 77-80.

desarrollo. Las élites de Buenos Aires intentaron hacer una ciudad “moderna”, con nuevos parques, *boulevards* y palacios, y lo hicieron a partir de un persistente tríptico de apoyo: capital inglés, gusto francés y mano de obra italiana.

Junto a las familias tradicionales vinculadas desde décadas anteriores al poder económico y político, y a las recientes enriquecidas por el negocio agroexportador y la especulación financiera, se perfiló un sector de trabajadores medios urbanos, formado por empleados administrativos, de servicios y profesionales, con amplias posibilidades de progreso socioeconómico, y una gran masa de población ligada a talleres manufactureros o a la construcción, que conformaría un sector obrero urbano.<sup>45</sup>

Con un esquema en abanico, confluían hacia la ciudad la mayor parte de las redes ferroviarias del país; y la localización del Puerto Madero frente a la propia Casa de Gobierno vino a confirmar el control histórico de Buenos Aires sobre la salida de materias primas y entrada de productos elaborados. La irrupción del tranvía sobre el tejido construido y congestionado, no hizo más que otorgarle mayor accesibilidad y dinamismo a un área central que logró reunir a las principales fuerzas políticas y religiosas y, también, comerciales y financieras de la sociedad.

Fueron años en los que se incorporaron en la ciudad tecnologías y estéticas tan sofisticadas como ajenas, que lograron amalgamarse a la vieja estructura urbana y que expresan una serie de tensiones entre *forma* y *función*, entre *necesidades* y *respuestas*, entre *ofertas* y *demandas*, entre *modernidad* y *progreso*.

---

<sup>45</sup> El descontento social en tal sentido motivó la organización de asociaciones de inmigrantes, quienes comenzaron a reclamar por intereses sectoriales y su inclusión en el sistema político. En 1912, la Ley Sáenz Peña representó un paso intermedio hacia la democracia, ya que sólo concedía el voto a los propietarios de clase media y a la minoría de trabajadores nativos, quedando la mayoría de obreros inmigrantes fuera del sistema, sin una legislación que facilitase su naturalización.