

XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán, 2007.

La calle Corrientes: el largo camino de su ensanche, el resurgimiento del tema. 1928-1932.

Gruschetsky, Valeria Ana (UBA / UTDT).

Cita:

Gruschetsky, Valeria Ana (UBA / UTDT). (2007). *La calle Corrientes: el largo camino de su ensanche, el resurgimiento del tema. 1928-1932. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-108/434>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

XI° JORNADAS INTERESCUELAS/ DEPARTAMENTOS DE HISTORIA

Tucumán, 19 al 21 de Septiembre de 2007

Título: La calle Corrientes: el largo camino de su ensanche, el resurgimiento del tema. 1928 - 1932

Mesa Temática: N° 51 CIUDADES – IDEAS - IMAGENES . Otra vez sobre transiciones, transacciones e intercambios entre Europa y el mundo hispano-americano. Siglos XVI-XX

Universidad, Facultad y Dependencia: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Carrera de Historia / Universidad Torcuato Di Tella, Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad

Autora: Valeria Ana Gruschetsky, (Profesora de historia, Tesis de Licenciatura en Curso)

Dirección: Pico 2071 – Capital federal

Teléfono: 4702-7018 / 15 5920-5202

Dirección de correo electrónico: vgruschetsky@yahoo.com.ar

La calle Corrientes: el largo camino de su ensanche, el resurgimiento del tema. 1928 –1932

“No nos fatigaremos de repetir el vulgar precepto de urbanismo según el cual la utilidad de las vías de intercambio se aprecia según su aptitud para vincular puntos extremos creadores de movimiento. Pues la creación de grandes avenidas puede obedecer a dos causas perfectamente distintas: o con arterias de circulación o meras creaciones ornamentales”

“El ensanche de Corrientes” (extracto)

La Nación 16/0 7/1929

El tráfico es uno de los problemas urbanos más importantes que se presentan en las grandes ciudades. El crecimiento horizontal y vertical y el número de habitantes que viven y circulan en ellas obligan al estado a replantearse la planificación de la ciudad. La determinación de los tipos de transportes y la apertura y ensanche de calles aparecían como las soluciones frente a las nuevas necesidades que adquiría el espacio metropolitano. En este sentido, los problemas de circulación, particularmente en el área céntrica, con calles demasiado angosta para soportar el nuevo caudal del tránsito - vehículos particulares y públicos y peatones-, se convertían en el principal argumento para llevar adelante la reforma y renovación del centro de la ciudad de Buenos Aires.

Estos aspectos eran propios de las dificultades con que se enfrentaba una ciudad en su proceso de transformación en ciudad moderna. Es decir, el cambio de carácter y su nivel de complejización, a partir del proceso de reurbanización del centro, nos presentaba una imagen en la que se conjugaban elementos contradictorios. La ciudad encerraba en un mismo espacio, tal como plantea Carl Schorske, esa dicotomía que se

materializa entre las ideas que representan a la ciudad como “virtud” o la ciudad como “vicio”.¹ En Buenos Aires los adelantos técnicos se estaban adoptando, como vemos en el ejemplo del crecimiento del transporte automotor² y en la proyección y elaboración de planes que procuraban un desarrollo racional para ella, pero las trabas que se presentaban para su ejecución total contribuían al caos, haciendo visible la otra cara del proceso:

*“El ensanche de la calle Corrientes ha originado un fenómeno curioso y es producir una calle que a cada trecho tiene patios enormes, formados por las desiguales líneas de edificios. Estos patios están encerrados a los costados por las medianeras de los edificios que tiene que ser demolidos”.*³

Es en una tercera clasificación sobre la idea de ciudad que Carl Schorske encuentra una síntesis de las anteriores: “la ciudad más allá del bien y del mal”, donde se hallan “...sus glorias y sus horrores, su esplendor y su fealdad”, cualidades que se conjugan y la convierten en “...el terreno esencial de la existencia moderna”⁴. Es desde este marco, de donde partimos para pensar las cuestiones del tránsito, la congestión y descongestión en relación a la transformación de Corrientes en avenida.

El presente trabajo apunta a analizar la dinámica que se estableció entre el intendente y el Concejo Deliberante para ver las trabas y conflictos que retrasaron en forma constante la ejecución de la obra de ensanche de la calle Corrientes, concentrándonos en las cuestiones que surgieron en torno al tráfico urbano. Nos centraremos en el periodo que transcurrió, principalmente, entre las intendencias de José Luis Cantilo y Rómulo S. Naón⁵, precisamente, cuando los conflictos giraban alrededor de la idea de “estado de obra permanente”, y así tener una aproximación a los múltiples intereses que surgían frente a la realización de vías rápidas de circulación, un tipo de obra pública que se enmarcaba dentro de los nuevos tópicos que planteaba la ciudad

¹ Véase Carl E Schorske “La idea de ciudad en el pensamiento europeo: de Voltaire a Spengler” en Schorske, Carl E., *Pensar con la historia. Ensayos sobre la transición a la modernidad*, Taurus, Madrid, 2001

² Entre 1920 y 1930 el campo automotor se triplicó en la ciudad, pasó de 14.701 vehículos a 41.429 (se tienen en cuenta los autos particulares, de alquiler y ómnibus). Datos tomados del Boletín de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Años 1925-1928. Anuario Municipal 1931-1932. Pág 42

³ Artl, Roberto, “El ensanche de la calle Corrientes. Queja extraordinaria al intendente”, *Don Goyo*, 16 de Noviembre de 1926

⁴ Ibid. Nota 1, pág 97

⁵ Esta periodización incluye los últimos meses de la intendencia de Horacio Casco (los seis meses entre el triunfo electoral de Yrigoyen y su asunción), la intendencia de José Luis Cantilo (15/11/1928 – 6/09/1930), la intendencia de José Guerrico (18/09/1930- 20/02/1932) y la intendencia de Rómulo S. Naón (20/02/1932 -19/11/1932)

moderna y que daba cuenta de esa dicotomía que planteamos a partir de las ideas de Carl Schorske.

Frente a esta nueva problemática, atravesada por la dinámica política propia de la ciudad de Buenos Aires, nos interesa, también, reflejar el grado y la forma de participación que tuvieron los técnicos y especialistas a través de sus planes y proyectos de urbanización, las empresas y cooperativas de transportes – subterráneos y colectivos- y los vecinos.

El tráfico, sus problemas y soluciones: los planes de urbanización

Las crónicas en la prensa durante la décadas del veinte y treinta nos muestran una imagen de caos y conflicto en relación a la circulación lenta que traían consigo las calles angostas, haciendo eco a la necesidad planteada sobre el cambio por vías rápidas de circulación. Así, la cuestión del tráfico, se convertía en la más nombrada “justificación o excusa” para realizar obras públicas de ensanches y aperturas de calles, solución que encontraba la administración de la ciudad a los problemas de la congestión en Buenos Aires.

En el Plano Regulador y de Reforma de la Capital Federal de 1925, el tráfico tiene un apartado especial –“Consideraciones sobre el tráfico-, espacio en el que la comisión del plan se propuso “...realizar un estudio particular sobre este importante asunto.”⁶ El diagnóstico, elaborado por especialistas convocados por la comisión del plan, determinó que para mejorar las condiciones era necesario:

1° Trazado de Avenidas principales N. a S. (perforaciones) en la zona de congestión o sea la faja de la ciudad paralela al Puerto de la Capital, con sus correspondientes desvíos o empalmes diagonales para unir entre sí los centros de mayor afluencia.

2° Sistema orgánico de vialidad que se ha expuesto y analizado en los Capítulos 2° y en el de vialidad, en el que se incluye implícitamente una cierta clasificación de estas arterias en Avenidas o calles principales y secundarias.

3° Lugares especiales para el estacionamiento de vehículos y plataformas o explanadas para la distribución y clasificación del tráfico.

4° Sistema completo de líneas metropolitanas para el transporte de pasajeros en común.

5° Factores secundarios y de disposición que contribuyen hoy al mejoramiento del tráfico, como ser la clasificación de los vehículos al ejemplo del sistema de los ferrocarriles: los expresos, los trenes ordinarios y de carga, y de estos relacionados con el ancho de las calles que determinarán al propio tiempo el uso de tranvías u ómnibus; previsión de pasajes subterráneos para peatones,

⁶ Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio. El Plano Regulador y de Reforma y de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1925, Talleres Peuser , Buenos Aires.

y por fin, métodos para establecer la circulación simplificando los cruces en las encrucijadas o esquinas y en las playas de tráfico; cuya abundante preceptiva puede estudiarse, para su aplicación, en los modernos textos de urbanismo que figuran en la bibliografía del Capítulo II, así el sistema del semáforo luminoso, que trae como principal consecuencia la unidad en las órdenes distributivas del movimiento de vehículos, combinado con un cronómetro central y sistemas de timbres eléctricos, que pueden disciplinar, por decirlos así, la marcha del tráfico”⁷

En el mismo apartado se transcribe gran parte de un estudio realizado por la Compañía Anglo – Argentina sobre la misma temática, dónde señalaban a los dos grandes problemas que se presentaban en la ciudad de Buenos Aires: la congestión de la zona céntrica y la necesidad de mejorar las comunicaciones entre el centro de la ciudad y las otras zonas del municipio.

Como podemos apreciar, el problema del tráfico y la congestión era una cuestión preocupante y presente en la ciudad. Las soluciones propuestas eran una parte del asunto, ya que diferentes intereses estaban en juego. Expresión de ello fue ese estudio que realizó sobre las mismas cuestiones la Compañía que monopolizaba los transportes de la ciudad, justamente, el mismo año de la conformación de la Comisión Estética Edilicia. Éste aparecía publicado en el Plano Regulador y de Reforma y de la Ciudad de Buenos Aires como memoria y propuesta para solucionar el problema. Es importante señalar, que la compañía de capitales británicos tenía una estrecha relación con los sectores conservadores del espectro político local.

La opinión pública también estaba presente en esta discusión. En una tira cómica de Caras y Caretas de principios de 1925 que se refiere a “nuestros grandes progresos en 1924”, nos encontramos con un recuadro ilustrando los choques y la congestión. “En locomoción, llegamos hasta la congestión, y choques, atropellos y víctimas, batimos el record mundial” explicita el epígrafe⁸.

Hacia fines de la década de 1920, el problema del tráfico metropolitano continuaba siendo un reclamo de la ciudadanía porteña hacia las autoridades municipales, problema que se intensificaba con el paso del tiempo y la escasa acción de los ediles. El Plano Regulador para la ciudad de Buenos Aires brindó un interesante diagnóstico sobre la ciudad en las cuestiones relacionadas con el tráfico, pero en cuanto a su implementación, seguía sujeto a la coyuntura del momento político y la capacidad del Estado municipal para el financiamiento de las obras proyectadas.

⁷ Ibid nota 6

⁸ Caras y Caretas, 03/01/1925

Este cuestionamiento sobre la poca acción del municipio tuvo su eco en una “asamblea ordinaria celebrada en Londres por los accionistas de la Compañía Anglo-Argentina de Tranvías”. Allí se hacía mención de la “situación de incertidumbre que viene prolongándose desde años atrás debido a que las autoridades no afrontan el estudio de aquél (*el tráfico metropolitano*) en la forma que la complejidad del asunto exige”⁹

Como refleja un artículo del diario La Nación, el accionar de las autoridades no fue muy operativo en este aspecto que involucraba el bienestar de los ciudadanos en lo que se refería al “...problema que consiste en transportar diariamente varios cientos de miles de personas a través de calles estrechas que convergen hacia un solo punto de la gran ciudad donde se realiza la principal de sus actividades cotidianas.” Nuevamente, los intereses de la Compañía Anglo- Argentina se hacían presentes. Esta empresa monopolizaba los medios de transporte metropolitanos y desde 1909 tenía la concesión municipal para construir y explotar tres líneas de subterráneos, sumándose a la ya concesionada red de tranvías¹⁰.

Como señala Adrián Gorelik, a lo largo de las décadas de 1920 y 1930, “...la complejización y diversificación del transporte público urbano fue la norma en las principales ciudades del mundo.” Y a Buenos Aires se le sumaba la dependencia hacia los capitales privados y extranjeros que tenían la explotación de los servicios.¹¹ Ya en el Plano Regulador de 1925 los técnicos que realizaron el diagnóstico dejaban asentado que “El problema de la circulación en las grandes ciudades es hoy una cuestión vital. De una importancia secundaria en el pasado ha llegado a ser, con el progreso de la ciencia y de la industria, un asunto primordial por la multiplicación extraordinaria de los vehículos de tracción mecánica”¹². Las complicaciones en la circulación irían aumentando y la búsqueda de soluciones posibles y concretas plantaban, en algunos casos, proyectos con salidas drásticas, como por ejemplo el plan pensado para la ciudad de Nueva York, “*The Regional of New York and environs*”, que “...intentando lograr

⁹ La Nación, 3/07/1929

¹⁰ La compañía Anglo-Argentina estaba establecida en la Argentina desde 1887. Existían otras empresas menores que tenían participación en la red de tranvías en la ciudad de Buenos Aires pero su importancia y rentabilidad era relativamente menor. La extensión de la red tranviaria de la Ciudad de Buenos Aires en 1925 se encontraba en la siguiente situación: la Anglo Argentina de Tranvías explotaba 620 km (75,3%), Tranvías Lacroze explotaba 158,8 km (19,3%), Tranvías Eléctricos del Sud explotaba 22,7 km (2,8%) y Puerto y Ciudad de Buenos Aires explotaba 22, 1km (2,7%). García Heras, Raúl, Los transportes Porteños en vísperas de la Revolución del '30 en Todo es Historia nº 184, septiembre de 1982

¹¹ GORELIK, Adrián, *Grilla y el parque. Espacio publico y cultura urbana en Buenos Aires, 1887- 1936*, Universidad Nacional de Quilmes, 1998, pág 429

¹² Ibid. Nota 6, pág.179

más espacio para el tráfico rodado...” separaba “...la circulación peatonal de la rodada, mediante modificaciones y mejoras del sistema viario y la elevación de aceras por el nivel de la calzada”¹³.

Otro tipo de soluciones fueron los ensayos teóricos que realizaron Le Corbusier y L. Hilberseimer, dos arquitectos y urbanistas exponentes del canon modernista, que con *La ville radieuse* y *La ciudad vertical*, respectivamente, apuntaron a desarrollar de manera abstracta principios urbanísticos esenciales para analizar los fundamentos de los problemas que tenían las grandes ciudades¹⁴.

Estos tipos de ejemplos, nos permiten dar cuenta que problemáticas que se plantaban para la ciudad de Buenos Aires, también eran cuestiones que aquejaban a las grandes ciudades como París, Berlín o Nueva York. La descongestión del centro de la ciudad era uno de los objetivos primordiales de todos estos planes urbanísticos.

Volviendo nuevamente nuestra mirada sobre Buenos Aires, observamos como en la prensa y en revistas especializadas, el congestionamiento en el centro de la urbe era un fenómeno que se presentaba, cada vez, con mayor frecuencia, si no se resolvían los problemas del tránsito, más cuando era el espacio de mayor afluencia diaria.¹⁵ Razón suficiente para convertir a la calle Corrientes en unas de esas vías rápidas. A principios de 1928, en una resolución publicada en el Boletín Municipal sobre la pavimentación de la intersección de las calles Corrientes y Carlos Pellegrini se justificaba su impostergable realización debido a que era “...una necesidad pública (...) por tratarse de una arteria céntrica que soporta el tráfico más intenso del Municipio...”¹⁶

Los modernos sistemas públicos de locomoción: Subterráneos y colectivos

El problema del transporte público, su organización y racionalización tuvo un lugar importante durante los seis meses que transcurrieron entre el triunfo electoral de H. Yrigoyen el 1 de abril de 1928 y su asunción el 12 de octubre del mismo año.

¹³ Hilberseimer, Ludwing, *La arquitectura de la gran ciudad*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1979 (1927), pág 11

¹⁴ Ibid. Nota 13, pág 13. Ambos proyectos fueron reflexiones teóricas frente a las dificultades que se presentaban en las grandes ciudades europeas, las “verdaderas” metrópolis. Lo interesante es rescatar que ambos proyectos se desarrollaron durante la década del veinte, periodo que coincide con la elaboración del Plano Regulador.

¹⁵ Tanto en artículos en la prensa como en estudios realizados por Arquitectos/urbanistas aparece la zona del centro de la ciudad como aquella en la que afluje la población activa diariamente. Ver nota del Arquitecto Ernesto E. Vautier en Revista de Arquitectura, Julio de 1932 (ref. nota 51 en este mismo trabajo) y artículos varios de La Nación de 1929. Asimismo, en un artículo del mismo diario, publicado unos años más tarde (1937), vemos a Carlos M. Della Paolera reflexionando sobre los problemas del tránsito y el progresivo crecimiento de los automóviles, donde continuaba poniendo al centro de la urbe, como el lugar donde se agravaba el problema. La Nación, 19/06/1927.

¹⁶ BM, 7/03/1928

Todavía la gestión de la ciudad se encontraba bajo el Intendencia del antipersonalista Horacio Casco y fueron las acciones del poder municipal las que precipitaron, indirectamente, el dramático cambio en el transporte público urbano.

Durante ese lapso se decretaron algunas normas para regular la circulación en la ciudad. Se estableció que entre las 8 de la mañana y las 8 de la noche se prohibía en el centro el transporte tirado por caballos y los taxis sin pasajeros. La norma fue objetada en el Concejo Deliberante, principalmente por los socialistas. A pesar de ello, entró en vigencia en agosto de ese mismo año, pero frente a las reacciones adversas, el mismo día fue revocada. Al poco tiempo el transporte público en la ciudad empezó a autorganizarse, estableciendo recorridos y paradas fijas. Los taxis se convirtieron en taxis colectivos y finalmente en colectivos cuando comenzaron a levantar más pasajeros en las nuevas paradas, permitiendo un abaratamiento de los costos de pasajes. Esta organización por parte de los conductores en cooperativas autogestionadas fue lo que transformó el sistema de transporte público, convirtiéndose en la principal competencia al monopolio de la compañía Anglo Argentina.¹⁷

Los automóviles, colectivos, taxis colectivos y subterráneos, junto a los peatones, se convirtieron en los protagonistas de esta nueva problemática, cuyo escenario no era solamente el suelo – la calle -, sino también el subsuelo – espacio por donde transitaban los subterráneos-.

Los Subterráneos y el debate político municipal

Las diferentes intendencias y el Concejo Deliberante jugaron un papel fundamental en la construcción y devenir de la relación entre la Compañía Anglo-Argentina y el estado municipal. Desde fines del siglo XIX esta compañía tuvo un rol dominante en el transporte urbano de Buenos Aires. El monopolio otorgado bajo los gobiernos conservadores generaba descontentos entre los representantes socialistas y algunos radicales, y el no cumplimiento de la mayor parte de los compromisos en la concesión de la obra de subterráneos permitió el surgimiento de importantes cuestionamientos al accionar de la empresa. Al no poder concretar el plan para la realización de las dos líneas concesionadas, las presiones de los grupos opositores se

¹⁷ Walter, Richard, *Politics and urban growth in Buenos Aires 1910-1942*, Cambridge University Press, New York, 1993.

hicieron más fuertes, y, según el momento político, culminaron en la caducidad o en la renovación del contrato para la construcción y explotación del servicio¹⁸.

Dentro de los debates que se realizaron en el Honorable Concejo Deliberante, bajo la gestión de la intendencia de José Luís Cantilo, se hizo escuchar la propuesta presentada por el concejal socialista Américo Ghioldi -junio de 1929- para la construcción de las dos líneas de subtes que la Anglo- Argentina veinte años después de realizada la concesión aún seguía sin construir, donde se cuestionaba como "...la municipalidad (...), ha planteado equivocadamente el asunto (...) hasta ahora el problema se ha planteado unas veces contra la Anglo, otras con el Anglo. Parecería ser que si no estuviera el Anglo de por medio, no es posible plantear y centrar el problema."¹⁹

La expansión de la red de subterráneos se había convertido en una solución a los problemas del tráfico, ya que significaba una nueva vía de circulación alternativa. Su desarrollo concreto era una de las necesidades que demandaba la ciudad. El concejal Américo Ghioldi, como interlocutor de ellas, señalaba que "...en tanto el movimiento de concentración central promueve el crecimiento vertical de la ciudad y la consecutiva dispersión periférica acrecienta el desarrollo horizontal, el diario flujo centrípeto y reflujo centrífugo de pasajeros se acentuarán complicando día a día el más importante y difícil de los problemas urbanos."²⁰. Esta justificación racional, era parte del diagnóstico elaborado para su propuesta de participación mixta entre el Estado y capitales privados para la concesión y construcción de subterráneos.

La propuesta de una participación mixta tomaba como modelo el sistema de subterráneos implementado en París: "...queremos que el túnel sea construido por la municipalidad, que esa nueva calle como todas las otras calles de superficie pertenezcan a la comuna, y una vez construida la infra-estructura, como le llaman los franceses, nosotros someteremos a la explotación de una sociedad mixta la super- estructura y la explotación del sistema"²¹. Esta, además de ser discutida en el parlamento municipal, fue criticada en algunos medios de prensa, sin embargo, cuando fue mandada a comisión nunca más se supo de ella.²²

¹⁸ Para el papel de la Compañía Anglo Argentina en la ciudad de Buenos Aires y la relación con el estado municipal véase García Heras, Raúl, *Transportes, negocios y política. La compañía Anglo Argentina de tranvías. 1876-1981*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1994.

¹⁹ VTCD 4/06/1929, propuesta de Américo Ghioldi

²⁰ Ibid. nota 19

²¹ Ibid. nota 19

²² Ibid. nota 17

En agosto de ese mismo año, el diario La Nación publicaba un artículo que desestimaba la propuesta del concejal, alegando la diferente situación del sistema impositivo del municipio parisino al de la ciudad de Buenos Aires. La municipalidad legalmente no podía fijar impuestos a los propietarios de las fincas beneficiadas por la obra. Y principalmente, hacía referencia a que "...la experiencia indica que las obras de importancia realizadas por el Estado o por las municipalidades son sensiblemente más caras y menos eficientes, con los mismos fines, por empresas privadas."²³

A pesar de que José Luis Cantilo era el intendente (designado por el Presidente Hipólito Yrigoyen) y poseía una buena relación con el Honorable Concejo Deliberante durante los dos primeros años de gestión²⁴, se desechó la intervención directa de la municipalidad en la cuestión de los subterráneos y se continuó estimulando a los capitales privados.

A la tensa situación que ya nos había presentado el concejal Américo Ghioldi, en relación a la Anglo por el no cumplimiento de los términos estipulados en el contrato de concesión, se sumaba la solicitud por parte de la empresa del aumento de la tarifa. La propuesta del espectro político opositor al conservador era romper el monopolio y mantener la tarifa a 10 centavos. El concejal reconocía las dificultades financieras de la Anglo para el incumplimiento de sus obligaciones, "...no por mero capricho, sino por razones materiales, en tanto el Concejo no le aumente las tarifas. El Anglo Argentino no tiene interés en construir subterráneos si no se le aumenta la tarifa. Y ella no puede construirlo porque el subterráneo no hará sino sustraer pasajeros a sus propias líneas a nivel..."²⁵

Mientras los problemas entre las autoridades municipales, el Concejo Deliberante y la Compañía Anglo - Argentina se multiplicaban y las obras de las nuevas líneas ya concesionadas no se ejecutaban, otros grupos empresarios avanzaron en la concesión de otra línea de subterráneo. A fines de 1928, los empresarios Lacroze se pusieron de acuerdo con las autoridades municipales en relación a la regulación, la localización de estaciones y la construcción de la nueva línea de subterráneo que correría a lo largo del trazado ensanche de la calle Corrientes.

Nuevamente el bloque socialista no estaba de acuerdo con cómo se estaba manejando la municipalidad. Por un lado, no se tomaba en cuenta su propuesta sobre la

²³ La Nación, 13/08/1929

²⁴ Ibid. nota 17, Richard Walter plantea que a principios de 1930 el radicalismo comienza a perder poder y se profundiza la división entre los pro y los anti Yrigoyenista.

²⁵ Ibid. Nota 19

concesión en base a un sistema mixto. La dinámica continuó siendo la misma, se le otorgaba a una empresa o grupo empresario, pero la diferencia fue que empezaron a participar otras empresas o consorcios rivales²⁶

Y por otro lado, cuestionaba fuertemente "...la curiosa tramitación de una ley de concesión como la otorgada a esa empresa "argentina" (Empresa Lacroze)" por parte del Congreso Nacional y dónde "por más de un concepto perjudica la doctrina y la práctica municipal".²⁷

La concesión para la construcción y ejecución de la línea B de subte a la empresa Lacroze se efectuó en el ámbito nacional. Fue el Congreso Nacional quien sancionó la Ley 8.870 en 1912 cuando era el municipio el que tenía jurisdicción sobre el espacio de ejecución de obra. Fue por esa razón que el concejal socialista se manifestaba abiertamente en contra de la forma en que se realizó la mencionada concesión. La particularidad de un espacio como el de la ciudad de Buenos Aires era proclive a la dilución de los límites entre el poder municipal y el poder nacional²⁸. Para el representante socialista la autonomía del poder del Concejo Deliberante se ponía en juego con ese tipo de acciones y toma decisiones sobre un problema que debían resolver los diferentes actores que representaban los intereses de la ciudad y no los poderes nacionales.

Así como la propuesta del concejal socialista tuvo su espacio en la prensa, las obras del subterráneo concesionado a la empresa Lacroze también tuvieron el suyo. La puesta en marcha de las obras, puso nuevamente en el tapete la cuestión de los subterráneos y los problemas del tránsito en la ciudad. El tema resurgió en la opinión pública, reflejo de ello fueron no sólo, las columnas y artículos en los diarios, sino también, las conferencias que se realizaron en la Ciudad de Buenos Aires sobre temáticas afines, en las que participaron profesionales y técnicos nacionales e internacionales. La presencia a fines de septiembre de 1929 del arquitecto francés M. Le Corbusier, "...invitado por la Asociación de Amigos del Arte y por la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales para dictar una serie de conferencias" era un

²⁶ Para ver las concesiones y la construcción de las otras líneas de Subterráneo véase Walter Richard, *Politics and urban growth in Buenos Aires... op. cit.*, Gorelik Adrián, *La grilla y el parque... op. cit.* y García Heras, Raúl, *Transportes, negocios y política... op. cit.*

²⁷ Ibid. Nota 19

²⁸ Luciano de Privitellio señala cuando se refiere a la sanción de la Nueva Ley electoral municipal de 1918 la vital importancia que "...el presidente Hipólito Yrigoyen advirtió que el control del municipio era clave para el ejercicio del poder político y la gestión administrativa de cualquier gobierno municipal", Privitello Luciano, *Vecinos y ciudadanos. Política y Sociedad en Buenos Aires de entreguerras, Siglo XXI Buenos Aires, 2003* pág 46

reflejo de la relevancia que tenía para los porteños el pensar y reflexionar sobre las nuevas problemáticas del urbanismo moderno.²⁹

La cuestión de los subterráneos, como parte de ellas, ya había sido planteada por los técnicos de la Comisión Estática Edilicia y los de la Compañía Anglo –Argentina en el Plano Regulador para la ciudad de Buenos Aires de 1925. Estos últimos trazaban un sistema radial de subterráneos relacionándolos con la intensidad y dirección del tráfico urbano:

“En los esquemas que publicamos las direcciones dominantes de las líneas son las radiales, que corresponden a las líneas de concentración que unen los alrededores de la Capital y las zonas secundarias y periféricas con el núcleo central. Todas ellas corresponden con avenidas cuya influencia actual es considerable como canalizadoras del tráfico de las zonas que atraviesan.

Con el fin de simplificar los cambios de trenes para las combinaciones, lo cual constituye uno de los factores principales del rendimiento del sistema, estas líneas han sido trazadas en tal forma que cada una de ellas sería cruzada por casi todas las demás dentro de la zona central...”³⁰

En julio de 1929 se realizó una conferencia sobre “La construcción de subterráneos en Buenos Aires” dictada por el ingeniero Lorenzo Dagnino Pastore. Allí volvía a plantearse cómo el crecimiento de la ciudad y la “afluencia diaria hacia la zona de centralización...” generaba un crecimiento concentrado, y donde nuevamente se hacía presente la demanda de encontrar la forma de “...resolver el problema del tráfico, que se agrava de manera alarmante”. Los subterráneos eran una solución y para ello era necesario “...adoptar un plan regulador para la construcción de subterráneos, demostrando los inconvenientes que derivan de los proyectos aislados, que no armonizan los intereses generales y no llegan nunca a constituir una red armónica, ajustada a un concepto racional y exacto de la cuestión”³¹..

Tanto en el Plano Regulador, como en la conferencia del ingeniero Lorenzo Dagnino Pastore, las ideas de ordenar el tráfico para favorecer una buena circulación sin congestión se enmarcaban en un plan racional sustentado con datos concretos que buscaba la armonía para toda la ciudad.. La idea de lograr un orden, que se contraponga al caos y a la desorganización propia de esta ciudad que seguía creciendo, se convertía

²⁹ La Nación, 29/09/1929. El autor de la Ville Radieuse, dictó una serie de diez conferencias en Buenos Aires, la del 14 de octubre se trató sobre las grandes ciudades y el urbanismo “Las Cédulas: una ciudad. Un Hombre: una célula” en “Le Corbusier en Buenos Aires 1929” (S.C.A. Separata del N°107, 1979)

³⁰ Ibid. Nota 6, pág 192

³¹ La Nación, 4/07/1929

en una de las principales preocupaciones de técnicos y profesionales.³². Además, en esos planes estaban incluidos también los peatones, ya que ellos eran parte del “caos en movimiento” que el nuevo medio urbano, a través de su planes más extremos, buscaba ordenar y dividir en compartimentos separados.³³

El retraso en las nuevas líneas ya concesionadas contribuían a generar más desorden en la trama urbana, por eso el ingeniero Lorenzo Dagnino Pastore, también se hacía eco del descontento ocasionado por la no realización de las obras correspondiente. Pero por de su afinidad con los capitales privados y con la Compañía Anglo Argentina, señalaba como causa de semejante retraso la falta de incentivos a la construcción por parte de la Municipalidad. Esas obras estancadas desde 1914 eran producto de la indiferencia y de no pensar que para la industria del transporte debía ser un negocio productivo, y para eso demandaba un estímulo “sea disminuyendo el valor del capital invertido, sea favoreciéndola con tarifas bonificadas”³⁴

En cuanto al caso del subterráneo Lacroze, el ingeniero señaló las facilidades con que contaba esa empresa debido a la particularidad de su concesión, porque a pesar de las “...dificultades que resultan de ese proyecto aislado, recordó la situación especial de esa empresa, amparada por la Ley de ferrocarriles y que al margen de una concesión nacional puede eludir el cumplimiento de justas exigencias de la población, particularmente en materia de tarifas.”³⁵

En 1929 comenzaron las obras del subte B, que empero de las dificultades (se debió construir un túnel más profundo que el de la Anglo para atravesar el Arroyo Maldonado), representó un logro significativo de ingeniería y la construcción de una vía alternativa rápida para el tráfico del este de la ciudad hacia el centro.

La experiencia que se estaba viviendo con la obra del subterráneo Lacroze abonaba las ideas del ingeniero. Una vez puesta en marcha la ejecución de la obra su

³² La desorganización y el caos en las grandes ciudades modernas se convertían en una de las principales problemáticas que inquietaban a los arquitectos representantes de canon modernista. L. Hilberseimer señalaba que “la característica fundamental de las grandes ciudades es su desorganización”, agregando luego que “a las grandes ciudades les falta toda configuración organizadora”, Ibid. Nota 13, pág 2. Al igual que LeCorbusier en otra de sus conferencias se refería a la ciudad como “la suma de los cataclismos locales, ella es adición de cosas desapropiadas, ella es un equívoco.” Pero “...ella sabrá pronto quitar la incoherencia, destruir esa primer herramienta utilizada y reemplazándola ella introducirá el orden...” en “liberarse de todo espíritu académico”, ibid. nota 29

³³ Berman, Marshal, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Madrid, Siglo XXI, 1988, pág 169

³⁴ En este sentido planteaba que “La única compañía interesada pugna por asegurar, según lo expresa, un rendimiento lógico al capital que invertirá. ¿Por qué no se contempla esa situación con carácter definitivo?”, La Nación, 4/07/1929

³⁵ Ibid Nota 31

ritmo acelerado fue sorprendente, a pesar de ciertos inconvenientes que surgieron entre el Departamento Ejecutivo y el Concejo Deliberante durante la construcción del primer tramo. Así, esta obra se convertía en un ejemplo de lo que definía como una correcta estimulación hacia los capitales privados, tal como se establecía en la Ley de ferrocarriles: “Las tarifas deben ser justas y equitativas. Justas para que el público no pague de más de lo que vale el beneficio que recibe y equitativas para que la empresa obtenga una compensación por el servicio que esta presta”³⁶ En este sentido, se encontraba enfrentado con la propuesta del concejal Ghioldi (de capitales mixtos), ya que para el primero la municipalización generaba inconvenientes y más gastos.

El conflicto en relación a la obra surgió cuando el Concejo Deliberante sancionó la ordenanza N° 3408 del 26 de junio de 1929 para que el Departamento Ejecutivo iniciara ciertas gestiones en relación a su ejecución por parte de la empresa Lacroze. La ordenanza constaba de tres puntos en los que se pedía para la municipalidad la reserva de “...los planos primero y segundo del subsuelo para un servicio de subterráneo de tranvías para pasajeros exclusivamente”; “...una revisión en la ubicación de las estaciones y la ampliación de su número...”; y por último “...que las tarifas sean idénticas a las que rigen para los mismos servicios de concesión municipal.”³⁷

La intendencia vetó la ordenanza formulando algunas observaciones para demostrar “...la inconveniencia y ineficiencia de las gestiones dispuestas...”. Los planos estaban aprobados por el Poder Ejecutivo nacional con conformidad con la Municipalidad y la aprobación tácita del Concejo Deliberante; además, la obra ya estaba avanzada y con importantes capitales invertidos. El frenarla repercutiría sobre el monto de las tarifas, perjudicando a la población. Lo mismo ocurría en cuanto a las estaciones; éstas ya habían sido modificadas por pedido de la municipalidad, además de coincidir – a excepción de las tres primeras- con el subterráneo de la Anglo Argentino. Y finalmente, alegaba que en relación a las tarifas en el contrato se había establecido que la empresa “...por su parte no tiene inconveniente y presta su conformidad para que en el trámite de la determinación de las tarifas se le de intervención a la Municipalidad”³⁸

Las obras continuaron con su ritmo y el 15 de septiembre de 1930 se inauguró el tramo de Federico Lacroze a Callao y el último, que concluía en el Correo Central, se inauguró en diciembre de 1931. En tres años se ejecutó la obra completa, lo que

³⁶ Ibid Nota 31

³⁷ La Nación, 7/07/1929

³⁸ Ibid Nota 37

representó un fuerte contraste con la Compañía Anglo Argentina, que seguía sin ejecutar la obra de la línea de Retiro - Constitución. La culminación de la construcción del subterráneo que corría a lo largo de la calle Corrientes se hizo realidad, a pesar de los enfrentamientos entre el Departamento Ejecutivo municipal y el Concejo Deliberante.

Los nuevos transportes urbanos de pasajeros: Colectivos vs. tranvías

En septiembre de 1928 el gremio de los taxista se reunió en una gran asamblea extraordinaria que tuvo como resultado el surgimiento de un nuevo tipo de transporte urbano de pasajeros: el colectivo. Pequeñas y medianas fusiones entre los taxímetros dio origen a cooperativas que se organizaron para ofrecer un servicio de transporte urbano competitivo ya que podían trasladar más usuarios, reduciendo sus tarifas sin elevar sus gastos operativos³⁹. Como entes organizados, no sólo comenzaron a ejercer una fuerte presión sobre las autoridades municipales, sino que empezaron a representar una competencia para las empresas que habían monopolizado durante mucho tiempo el transporte de pasajeros. Además, estos brindaban un servicio alternativo a los ciudadanos, al responder con mayor flexibilidad a los cambios que venía experimentando la ciudad desde la primera posguerra: crecimiento demográfico⁴⁰, crecimiento horizontal –distribución de la población hacia los barrios- y la concentración en el centro de la urbe.

Raúl García Heras señala la importancia de los nuevos medios de transporte que ofrecían ventajas frente a las empresas tranviarias. Por un lado “...eran camiones carrozados en talleres del país y ofrecían mayor ductilidad y velocidad de desplazamientos que el tranvía.” Y por otro lado “...si había algún tramo de embotellamiento de tránsito en algún tramo de su recorrido normal” el conductor podía buscar otro camino.⁴¹

El desarrollo del transporte público automotor se transformaba en otro tipo de solución frente a la demora en la ejecución de las obras de los subterráneos y a la pequeña red tranviaria. Pero al mismo tiempo generaban más congestión en calles que no estaban preparadas para soportar semejante caudal de vehículos; a la que se sumaba los nuevos tamaños de los transportes de pasajeros. Los ensanches y aperturas de calles

³⁹ Ibid. Nota 18, pág 57

⁴⁰ Entre 1914 y 1930 la población de la ciudad de Buenos Aires pasó de 1.576.814 a 2.287.000 habitantes. Información tomada de García Heras, Raúl, *Transportes, negocios y política...op.cit.*

⁴¹ Ibid. Nota 18, pág 53

que se convertirían en vías de circulación rápidas eran el complemento necesario para las dimensiones que estaba tomando la ciudad.

El campo automotor venía creciendo fuertemente desde principios de la década de 1920. La existencia de automotores en la Argentina creció en 1928 un 19,5%; en 1929 un 19,9% y en 1930 un 10,3%.⁴² Este crecimiento estaba acompañado del ingreso de capitales norteamericanos al país. Entre fines de la décadas de 1910 y mediados de la del 1920 se instalaron la Ford Motors SA y la General Motors. La expansión de la industria automotriz estadounidense en la Argentina, también, representó una pérdida de control por parte de la empresa Anglo- Argentina.

Las presiones sobre el Municipio, no sólo apuntaban a las aperturas y ensanches de calle, sino también, desde la empresa Anglo Argentina, se incitaba a que regulase a los nuevos medios de transporte, particularmente al de pasajeros. Bajo la intendencia de José Luis Cantilo se demoró la mencionada regulación, inclinándose por la posición de los socialistas que, bajo el argumento del concejal Américo Ghioldi, establecía que la ciudad debía darle más tiempo a las cooperativas de colectivos autogestionadas para desarrollarse y no regularla y aplicarle restricciones que impidieran su crecimiento.⁴³ Esto no quita que en otras cuestiones como la obra del subterráneo Retiro – Constitución, el intendente radical se inclinara por la Anglo, prevaleciendo la postura del intendente sobre la del Concejo Deliberante.

El crecimiento del transporte público automotor se ajustaba más a los cambios que estaba atravesando la ciudad. Como señala Adrián Gorelik, esta industria permitía a menor costo – en comparación con los tranvías y ferrocarriles de capitales británicos- una alta descentralización, con una alta flexibilidad.⁴⁴

Durante todo el periodo los tranvías se mantuvieron en 900km de vías, mientras que el transporte automotor alcanzaba unos 4000km de recorrido.⁴⁵

Las pequeñas cooperativas de colectivos que se multiplicaron rápidamente desde 1928, estaban complicando el tránsito en la ciudad. Era necesario un cambio de infraestructura acorde al crecimiento y la expansión que atravesaba Buenos Aires. La ejecución de las obras de ensanches y aperturas de avenidas respondía a la nueva lógica que estaba imponiendo el transporte público automotor.

⁴² Anuario del Comercio y de la industria de Automotores y sus anexos en la Argentina. Años 1928-1930 en García Heras Raúl, *Transportes, negocios y política...* op cit

⁴³ Ibid. Nota 17.

⁴⁴ Ibid. Nota 11, pág 430

⁴⁵ Ibid. Nota 11, pág 431

El ensanche de calles mejorará la circulación

La presión para la ejecución de las nuevas vías rápidas de circulación se hizo presente, también, en la opinión pública. La presencia del tema en la prensa y su difusión daban cuenta de cómo el problema del tránsito se había convertido en una necesidad que ya no se podía sortear sin la realización y culminación de las obras correspondientes.

En el petitorio que los vecinos de la calle Corrientes habían presentado a la municipalidad a raíz de la suspensión del ensanche por falta de fondos se remarcaba que “...corresponde arbitrar los recursos y llevar en término una obra indispensable para el problema más crítico de la vida urbana. El ensanche de Corrientes es de trascendencia substancial en la cuestión del tráfico metropolitano”⁴⁶ El descongestionamiento se transformaba en el objetivo principal de la obra, así como una nueva forma que los vecinos encontraron para presionar por su culminación.

Manifestaciones similares siguieron apareciendo en la prensa durante el periodo que va desde fines de 1920 hasta mediados de 1930 cuando se concretaron varias de las obras en cuestión. Durante 1929, éstas se multiplicaron justo cuando los ensanches de las calles Corrientes y Santa Fe estuvieron a punto de suspenderse por problemas financieros. El problema se agravó cuando el intendente Cantilo en “el afán proyectista que parece poseer a los intendentes porteños” solicitó al “Concejo Deliberante la creación de una plaza y la erección del infaltable monumento en la intersección de las tres avenidas futuras: Saénz Peña, Norte a Sur y Corrientes.”⁴⁷

El problema del tráfico y la circulación, especialmente en el centro de la ciudad, ocasionaba múltiples inconvenientes y mientras la ciudad se encontrase “...carente de grandes vías de circulación, como también en todo su auge el efecto congestivo de la centralización de actividades en un sector de la ciudad de reducidísimas dimensiones, fuerza apelar a medidas de sistematización con objeto de aprovechar al maximun de lo que disponemos. Mientras no se abran avenidas y se terminen enérgica y simultáneamente los ensanches de Corrientes y Santa Fe tenemos que ayudarnos con un régimen de tráfico previsor.”⁴⁸ Así decía en el diario La Nación un artículo sobre los “Aspectos del tráfico Urbano”. Además, se mencionaba que no sólo la masa de automóviles que fluían hacia el centro de la ciudad era la causa de las dificultades en el

⁴⁶ La Nación 16/07/1929

⁴⁷ La Nación, 13/07/1929

⁴⁸ La Nación, 08/07/1929

tránsito: “las construcciones que se practican en esa misma porción del municipio, especialmente las que se operan sobre los mismos sitios de las calzadas, contribuyen a dificultar la solución”⁴⁹ ,

Nuevamente la idea de obra permanente se hacía presente, ya que se mencionaban los cambios en las vías tranviarias, las obras de conexiones sanitarias y de alumbrado como parte de las múltiples causas que estaban dificultando la circulación en este espacio central de la ciudad. Estas obras debían ejecutarse por el bienestar que traerían a los vecinos del municipio, pero se hacía un llamado a la reflexión para que se realizaran en las horas menos inconvenientes en una zona que durante el día tenía tanta afluencia y concentración de población.

“No se puede dudar acerca de la ventaja de elegir el trabajo nocturno con tal fin, que ofrece una cantidad de horas aprovechables sin graves daños para la circulación considerablemente reducida en esos momentos”⁵⁰

Era una realidad que la mayoría de los habitantes de la ciudad debían acudir al centro diariamente para realizar sus actividades laborales y para ello era necesario un buen sistema de transportes y vías rápidas de circulación. Ambos aspectos estuvieron presentes en proyectos y planes que remarcaban las nuevas necesidades, así como en los reclamos y discusiones en las que participaban los diferentes sujetos involucrados con el problema.

Dentro de esta misma línea en 1932 salió publicado en la *Revista de Arquitectura* un artículo sobre la reglamentación de las construcciones y el tráfico en la zona del centro. Este artículo de autoría del arquitecto Ernesto E. Vautier, miembro de la Sociedad Central de Arquitectos, proponía una serie de medidas que debían ser encaradas por las autoridades. Dentro de ellas se encontraba la relacionada con los medios de transportes y la población activa que se dirigía diariamente al centro de la ciudad. Luego de plantear la situación con datos y proyecciones futuras, establecía que “...Debemos buscar, la fórmula que nos permita equilibrar la capacidad de la población activa en la zona central, con los medios “posibles” de circulación y transportes.”. Para ello encontraba tres tipos de soluciones, y la 3ª era aumentar la superficie de circulación. La presentaba como la vía más económica frente al ensanche de todas las calles “...la formación de avenidas capaces de absorber el tráfico de varias manzanas y concentrar las expropiaciones en un número menor de propiedades. Para eso deberíamos crear

⁴⁹ Ibid. Nota 48

⁵⁰ Ibid. Nota 48

avenidas de una cuadra de ancho cada 7 cuadras y en cada sentido perpendicular Norte-Sud y Este-Oeste (...), estas avenidas, sumadas a las calles existentes, llegarían a la superficie necesaria para las manzanas de construcción que quedan”⁵¹

Como vemos a fines del periodo todavía el problema del tráfico y la congestión continuaba. Es verdad que la línea de subterráneo de la calle Corrientes ya se había inaugurado, pero esta todavía no se había convertido en avenida, a excepción de la cuadra entre Uruguay y Paraná, ensanche que pudo apreciar Cantilo como intendente, así como el intendente Guerrico en 1931 presencio el ensanche de la cuadra siguiente - hasta Talcahuano-.

El crecimiento y complejización del sistema del transporte público automotor se transformó en un importante tema de agenda para las autoridades municipales. Los intendentes José Guerrico y, su sucesor, Rómulo S. Naón tuvieron que lidiar con ello. El primero, en noviembre de 1931, sancionó un decreto que regulaba los colectivos, señalando que la situación estaba fuera de control y que se necesitaba un plan racional para coordinar eficientemente los transportes y el tráfico de la ciudad. La oficina de Control del tráfico fue la encargada de establecer el trazado de las rutas, de las inspecciones de higiene y seguridad a los vehículos y de establecer las paradas de los colectivos, con el derecho a multar a los que infringiesen la nueva normativa.⁵²

Las nuevas autoridades municipales cedieron a las presiones de la empresa que habían monopolizado el transporte público durante décadas, aquella que en los últimos años de la década del veinte se vio perjudicada por la aparición de otros medios de transportes públicos que competían con ella. Con la nueva normativa “...se prohibió la circulación de ómnibus y colectivos en el centro de la ciudad para evitarle a la empresa (*Anglo Argentina*)... una “competencia desleal”⁵³,

⁵¹ Vautier Ernesto E., “El reglamento de construcciones y el tráfico” en Revista de Arquitectura, Año XVIII, N° 139, Julio de 1932”. Las reflexiones y propuestas que plantea el arquitecto Vautier se pueden inscribir dentro los planteos y cuestionamiento que, muchos arquitectos y urbanistas modernos, realizaban para actuar frente a las nuevas condiciones y problemas que imponía la ciudad moderna. Como los ya mencionados casos de Le Corbusier, Hilberseimer y podríamos agregar a Marinetti, Teige o a Frank Lloyd Wright, entre otros. Liernur señala que el contacto con el debate arquitectónico internacional fue en alguna medida a través de publicaciones especializadas, pero las visitas de algunos de ellos (Le Corbusier Marinetti, Werner Hegeman, etc.) generó una influencia más directa y efectiva. Ver Liernur, Jorge Francisco, *Arquitectura en la Argentina del siglo XX La Construcción d la modernidad*, Buenos Aires, Fondo Nacional De Las Artes, 2001

⁵² Ibid. Nota 17

⁵³ Ibid. Nota 11, Pág 431

La Compañía Anglo- Argentina volvió a tener protagonismo y preferencia gubernamental con la gestión conservadora del intendente José Guerrico.⁵⁴, justamente, cuando la gestión de la ciudad se maneja sin el funcionamiento del Concejo Deliberante (fue disuelto por Decreto Nacional), lo que permitió que se realizaran concesiones, con mayor facilidad, a las empresas de capitales extranjeros.

Sin embargo, fue innegable que la Anglo Argentina tuvo un papel relevante durante todo el periodo analizado en temas como los transportes y la circulación. No solo estuvo presente como grupo empresario, sino como un interlocutor técnico que presentaba estudios y propuestas para encontrar soluciones a los problemas urbanos de una ciudad que estaba en transformación producto de su crecimiento, expansión y modernización.

Luego de su expansión a los suburbios durante toda la década de 1920, Buenos Aires volvía nuevamente al centro con aires de reforma. La apertura de calles y de ensanches eran presentados como las soluciones al problema del tráfico y la congestión, pero mientras no se ejecutasen las obras, las dificultades eran mayores, a lo que se sumaba el explosivo crecimiento que experimentó el campo automotor desde fines de la década de 1920, que incluía al transporte de pasajeros y particular.

La regulación de los transportes primero fue frenada para permitir su crecimiento y especialmente porque para los socialistas y para gran parte de la opinión pública representaba una diversificación de las posibilidades de circulación y comunicación en la ciudad, además de un freno al monopolio impuesto por los capitales británicos⁵⁵. Pero cuando el Concejo Deliberante dejó de funcionar, estos intereses pudieron avanzar nuevamente y recuperar, por lo menos por algún tiempo, su monopolio.

En todo este proceso podemos observar lo que Adrian Gorelik denomina el “empate”, ya que desde las propias autoridades municipales se observa como se buscaba un proyecto con propuestas descentralizadoras, pero al mismo tiempo se continuaba negociando con la empresa que apuntaba a la centralización y monopolización de los

⁵⁴ A la Compañía Anglo Argentina se le renovó la concesión de la línea Retiro – Constitución por dos años y si no se realizaba la obra ésta caducaría. Sin embargo en los primeros meses de 1932 la obra continuaba retrasada por un problema de tarifas. Ver Walter Richard, op cit.

⁵⁵ Raúl García Heras señala que la Compañía Anglo Argentina entre 1907 y 1913 comenzó a formar parte de un consorcio transnacional europeo de industriales y financistas belgas, franceses, alemanes y británicos, en el que estos últimos ocupaban un lugar secundario. Y a pesar que “Hasta principios de los años 30 no hay datos exactos y fácilmente disponibles sobre el grado de control de la Anglo Argentine por parte de la Compagnie Générale y SOFINA... Se sabe que a comienzos de 1907..., un prominente directivo de la Campagne Générales, se unió al directorio de la Anglo en Londres”, Ibid. Nota 18

medios de transportes. Esto también lo pudimos apreciar cuando el intendente Cantilo, de la gestión radical personalista, apoyó la propuesta de no regularizar a las incipientes cooperativas de transporte, pero aún le seguía otorgando a la Anglo la concesión de los subterráneos.

Las políticas públicas se estaban reactivando a fines de la década de 1920 y en los primeros años de la de 1930, aunque todavía de forma lenta y con muchos conflictos entre los dos poderes que gobernaban la ciudad, a lo que se agregaba los intereses y presiones empresariales. La congestión y descongestión era un problema complejo en el que intervenían diferentes aspectos que involucraban a la ciudad: la regulación y ordenamiento del tráfico de automóviles; la planificación y ejecución de vías de circulación que fuesen capaces de sobrellevar los nuevos volúmenes de vehículos y personas que circulaban en la ciudad – el postergado ensanche de la calle Corrientes era parte de ello-; y los intereses de las empresas que participaban como concesionarias y propietarias de medios de transporte o en la ejecución de obras.

Finalmente, un tema como el tráfico urbano creaba un espacio donde discutir la ciudad que se estaba haciendo y se quería planificar al mismo tiempo. En la mayoría de los interlocutores pudimos apreciar como la idea de poder construir un orden racional se convertía en la fórmula necesaria para llegar al ideal de una ciudad armónica y moderna Y disciplinar la marcha del tráfico era parte de ello.