

Otras avenidas. Dimensiones aéreas y subterráneas de proyectos para la Avenida de Mayo

Other avenues. Aerial and underground dimensions of projects for the Avenida de Mayo

Javier Nesprias

Universidad de Buenos Aires, Argentina

Abstract

This paper aims to revisit the Avenida de Mayo, a sector of the city of Buenos Aires extensively worked by urban history. The article focus on urban verticality, observing underground and aerial dimensions of projects that were designed for that urban space. This work also inquires about the ideas of modernity that the avenue and the others projects were linked. The sources for this paper were mostly located in the Honorable Cámara de Diputados de la Nación Archive, moreover were incorporated hemerographic sources and other official documents. This article also proposed to revalue the idea of the project as an object that allows understanding different ways of thinking and materialization of the city along the time.

Resumen

Este trabajo se propone visitar un sector de la ciudad de Buenos Aires que la historiografía urbana ha trabajado extensamente: la Avenida de Mayo. En esta oportunidad se atenderá la cuestión poniendo el foco sobre la proyección vertical, observando dimensiones subterráneas y aéreas de la avenida mediante el estudio de proyectos que fueron pensados para ese espacio urbano y que permiten indagaciones acerca de las ideas de modernidad a las que fue vinculado. Con este objetivo se analizan una serie de documentos referidos a los proyectos y que fueron reunidos en el Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, a los que se incorporan también fuentes hemerográficas y otros documentos oficiales. Se propone asimismo revalorizar la idea del proyecto como un objeto que permite entender distintos modos de pensamiento y materialización de la ciudad en el tiempo.

Key words

underground; project; avenue; modernity

Palabras clave

subsuelo; proyecto; avenida; modernidad

Universidad de Buenos Aires (UBA). Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU). Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazso" (IAA). Arquitecto y Especialista en Historia y Crítica de la Arquitectura y el Urbanismo (FADU, UBA). Becario de Maestría UBA (2014-2017) con sede en el IAA. Maestrando en Historia y Crítica de la Arquitectura, el Diseño y el Urbanismo (FADU, UBA). Jefe de Trabajos Prácticos de Historia 3, carrera de Arquitectura (FADU, UBA).
jnesprias@gmail.com

Introducción

Este trabajo se propone estudiar nuevos aspectos verticales del crecimiento de la ciudad de Buenos Aires, observando las dimensiones subterráneas y aéreas de una serie de proyectos de gran escala que fueron desarrollados a fines del siglo XIX y principios del XX. Para ello se revisita un sector de la ciudad que la historiografía urbana ha trabajado extensamente: la Avenida de Mayo, y se analizan diversas propuestas pensadas para ese espacio urbano y que permiten nuevas indagaciones acerca de las ideas de modernidad a las que fue vinculado.

Se estudia una serie de proyectos de gran escala que estuvieron asociados a la avenida y que se sucedieron de manera paralela a los procesos de debate, apertura y construcción de la misma. Estas propuestas, que se corren de la habitual “cota cero”, permiten entender la avenida como un pretexto para imaginar nuevos escenarios metropolitanos asociados a un futuro mejor. Si bien la historiografía ha hecho énfasis en la analogía entre la Avenida de Mayo con la París “haussmaniana”, los proyectos presentados desplazan la mirada y encuentran referencias en otras grandes ciudades como Nueva York, Chicago, Berlín y Londres, que apostaban a la utilización de nuevos estratos urbanos, definiendo nuevos aspectos de la verticalidad. En Buenos Aires en particular, es posible descubrir que las propuestas realizadas para estos otros estratos estuvieron desconectados de los planes e ideas que, contemporáneamente, se discutían para la superficie.

Si bien los casos estudiados forman parte de las ideas imperantes acerca de la modernización y progreso como proyección del devenir urbano, también permiten descubrir las lógicas que operaban desde el sector privado. Se rescatan aquí las voces de los empresarios intervinientes en los proyectos, escasamente consideradas en relatos históricos como los de Gorelik (1998), Jalikis (1925) o Scobie ([1974] 1977) que han buscado definir y conceptualizar las operatorias tanto públicas como privadas

que caracterizaron la expansión urbana de la ciudad sobre el territorio.

El trabajo se organiza en tres partes: la primera propone una aproximación a las ideas de modernidad y progreso que subyacen a proyectos; la segunda se ocupa de dos propuestas ubicadas en el subsuelo de las plazas Lorea y de Mayo y que son entendidas como nuevos remates para la avenida, y la tercera parte aborda una serie importante de propuestas de tranvías aéreos y subterráneos. Se trabaja, principalmente, con documentos referidos a estos proyectos que fueron localizados en el Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación (HCDN).

Modernidades propias y asociadas

El proyecto para la Avenida de Mayo ha sido un tema ampliamente tratado por buena parte de la historiografía urbana local, donde fue considerada su aspiración modernizadora, cuyos principales propósitos consistían en transformar y situar la ciudad a la par de grandes capitales europeas. Asimismo, se la ha caracterizado como una operación que pretendía comenzar a borrar los rastros de la ciudad colonial que gran parte de la burguesía porteña rechazaba. En este sentido, los estudios sobre la temática han rescatado las voces de los hombres de la más alta elite intelectual y política de la Argentina –como Sarmiento, Groussac y Cané entre otros– y los han presentado como los responsables de la definición de los aspectos de modernidad a los que Buenos Aires debía responder, enfocándose principalmente en la experiencia del modelo europeo.

Son numerosas las historias que han coincidido en presentar al proyecto de apertura de la avenida como una operación de extrapolación del modelo parisino a Buenos Aires. En tal sentido, se reconocen trabajos que durante casi cincuenta años han exhibido a la avenida como un ejemplo local del *boulevard* francés que fascinaba a la elite de fines del siglo XIX y que configuraba el modelo de ciudad deseada

por los habitantes ilustres de Buenos Aires (Iglesia, 1988; Llanes, 1955; Radovanovic, 2002; Solsona, 1990). En contraposición a esos relatos, Adrián Gorelik (2004) ha puesto en crisis la analogía entre el proyecto de la avenida y el modelo “haussmaniano” y propone una mirada más amplia sobre la circulación de las ideas urbanas hacia fines del siglo XIX y principios del XX. Por otro lado, trabajos más recientes han dejado a un lado las preocupaciones por las influencias y referencias del proyecto y han presentado a la avenida como la pieza principal de una gran estrategia urbana que, junto con otras operatorias, buscaban regularizar y ordenar el territorio de la ciudad, destacando la posterior significación que el proyecto recibiría al definirse la localización definitiva del palacio del Congreso (Shmidt, 2012).

Como es sabido, el proyecto de la avenida no fue el primero en poner la mirada en las capitales europeas. Proyectos anteriores a este se han presentado en concordancia con los preceptos higiénicos y estéticos de los planes de embellecimiento y ensanche urbano de aquellas ciudades. En 1872 Carlos Carranza y Daniel Soler desarrollaron un proyecto que planteaba la apertura de una gran avenida de cincuenta metros de ancho entre las plazas De Mayo y Once de Septiembre. Anteriormente, en 1869, Marcelino Lagos había propuesto un plan simétrico de avenidas –unas paralelas y otras diagonales– con epicentro en la actual Plaza del Congreso. En 1887, con el proyecto de la avenida en marcha, el entonces intendente de la ciudad, Antonio Crespo, formuló un plan de apertura de nuevas avenidas diagonales que confluirían en el mismo sitio elegido por Lagos años antes. En línea con esta propuesta se elaboraron durante las siguientes dos décadas una cantidad importante de proyectos de reformas urbanas que, como indica Novick (1992), confluyeron en el *Nuevo Plano de la Ciudad de Buenos Aires* (1909) elaborado por el arquitecto francés J. A. Bouvard.¹

De modo paralelo al proceso de debate, apertura, construcción e inauguración de la avenida, se propusieron una cantidad relevante

de proyectos modernizadores que la tomaban como escenario. Esta serie se compone de propuestas de diverso alcance y en ella se reconocen diecisiete proyectos de tranvías subterráneos, nueve de tranvías elevados y dos de galerías con locales comerciales y de entretenimientos, ubicadas bajo las plazas Lorea y De Mayo.

Los proyectos a desnivel, a diferencia del específico de apertura de la avenida y otros que se discutían para la superficie, no tuvieron como promotores a los hombres de esa elite que se ocupó de definir los modelos de referencia para guiar el crecimiento de Buenos Aires. La mayoría de las propuestas fueron impulsadas y desarrolladas por empresarios vinculados con la industria ferroviaria o tranviaria y planteaban alternativas para el tráfico urbano, así como también nuevos desarrollos comerciales elevados o subterráneos. Esta y otras condiciones permiten reconocer acepciones diversas de la noción proyecto: una utilizada para las propuestas a desnivel y otra para las propuestas en la superficie, donde se incluye el proyecto de apertura de la avenida. Como se verá más adelante, en sede legislativa solían mencionarse como proyecto presentaciones que no necesariamente incluían planos técnicos o documentación gráfica, dando cuenta de una utilización superflua del término. A diferencia, en el caso de la propuesta para la superficie, se reconoce una noción distinta del proyecto, asociada a los conceptos de plan o plano, y presentan una formalización de la propuesta en una dimensión distinta a su materialización (Novick, 2004, 2012). Tal como indica Novick, estas nociones se correspondían conceptualmente con las ideas decimonónicas de regularización, comodidad e higiene por un lado, y a su vez respondían a la idea geométrica de plano, es decir un documento gráfico que sería luego un instrumento clave para la gestión urbana.

Asimismo, el conjunto de proyectos (tanto el de la avenida como los asociados a ella) se presenta en concordancia con un modelo de obra pública que fue característico de tiempos anteriores a la federalización de la ciudad

(Shmidt, 2012). En tal sentido, se reconoce en ellos un fuerte acento operativo y modernizador, al tiempo que dan cuenta de estrategias políticas y empresariales que signaron las obras y proyectos de infraestructura urbana de la ciudad. De este modo, se diferencian de los proyectos y obra pública edilicia, que sin duda definen fuertes aspectos espaciales y simbólicos de la avenida pero que no serán objeto de este trabajo.²

A partir de lo dicho resulta pertinente mencionar que, salvo excepciones, los proyectos a desnivel no fueron protagonistas de grandes debates donde se haya teorizado o conceptualizado modelos urbanos. Sin embargo, es de destacar que han sido presentados en términos culturales como instrumentos de progreso y modernización de necesidad imperiosa para la ciudad. Como ejemplo puede verse la nota que en 1901 publicó *Caras y Caretas* con motivo del comienzo de las obras del fallido subterráneo concedido al señor Carlos Bright por el Congreso de la Nación, el cual uniría el puerto de la capital con la estación Once de Septiembre. Aquí el subterráneo ostentaba ser “una de las pocas cosas que faltan a Buenos Aires para ser de las más sorprendentes y adelantadas ciudades del mundo”, aludiendo a la metáfora de un “monstruoso animal que desarrollará sus anillos de hierro en la entraña de Buenos Aires [y que] apenas dejará percibir sus resoplidos en la superficie” (El ferrocarril eléctrico subterráneo, 1901, p. 30).³

Entendidas como artefactos modernos, las propuestas buscaban instalarse dentro de los circuitos de una gran fábrica urbana y ayudaban a definir el pasaje del mundo urbano al mundo metropolitano, estableciendo nuevas dinámicas de flujos, bienes, personas e ideas (Liernur, 2001). Conformaron también un aporte a la construcción de una ciudad en plena transformación y en constante búsqueda de un progreso que se definía a través de elementos o porciones de ciudad que aludían al paradigma moderno. En particular, la instalación de un tranvía subterráneo cimentaba la idea de un nuevo paisaje desarrollado, dinámico y en el que se emplazaba la experiencia de la

ciudad moderna. Se considera que el anhelo y deseo proyectó la imaginación de una nueva vida urbana caracterizada por asombrosas experiencias de movilidad, acelerados ritmos urbanos y la creación de nuevos entornos e imágenes en y para la ciudad (Berman, [1982] 1989).

Las imágenes fueron un soporte habitual para la imaginación de nuevos escenarios metropolitanos. La modernización se presentaba en ellas caracterizando el crecimiento vertical de la ciudad, y generando paisajes de horizonte difuso, altamente tecnificado, donde los medios de transporte definían la efectividad y fluidez de las comunicaciones. Como se ha dicho, muchos de los proyectos estudiados carecen de documentación gráfica, sin embargo es posible reconocer en ellos un carácter anticipatorio del devenir urbano. En tal sentido, las propuestas estudiadas se asocian a la imaginación de un futuro pujante, cuyas representaciones circularon en imágenes que le quitaron la exclusividad al modelo parisino y posaron la mirada en otras grandes ciudades como Nueva York (Gutman, 2011). En concordancia con aquellos imaginarios que circulaban en la prensa gráfica, las memorias presentadas por los autores de los proyectos también presentaron como referente proyectos de grandes ciudades donde se incluía, además de Nueva York, a Chicago, Londres y Berlín.

Al tratarse de propuestas que se ubicaban por encima o debajo de la superficie, es posible entender las mismas como una primera instancia de consolidación de lo que Gutman (2011) define como “ciudad vertical del porvenir” y en tal sentido, permiten visitar la avenida conocida y pensar en otras avenidas que buscaron concretarse de manera simultánea y ocupando otros niveles aun vacantes en el centro de la ciudad.

Nuevos remates para nuevas avenidas

El reconocimiento del subsuelo como un estrato posible de ser explotado urbana y comercialmente, dio lugar al desarrollo de propuestas bajo las dos plazas que conecta

la avenida. En los dos casos la proyección vertical fue significativa, ya que se consideraba la construcción de varios niveles subterráneos para el desarrollo de múltiples actividades comerciales, recreativas y culturales. Ambas propuestas fueron presentadas en 1894 ante la HCDN, primero la de los señores Lisandro Olmos y José Scarpa, que solicitaba autorización para la construcción y explotación de –según sus autores– “un grandioso establecimiento subterráneo” bajo la Plaza de Mayo (Lisandro Olmos y José Scarpa, 1894, s/n). En sintonía con la anterior se presentó también la propuesta del señor Adolfo del Campo que buscaba utilizar el subsuelo de la Plaza Lorea para el desarrollo de un emprendimiento de similares características (Adolfo Del Campo, solicita se le conceda utilizar el subsuelo de la Plaza Lorea, 1902).⁴

En ambos casos los emplazamientos seleccionados incluyen un alto nivel de relevancia político-institucional, en tanto funcionan como ante salas urbanas del Palacio del Congreso y de la Casa Rosada, que junto con el Palacio de Tribunales constituyen los símbolos de los poderes republicanos.⁵

Las propuestas realizadas para cada caso presentaban grandes similitudes y algunas diferencias. Los señores Olmos y Scarpa planteaban un edificio en el que se desarrollarían un sin número de programas en varios pisos por debajo de la plaza. Contaría con salón de billares, salón para conciertos y tertulias, cafés, confiterías, cervecerías, chocolaterías, bibliotecas y perfumerías. Asimismo incluía un teatro anexo, un salón para muestras industriales y locales con servicio de correos, telégrafo y teléfono. El señor del Campo, en cambio, proponía la construcción de dos edificios ubicados bajo las dos parcelas en las que había quedado dividida la plaza Lorea, los cuales se unirían por un túnel ubicado bajo la avenida. Proponía alojar allí depósitos comerciales, pequeños teatros, cafés y toda clase de establecimientos que fuesen permitidos por disposición municipal.

Por sus características novedosas y funcionales, las propuestas fueron presentadas por los

solicitantes como una oportunidad de progreso digna de una gran ciudad, y en consecuencia de beneficio público para la totalidad de los habitantes de la capital. En ambos casos, los proyectos se desarrollaban en concordancia con las prioridades urbanas y arquitectónicas de la época, procurando la construcción de establecimientos bellos, higiénicos, amplios y seguros. Se proponía la instalación, en ambas plazas, de pisos vidriados y de jardines ubicados sobre estructuras metálicas, garantizando así la buena iluminación y ventilación de los edificios. Para garantizar la viabilidad constructiva de los nuevos jardines, del Campo refería a antecedentes norteamericanos y observaba que tal como se veía en grandes hoteles de California y Nueva York, no era un problema para el arte botánico moderno hacer crecer plantas y árboles sobre suelo artificial y a cualquier altura.

La estética urbana fue un tema importante de las propuestas y en ambos casos se procuraba el buen gusto ornamental de las obras, acorde a los lineamientos que presentaba la avenida. Se aseguraba además la permanencia de los monumentos como muestra de respeto a la historia patria e incluso, en el caso de la Plaza Lorea, se proponía la instalación de una estatua de mármol que represente y rinda homenaje a Torcuato de Alvear.

Ambas propuestas fueron desestimadas a partir del dictamen elaborado por la Comisión de Obras Públicas, el cual observaba la falta de planos rigurosos que aseguren la viabilidad de la obra y ponía en tela de juicio los lineamientos higiénicos y estéticos de ambas propuestas. Dicho dictamen observaba que “es de creerse que toda o la mayor parte de la superficie de la plaza va a ser ocupada por vidrios de piso, chimeneas, aberturas para los accesos a los teatros, cafés, etc.” (Lisandro Olmos y José Scarpa, 1894, s/n). Es de destacar que este tipo de propuestas constituyen evidencia de que, como se ha mencionado, solían mencionarse como proyectos asuntos que tenían tratamiento legislativo en alguna de las cámaras, y sin embargo carecían de planos entre su documentación. Cabe aclarar que esta ausencia, no se debe a una faltante del archivo

sino a que se consideraba la elaboración de un plano técnico como algo de mayor definición, compromiso y –prácticamente– concesión. Consecuente a esta lógica administrativa, el señor del Campo reiteró su solicitud durante varios años (al menos hasta 1902) objetando los diversos dictámenes de reparticiones municipales como la Dirección de Obras Públicas y del Director de Paseos.

Revisitar la avenida: recorridos aéreos y subterráneos

Durante las últimas dos décadas del siglo XIX y la primera del siglo XX se desarrollaron para Buenos Aires múltiples soluciones alternativas para mejorar el tráfico urbano, entre las que se reconocen, al menos, veinticinco propuestas de tranvías subterráneos y otras doce de tranvías elevados.⁶ La mayoría de estos proyectos se circunscribieron al centro de la ciudad. Del total de las propuestas bajo nivel, diecisiete de ellas consideraban construir una línea bajo la avenida, mientras que nueve propuestas elevadas también proponían situarse sobre ella.

Este conjunto de propuestas ofrecía una nueva red de transporte ágil y eficiente que prometía terminar con los problemas del transporte en la ciudad, que incluso el proyecto específico de apertura de la avenida también buscó resolver. La analogía biológica de la congestión fue utilizada para diagnosticar el intenso tráfico urbano como uno de los mayores síntomas de malestar de la ciudad. Dentro de las lógicas del pensamiento del momento se consideraba que “si el movimiento se bloqueaba en algún punto de la ciudad, el cuerpo colectivo sufría una crisis circulatoria como la que experimenta el cuerpo individual durante un ataque en el que se obtura una arteria” (Sennett, [1994] 1997, p. 283). Sin embargo se debe considerar que, a la luz de ciertos trabajos, este tema pudo haber sido considerado como una característica positiva de la ciudad que daba cuenta de la buena vitalidad de una ciudad joven y pujante (Zunino, 2015).

La caótica situación del tráfico fue observada por los solicitantes, y aprovechada para destacar la urgente necesidad de materializar sus propuestas, de lo que dan cuenta algunos extractos de las memorias que componen los expedientes de los señores Norton, Herlitzka y Bracht.

La obra que me propongo construir, es de gran importancia y sobre todo de un inmenso beneficio para una ciudad, que como Buenos Aires, tiene un tráfico tan grande; a tal punto de hacerse casi imposible en algunas horas del día la circulación por ciertos pasajes. (Sr. Ricardo A. Norton propone la construcción de un F.C. subterráneo en la Capital, 1889, s/n).

Con el crecimiento de la población y el aumento de las relaciones comerciales e industriales, aumentará todavía el tráfico en estas calles, por la mayor parte muy estrechas, y si no se pone remedio a tiempo, llegaríamos a un estado insoportable e indigno de una Metrópoli como Buenos Aires ... El único medio eficaz para evitar tal estado consiste en la construcción y el servicio de una red de ferrocarriles subterráneos dentro del Municipio. (Mauro Herlitzka por M. Contag y W. Lauter presenta copia de la propuesta, 1905, s/n)

El crecimiento extraordinario de la población de esta capital con sus calles estrecha y escasas avenidas constituye para la reglamentación de su tráfico un problema cuya única solución factible reside en la construcción de una red de comunicaciones subterráneas que reúna entre sí los principales centro de movimiento y permita descongestionarlo eficientemente sin aumentar la circulación de los medios de locomoción usados hasta ahora. (T. H. Bracht y Cía. Construcción y explotación de un tramway subterráneo en la Capital, 1909, s/n)

En la mayoría de los proyectos, principalmente los subterráneos, el eje de la avenida era utilizado para generar una conexión ágil entre el puerto y/o la estación Central de pasajeros,

con la estación Once de Septiembre y en algunos casos consideraban futuras extensiones hasta el barrio de Flores. Cabe aclarar que la conexión de los distintos equipamientos infraestructurales fue una característica común en la mayoría de las propuestas bajo nivel, que proponían comunicar las estaciones ferroviarias entre sí (Retiro, Constitución, Once de Septiembre y Central), y en algunos casos también con el puerto. Es decir, por lo general las redes subterráneas que se propusieron para Buenos Aires tendieron a conformar circuitos en los que las estaciones de ferrocarriles se convertían en un vínculo vertical entre dos estratos urbanos. Prueba de ellos son los distintos proyectos que se desarrollaron para la estación Central entre 1895 y 1897, y también un proyecto de 1908 para la estación del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, que si bien no estaba en el eje de la avenida, resulta interesante destacar su consideración

al proyecto de ferrocarriles metropolitanos subterráneos de la Municipalidad (Rögind, 1937). (Figura 1)

Además de presentarse como una solución efectiva al mal de la congestión, las propuestas también eran consideradas instrumentos modernizadores que aportarían, entre otras cosas, valor estético a la ciudad. Bajo este aspecto las propuestas elevadas tuvieron menor éxito que las subterráneas, ya que si bien representaban un cambio radical en la agilización del tráfico, presentaban algunas debilidades que no concordaban con los estándares de higiene y estética que se tenían para la avenida. El modo de apropiación del espacio aéreo, mediante estructuras metálicas, que por lo general tenían apoyos cada 10 o 15 metros, fue uno de los motivos para que en poco tiempo todas ellas fueran desestimadas. (Figuras 2 y 3)

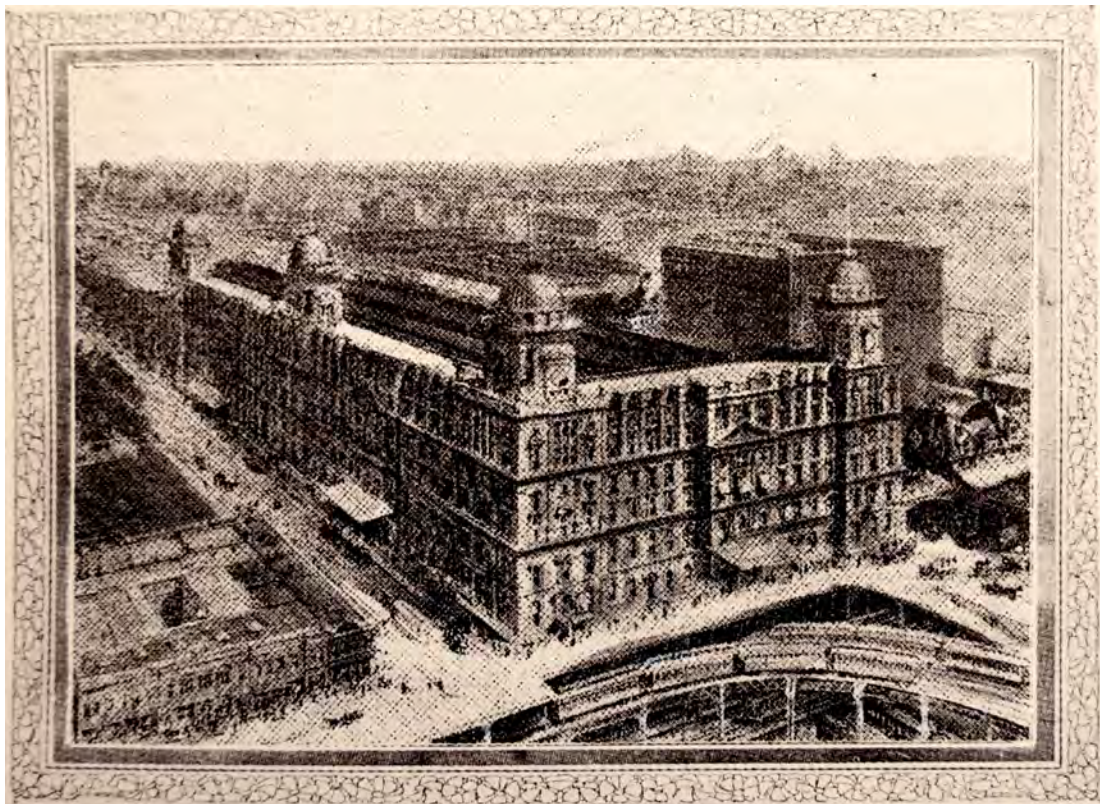


Figura 1. Proyecto del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico para una estación en Retiro en combinación con el proyecto de ferrocarriles metropolitanos subterráneos de la Municipalidad, 1908. Rögind, W. (1937), p. 379.



Figuras 2 y 3. Imágenes del proyecto *Le Tellier* desarrollado por el ing. Lavandeira, 1890. Rögind, W. (1937), pp. 78-79.

En junio de 1898 el Concejo Deliberante denegó todas las propuestas de trenes aéreos sobre el recientemente inaugurado *boulevard*. Las razones fueron expedidas mediante un informe de la oficina de Obras Públicas reproducido parcialmente en agosto de ese año en la *Revista Técnica*: “La oficina rechaza desde luego la idea de establecer una línea elevada en la Avenida de Mayo, por cuanto ello importaría hacerle perder por completo su belleza” (*Ecos eléctricos locales*, 1898, p. 192). En ese mismo informe se aclaraban también otras razones del rechazo a las propuestas de este tipo y se enumeraban los inconvenientes que estas causarían.

1° Las columnas para sostén de las vías son nuevos obstáculos que se agregan a la circulación; 2° la armadura de hierro de la línea afea y oscurece las calles; 3° el ruido producido por la marcha de los coches sobre los viaductos metálicos, es sumamente molesto para el vecindario; 4° las grasas que chorrean los coches gotean sobre los transeúntes, 5° El óxido de hierro de la vía, se desprende con la lluvia y el rocío, perjudicando a los viandantes. (*Ecos eléctricos locales*, 1898, p. 192).

Considerando las cuestiones higiénicas señaladas por la oficina de Obras Públicas, es sorprendente que en lugar de rechazar también la instalación de tranvías elevados en otras áreas de la ciudad, el informe haya promovido su establecimiento en calles secundarias paralelas a la avenida, con peores condiciones de ventilación y asoleamiento. Bajo esta condición, se entiende que el fin último del informe fue evitar que se atente contra la estética de la avenida. Es lógico pensar que en calles aún más angostas, los inconvenientes de salubridad y circulación enumerados en el informe se verían agravados dado el menor volumen de aireación y la menor distancia que se generaría entre los edificios y el tranvía en esas calles. Siguiendo estas lógicas, es interesante destacar el proyecto que en 1896 desarrolló el empresario Bernardo Caymari para extender una red tranviaria eléctrica

elevada que, anticipadamente al mencionado informe, autoexcluía la posibilidad de instalar vías en la Avenida de Mayo ni en calles de anchos menores a 15 metros (Caymari, 1896).

A diferencia de las alternativas aéreas, se entendía que las propuestas subterráneas no atentarían contra la estética de la avenida y en términos de circulación otorgarían la misma eficiencia. Sin embargo se conocían algunos malos antecedentes relativos a la higiene de los túneles y que llegaban a Buenos Aires desde otras ciudades donde los subterráneos ya estaban en marcha como Nueva York y Londres. En un principio, el caso inglés no fue un buen referente en temas de higiene y ventilación, su funcionamiento a vapor ocasionaba un aire impuro y un ambiente altamente caluroso, la noticia del cambio de tracción en el subterráneo londinense tuvo ecos en la prensa local (*De Inglaterra. El metropolitano - carreras de caballos en un teatro*, 1905; *Apuntes y recortes*, 1906b). También aparecieron en medios locales novedades como la implementación de un nuevo sistema de purificación y ozonización del aire del *tube* (*El aire impuro en el ferrocarril subterráneo de Londres*, 1912; *Apuntes y recortes*, 1912) y otras noticias sobre el sistema de subterráneos neoyorquino donde una epidemia se desató a consecuencia del alto nivel de vicio presente en el aire de sus túneles (*Apuntes y recortes*, 1906a). A pesar de este aspecto negativo que presentaban los referentes subterráneos, la opción de hundir los trenes bajo la avenida triunfó por sobre las alternativas elevadas. Las múltiples propuestas presentadas ante la municipalidad y ante el Congreso de la Nación llevaron a que la avenida obtuviese una gran proyección vertical, llegando a considerarse la construcción de tres tranvías subterráneos a distintos niveles.

En 1906, una vez que las obras de las trincheras del Ferrocarril Oeste (FCO) en el tramo Caballito-Once de Septiembre estuvieron concluidas, la empresa presentó una propuesta de llevar las vías hasta la Plaza de Mayo mediante un túnel de doble vía,

para pasajeros y carga. Este proyecto fue el puntapié para un largo conflicto jurisdiccional en torno al subsuelo que concluyó en 1909 y que ha sido objeto de otros trabajos (Nesprias, 2016). La disputa incluyó a los gobiernos nacional y municipal y a diversas empresas que pretendían la explotación del subsuelo de la avenida. Mediante la Ley N° 6700, el FCO fue autorizado a construir solamente el túnel de cargas en el tercer nivel de profundidad del subsuelo ubicado a 15 metros bajo la cota cero; la Compañía Anglo Argentina de Tranvías (CAAT) explotaría el sistema de pasajeros cuyo túnel debía construirse en el nivel inmediatamente superior al túnel del FCO. El nivel del subsuelo más cercano a la superficie quedaría vacante para que

en el futuro pudiese construir el proyecto de ferrocarriles metropolitanos subterráneos de la Municipalidad.⁷ (Figuras 4 y 5)

Las propuestas subterráneas se presentaron también como una oportunidad de progreso comercial y económico. Esto se observa en la solicitud que en 1889 realizó el señor Enrique Meincke ante la HCDN, de la que se rescata la idea de generar una continuidad espacial entre la superficie y el subsuelo. Además de agilizar el tráfico de personas y mercancías, el solicitante proponía también mejorar las condiciones de los locales comerciales que se ubicaran sobre la futura Avenida. Estas cuestiones se evidencian tanto en la memoria presentada como en la rigurosa documentación presentada, la cual aporta datos técnicos y espaciales ausentes en

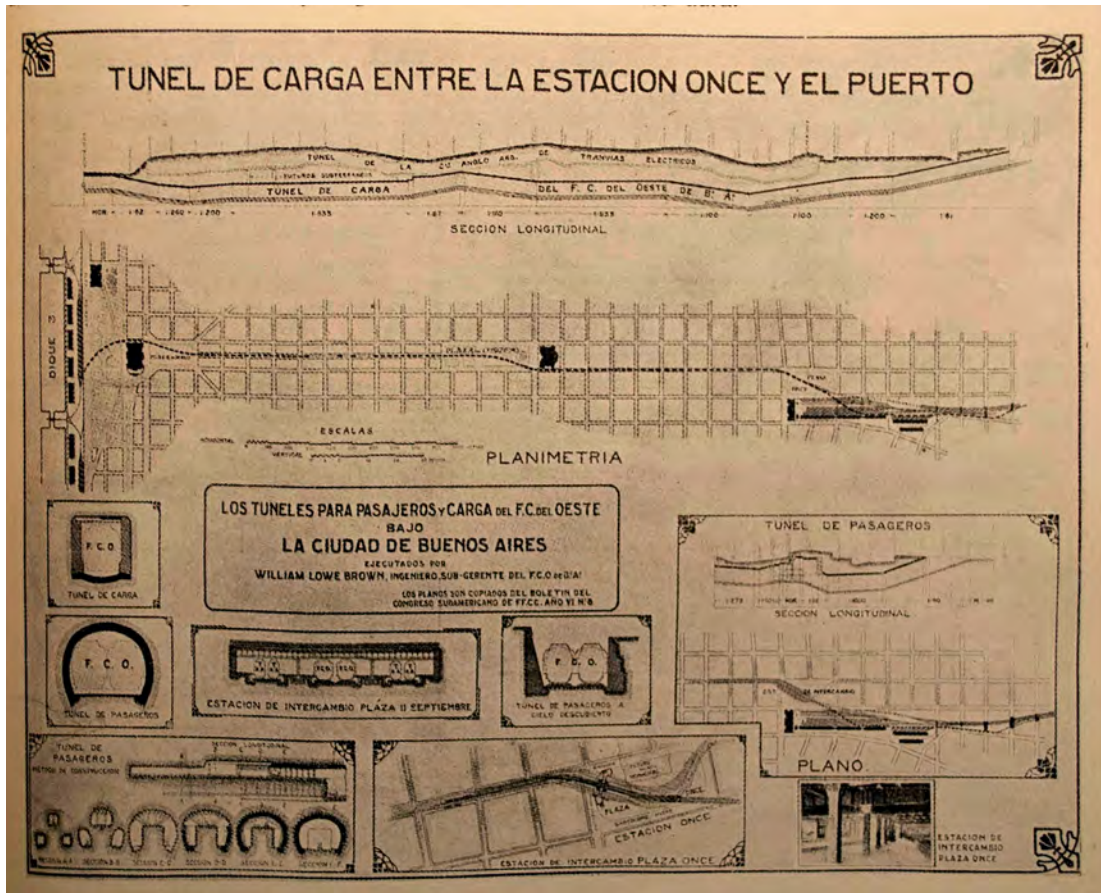


Figura 4. Plano del proyecto propuesto por el Ferrocarril Oeste. Rögind, W. (1937), p. 501.

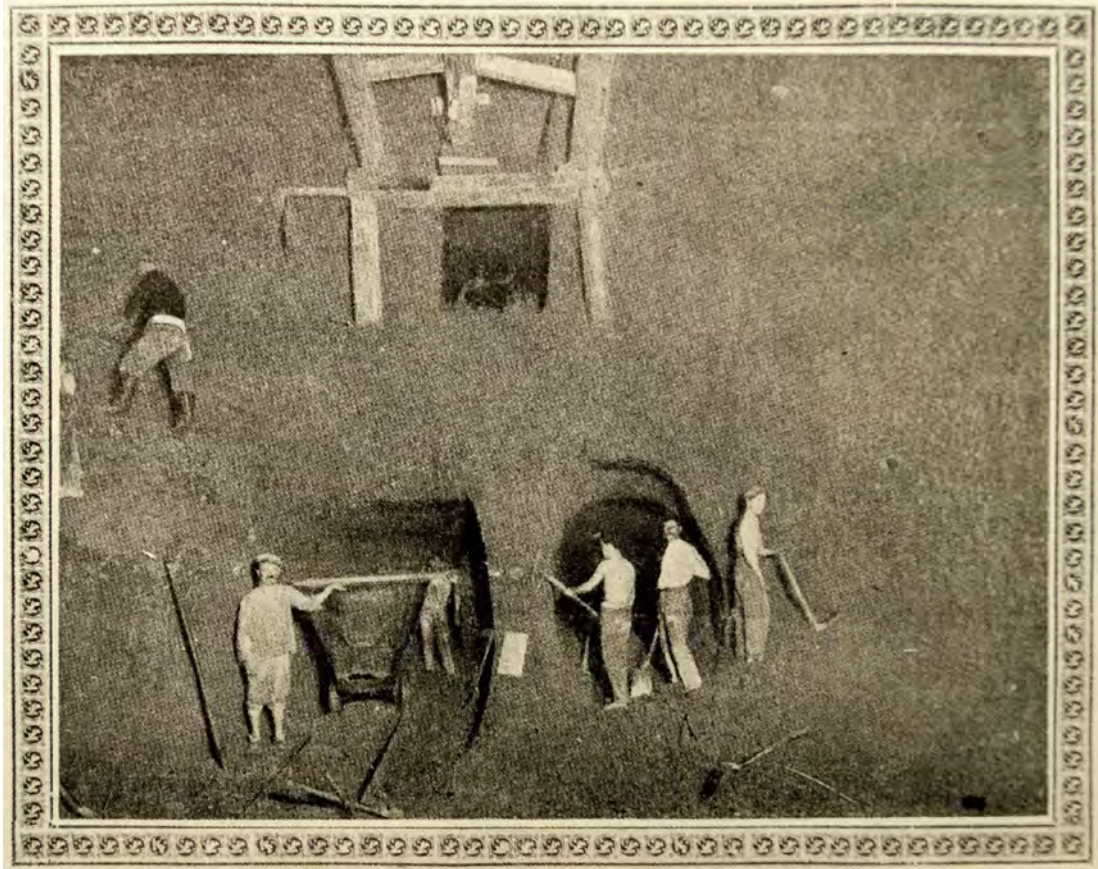


Figura 5. Construcción del túnel del Ferrocarril Oeste a 18 metros de profundidad. Rögind, W. (1937), p. 504.

la mayoría de las otras propuestas que carecen de presentaciones gráficas. (Figura 6)

La Gran Galería subterránea tiene el doble objeto, de eliminar todo movimiento de carros para el transporte de la mercaderías en la Avenida de Mayo y al mismo tiempo proporcionar a todo el comercio de dicha Avenida una comunicación exclusiva, cómoda y directa a dicho comercio por medio de vías subterráneas, ... proporcionando al mismo tiempo locales para depósitos a cada propietario. ... De esta manera cada casa de comercio tendrá dos frentes, digamos así, uno sobre la Avenida, otro subterráneo. (Enrique Meincke y Cía. Solicitan autorización para

construir una galería subterránea en la Avenida de Mayo, 1889, s/n)

A juzgar por los planos presentados, el proyecto de Meincke fue el único que consideró al subsuelo como una extensión vertical del espacio de la avenida. Esto se evidenció en el tratamiento de los muros de la galería en continuidad con las fachadas de los edificios y en la preocupación por la relación estética que pudiese construirse entre los niveles.

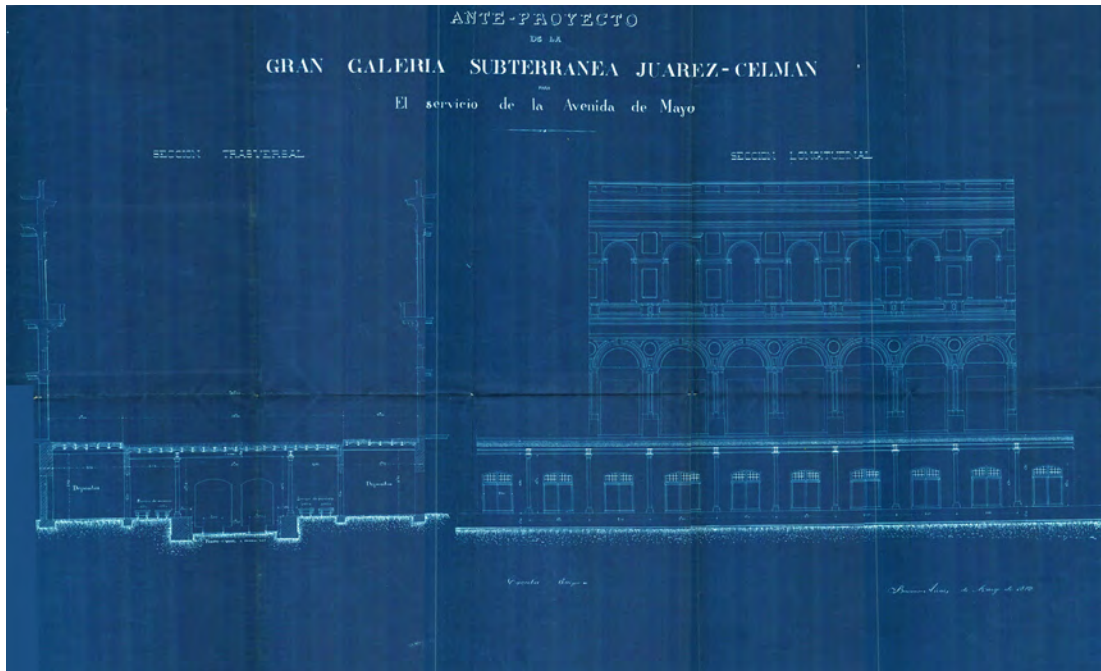


Figura 6. Detalle en corte de las estaciones de la Gran Galería subterránea bajo la Avenida De Mayo propuesta por E. Meincke (1889). Archivo HCDN.

Reflexiones finales

Mediante este texto se buscó realizar una lectura articulada de proyectos que permiten reconocer y analizar distintos niveles en los que la ciudad fue proyectada y a los cuales se acudió —entre otros fines— para agilizar la expansión sobre el territorio. Estos nuevos estratos han permitido volver sobre un fragmento de ciudad al que podría considerarse agotado y carente de vacancias historiográficas.

Del análisis de los casos propuestos se desprenden distintas reflexiones que revalorizan, principalmente, el subsuelo urbano como un estrato emergente al que los usuales relatos sobre la ciudad no han puesto mayor atención. El subsuelo se presenta aquí como un territorio de disputa dentro del proceso de transformación que atravesó la ciudad en el periodo abordado. Se lo reconoce como un recurso valioso para el progreso y desarrollo de un sector clave de la ciudad, que permite también, haciendo foco en la dimensión vertical, explorar nuevas miradas sobre la modernidad.

Durante el trabajo ha sido posible reconocer también las lógicas de pensamiento y acción que el sector privado tuvo sobre la ciudad, distinguiendo personajes que quizás no han tenido notoriedad en la historia de la ciudad, pero que sin embargo pudieron tener gran influencia en los procesos modernizadores de Buenos Aires.

Asimismo, los proyectos aquí presentados dan cuenta de una novedosa experiencia urbana. A través de ellos, el subsuelo puede ser interpretado de distintos modos: como un lugar de transición y de paso fugaz o como un lugar de permanencia donde se definen nuevos escenarios urbanos. El primer modo define las múltiples propuestas de tranvías donde el bajar de nivel es un medio para volver a la superficie en otro punto de la ciudad; el segundo caracteriza los desarrollos comerciales bajo las plazas y la avenida, donde el descender es el fin del recorrido.

Notas

¹. Sobre el rol de Bouvard y en relación a la serie de proyectos que antecedieron al “Nuevo Plano de la ciudad de Buenos Aires”, Novick plantea que el trabajo del arquitecto francés en Buenos Aires se centró en moderar y arbitrar una serie de diversas propuestas de transformación urbana para la ciudad elaboradas por profesionales locales, entre los que se encontraban E. Chanourdie, M. Desplats y V. Jaeschké entre otros (Novick, 1992).

². Shmidt (2012) registra dos tipos de obra pública en la ciudad y que define según una variable temporal en torno al conflicto de la “cuestión capital”. Antes de la federalización, reconoce que la obra pública atendía a cuestiones de infraestructura urbana básica referida a aspectos modernizadores, mientras que la obra pública edilicia –ligada a las instituciones republicanas– estuvo paralizada hasta tanto Buenos Aires no fue declarada oficialmente como la sede del gobierno nacional.

³. Carlos Bright obtuvo la concesión a través de las leyes 3903 y 3094 promulgadas por el Poder Ejecutivo, para la construcción y explotación de tres líneas de tranvías subterráneos. (La electricidad en Buenos Aires, 1901, p. 327; Roca y Civit, 1901, p. 283-284). En 1903 los derechos de la concesión obtenida por Bright fueron transferidos a favor de los Sres. B. S. García y Cía. (Roca y Civit, 1903, p. 478-479).

⁴. Cabe aclarar que el citado expediente de 1902, reúne las presentaciones que el Sr. Del Campo realizó ante la HCDN desde 1894 para la construcción del edificio subterráneo.

⁵. Al momento de la presentación de las propuestas ambas plazas habían sufrido transformaciones muy recientes que estaban en directa vinculación con las obras de la avenida. En el caso de la Plaza de Mayo su trazado había sido modificado por Carlos Thays con motivo de la inauguración del boulevard en 1894. A diferencia el trazado de la plaza Lorea, se vio más afectado por la apertura de la avenida que la dividió en dos parcelas. Años más tarde, luego de la inauguración del Palacio del Congreso, ambas fracciones de la Plaza Lorea quedaron integradas al sistema de plazas que anteceden al edificio junto con la Plaza Mariano Moreno y la Plaza del Congreso.

⁶. En el caso de las propuestas subterráneas la más antigua de la que se encontró documentación –dentro del Archivo HCDN– data de 1887 y fue presentada ante la Cámara de Diputados por el

señor Ashael Bell, le continuaron las propuestas de los señores Eigendorf y Garret (1889), Meincke (1889), Norton (1889), Romano da Silva (1890), Whitehead (1891), Levacher (1897), Lezica y Gonzáles Segura (1897), Killey (1898), Bright (1899), Colson y cía. (1905), Cía. Gran Nacional (1905), Contag y Lauter (1905), Lacroze Hnos. (1905), The Metropolitan Railway of Buenos Aires (1905), Ferrocarril Oeste (1906), Michez (1906), Intendencia Municipal (1907), Loveday (1908), Bracht y cía. (1908), Cía. Anglo Argentina de Tranvías (1909), Consotium E'ntrepreneurs du Metropolitan de París (1909), Otto Franke (1909) y Quesada y Gallo (1909). En el caso de las propuestas de tranvía elevados, según un artículo firmado por Francisco Durand en la Revista Técnica el 15 de enero de 1901, entre 1893 y 1901 el Concejo Deliberante Municipal recibió al menos seis propuestas de trazados de tranvías eléctricos elevados: Wolter y Cia.; W.R. Cassel; Melian Lafinur; Lacase y Cia; Morpugo y Cia, Heynemann y Cia; por otro lado dentro del Archivo HCDN se identificaron las propuestas de: Lavandeira (1889), Müller (1889), Ochoa (1890), Romano da Silva (1890) y Aguilar en representación de E. Chanourdie (1905). Por fuera de este archivo se localizó la propuesta de B. Caymari (1896).

⁷. Es sabido que los niveles definidos en dicha ley no se respetaron, ya que el túnel de la CAAT fue finalmente construido a cielo abierto sobre el nivel inmediatamente inferior al de la calzada de las avenidas De Mayo y Rivadavia y fue inaugurado el 1 de diciembre de 1913. El FCO comenzó las obras de su túnel de cargas en 1912 y quedó habilitado en 1916.

Referencias

- Adolfo Del Campo, solicita se le conceda utilizar el subsuelo de la Plaza Lorea, para la construcción que indica. (1902). Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, Buenos Aires. Expediente 237-P-1902.
- Apuntes y recortes. (febrero, 1906a). *Caras y Caretas*, 385, 77.
- Apuntes y recortes. (octubre, 1906b). *Caras y Caretas*, 417, 81.
- Apuntes y recortes. (septiembre, 1912). *Caras y Caretas*, 728, 159.
- Berman, M. (1988). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad* (1° ed. Cast.). Madrid: Siglo veintiuno editores.
- Caymari, B. (1896). *Nueva faz de la locomoción urbana, rapidez y suficiencia de circulación 25 kilómetros en vez de 5 por hora. Propuesta para la construcción en la ciudad de Buenos Aires de un tranvía eléctrico elevado metropolitano* (Folleto). Buenos Aires: Gunche, Wiebeck y Turtl.
- De Inglaterra. El metropolitano - carreras de caballos en un teatro. (enero, 1905). *Caras y Caretas*, 328, 10.
- Ecos Eléctricos Locales. (agosto, 1898). *Revista Técnica*, 67, 192.
- El aire impuro en el ferrocarril subterráneo de Londres. (enero, 1912). *Revista Técnica*, 263, 26.
- El ferrocarril eléctrico subterráneo. Los primeros trabajos. (octubre, 1901). *Caras y Caretas*, 159, 30-31.
- Enrique Meincke y Cía. Solicitan autorización para construir una galería subterránea en la Avenida de Mayo. (1889). Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, Buenos Aires. Expediente 36-P-1889.
- Gorelik, A. (1998). *La grilla y el Parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- Gorelik, A. (2004). *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires: Siglo veintiuno editores.
- Gutman, M. (2011). *Buenos Aires, el poder de la anticipación. Imágenes itinerantes del futuro metropolitano en el primer centenario*. Buenos Aires: Infinito.
- Iglesia, R. (1988). La Avenida de Mayo, progreso, modernidad, urbanismo. *La Avenida de Mayo*. Buenos Aires: M. Zago Ediciones – Eudeba.
- Jalikis, M. (1925). *Historia de los medios de transporte y su influencia en el desarrollo urbano de la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: (s/e).
- La electricidad en Buenos Aires (enero, 1901). *Revista Técnica*, 119, 327.
- Lisandro Olmos y José Scarpa solicitan autorización para construir un edificio debajo del piso de la Plaza de Mayo. (1894). Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, Buenos Aires. Expediente 170-P-1894.
- Llanes, R. (1955). *La Avenida de Mayo*. Buenos Aires: Kraft.
- Mauro Herlitzka por M. Contag y W. Lauter presenta copia de la propuesta hecha a la Intendencia Municipal de la Capital sobre la construcción de un Tramway subterráneo a tracción eléctrica. (1905). Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, Buenos Aires. Expediente 542-P-1905.
- Municipalidad de la Capital Federal (1907). *Proyecto de ferrocarriles metropolitanos subterráneos. Documentos del proyecto*. Buenos Aires: Kraft.
- Nesprias, J. (2016). Hundirse en la ciudad. Pensar un subte para Buenos Aires (1887-1911). *Seminarios de Crítica del IAA*, 208, Buenos Aires. Recuperado de: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0208.pdf>
- Novick, A. (1992). Técnicos locales y extranjeros en la génesis del urbanismo argentino. Buenos Aires, 1880-1940. *Revista Área*, 1 (1), 29-49.
- Novick, A. (2004). Plan. En F. Liernur y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (Vol. o-r, 75-86). Buenos Aires: Clarín Arquitectura.
- Novick, A. (2012). *Proyectos urbanos y otras historias*. Buenos Aires: Nobuko.
- Radovanovic, E. (2002). *Buenos Aires. Avenida de Mayo*. Buenos Aires: Ediciones Turísticas.
- Radovanovic, E. (2004). 110 años de la Avenida de Mayo. Un escenario para la vida moderna. *Cronista Mayor de Buenos Aires*, 47

- Roca, J. A y Civit, E. (1901, 15 de mayo) Decreto aprobando un proyecto de contrato relativo a la líneas férrea de tracción eléctrica, de que es concesionario el Señor C. Bright. *Registro Nacional de la República Argentina* (2 cuatrimestre), 283-284.
- Roca, J. A. y Civit, E. (1903, 29 de octubre) Decreto acordando la transferencia de concesión de un tranvía eléctrico subterráneo en la Capital. *Registro Nacional de la República Argentina* (3° cuatrimestre), 478-479.
- Rögind, W. (1937). *Historia del Ferrocarril del Sud*. Buenos Aires: Establecimiento Gráfico Argentino.
- Scobie, J. 1977. *Buenos Aires. Del centro a los barrios 1870-1910* (1° ed. Cast.). Buenos Aires: Ediciones Solar /Hachette.
- Sennett, R. (1997). *Carne y Piedra: El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. (1° ed. Cast.) Madrid: Alianza Editora.
- Shmidt, C. (2012). *Palacios sin reyes. Arquitectura pública para la "capital permanente" Buenos Aires 1880-1890*. Rosario: Prohistoria.
- Solsona, J. (1990). *La Avenida de Mayo. Un proyecto inconcluso*. Buenos Aires: FADU, UBA.
- Sr. Ricardo A. Norton propone la construcción de un F.C. subterráneo en la Capital de la Estación Central, al Once de Septiembre y a la Plaza Constitución. (1889). Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, Buenos Aires. Expediente 005-P-1889.
- T. H. Bracht y Cía. Construcción y explotación de un tramway subterráneo en la Capital. (1909). Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, Buenos Aires. Expediente 356-P-1909.
- Zunino, D. (2013). El Subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944). La historia cultural como aporte a los estudios de las movilidades urbanas. *Revista Transporte y Territorio*, 9, 173-200. Recuperado de: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/310/288>
- Zunino, D. (2015). La metrópolis estrangulada. Una historia cultural de la circulación y congestión en Buenos Aires entre fines del siglo XIX y principios del XX. *XI Jornadas de Sociología: Coordinadas contemporáneas de la sociología: tiempos, cuerpos, saberes*. Recuperado de: <http://cdsa.aacademica.org/000-061/970.pdf>