

## Construcción con el sistema Balloon-frame (viviendas de "chapa y madera") en la localidad portuaria de Ingeniero White

Cristian Javier Andreoli

### Resumen

En el marco del proceso de industrialización y acelerada urbanización de fines del s. XIX en Argentina, los puntos de convergencia ferrocarril-puerto, en su doble condición de receptores de inmigrantes y tecnologías, fueron enclaves en los que se experimentaron nuevas formas del habitar popular. La necesidad de alojamiento y la disponibilidad de materiales estandarizados, permitieron el desarrollo de viviendas construidas en base a madera y chapa acanalada, que parecieran guardar similitud en todos estos puntos; sin embargo, ciertas particularidades y la amplia difusión que adquirieron en Ingeniero White, convierten a esta localidad en un caso destacable.

A través del estudio histórico-tipológico de esta experiencia, que implica un análisis relacional de la vivienda a niveles que van de lo urbano al lo edilicio, se buscará aportar al conocimiento sobre la vivienda popular y a la reafirmación de la conciencia local sobre su historia e identidad cultural.

*Dócilmente tendida al pie de los elevadores, la población del puerto semejava una isla poblada de modestas casas de madera, celestes, rosas, verdes. El camino por donde se llegaba a ella desde la ciudad formaba la calle ancha, la avenida Guillermo Torres, a la que daban las balaustradas y los viejos frentes de madera.*

EDUARDO MALLEA<sup>1</sup>

### Introducción

La población del puerto Ingeniero White, formada al calor del proceso de expansión económica que experimentó el país a partir de la década del 80 del s. XIX, tuvo la particularidad de construir un ambiente urbano con características marcadamente propias. Su singularidad radicó básicamente en la exclusiva apropiación y traducción que se hizo, para la construcción de la arquitectura doméstica, de un sistema constructivo basado en madera,

similar al "balloon-frame". Las casas de "chapa y madera" montadas sobre pilotes, que se construyeron cuando aún no se contaba con protección a los embates de las mareas, se reprodujeron durante algo más de cuatro décadas y conformaron, junto a la arquitectura industrial que le sirvió de referencia, un paisaje urbano sumamente homogéneo. Diversos motivos condujeron a una interrupción de la experiencia. Luego, con el tiempo, se acentuó una percepción negativa que las fue sometiendo a un constante deterioro, transformación y pérdida. La existencia en la actualidad de obras casi intactas de esa época permite, por un lado, su investigación tendiente a ampliar el campo del conocimiento histórico de la vivienda popular y de la tecnología constructiva, y exige por otro, analizar su consideración como bien patrimonial.<sup>2</sup>

Con respecto al primer campo, en la búsqueda de antecedentes encontramos que, en general, el estudio de la arquitectura desarrolla-

Arquitecto, becario del CONICET (Beca Doctoral Interna) - CEHAU, y maestrando en Intervención del Patrimonio Arquitectónico y Urbano - FAUD - UNMDP.

da en este tipo de enclaves, ha tendido a focalizarse principalmente en las construcciones industriales o utilitarias y en los conjuntos de viviendas construidas por las empresas ferroviarias para su personal, denominadas "colonias". En ese sentido, trabajos como los de Gazaneo-Scarone,<sup>3</sup> nos brindan un importante panorama de lo acontecido durante el período de industrialización en Argentina. Más próximo al caso de estudio, encontramos en José M. Zingoni<sup>4</sup> un tratamiento similar. Pero la historia de la vivienda popular, enmarcada en las prácticas no profesionales, y principalmente aquella que en mayor número acompañó la formación de esos enclaves, ha sido un segmento en general poco abordado. Referencias importantes podemos encontrar en los trabajos de Armus-Hardoy<sup>5</sup>, Hardoy<sup>6</sup> y J. Ramos.<sup>7</sup> Pero estos trabajos, en general han tendido, o bien a centrarse en el estudio de tipos ampliamente reconocidos por la sociedad ("tipos consagrados", siendo la casa "chorizo" la más abordada), o bien a abarcar distintos rangos de producción, con lo cual no han dejado de resultar un tanto simplificadores de las particularidades de cada grupo. Estos grupos se han conformado atendiendo en primera instancia criterios de uso, y luego, para algunos, criterios morfológicos (de organización de la vivienda o del conjunto) y para otros el de la simple composición de la estructura. Con este último criterio, y procediendo entonces de una simple diferenciación estructural: la conformación con entramado de madera, se ha definido el grupo denominado "casilla".

A pesar de los variados ejemplos de asentamientos desarrollados con estas viviendas, propias básicamente de zonas portuarias, y algunas ampliamente reconocidas, como las de La Boca, no se ha abordado un análisis más profundo de las especificidades de otras experiencias tan singulares como la mencionada.

Se plantea entonces estudiar con mayor profundidad la relación entre los aspectos geográfico-naturales, socio-culturales y económicos, y la emergencia, transformación y abandono de esta modalidad constructiva. La extensión urbana que logró cubrir y la significativa integración con la arquitectura industrial ferroviaria, nos lleva a la trabajar con las siguientes hipótesis:

- La adopción, para el desarrollo de la arq. ferro-portuaria, del sistema constructivo basado en madera, provocó una validación y apropiación en la arquitectura doméstica, generando traducciones tecnológicas y tipológicas locales de un alto grado de reproducción.

- La vivienda popular tuvo una fuerte relación con la actividad industrial y su arquitectura, de forma tal que cuando ésta sufrió cambios y transformaciones, la experiencia en la escala doméstica se vio también afectada.

La comprensión de los procesos de apropiación y traducción del sistema constructivo es buscada en este trabajo mediante un análisis histórico-tipológico, que implica un doble orden de análisis: el estudio estructural de las condiciones materiales, y tecnológicas en particular, por un lado, y el estudio de su producción social, por otro. El análisis relacional de la vivienda a distintos niveles (de lo urbano a lo edilicio) buscará poner de manifiesto las especificidades de la tipología desarrollada, la articulación entre los distintos tipos y la lógica de sus variaciones.

A través de la experiencia destacable, cuantitativa y cualitativamente, de Ingeniero White se pretende aportar al conocimiento de la vivienda popular de madera, y con ello al de la historia arquitectónica y urbana de Bahía Blanca.

### Sobre emplazamientos y denominaciones

"Baxos de Arenas Blancas" o bahía de "los bajos anegados", "costa del Diablo", bahía Blanca... fueron algunos de los topónimos que desde el primer registro cartográfico del lugar, realizado en 1520 por la expedición de Magallanes, han hecho referencia a las particulares condiciones geográficas del rincón marítimo.

La extremada planicie del sector encuentra su desagüe en la bahía. Los arroyos Sauce Chico, Saladillo, Maldonado y Napostá, se vinculan con el mar a través de canales que se abren en el suelo fangoso, poblado de cangrejales, de su estuario. El ingreso de agua de mar por estos canales inunda la costa, permitiendo la acumulación salina que le confiere una coloración blanquecina característica.

La vinculación por vía marítima, que el abrigo natural de una bahía favorece, fue tenida en cuenta desde el momento mismo en que se decide la instalación de la Fortaleza Protectora Argentina; pero, cuando debe determinarse el emplazamiento final de ésta, la necesidad de condiciones más propicias de suelo para el cultivo y la toma de agua, hacen que su construcción tenga que hallar lugar dos leguas al Norte de la costa.

Por un lado entonces se conformó un núcleo poblacional en torno al fuerte, y por otro se fue desarrollando el puerto (fig.1).

*Al hablar de puerto, no hay que hacerse la ilusión de ningún muelle, planchada o escollera: Por muchos años los pequeños barcos que arribaron a la Bahía Blanca, fondearon en la desembocadura del Napostá, en pleno cangrejal, donde ... no pocas veces las mareas se llevaron al mar las mercaderías depositadas al aire libre en los terrenos bajos y anegadizos.*

*...unos cuantos estacones clavados en la desembocadura del Napostá, que indicaban a los navegantes el camino a seguir para llegar a la costa sin mayores peligros...*<sup>6</sup>

El Coronel Ramón Estomba, fundador de la fortaleza, pretendió denominar al "puerto" que se cristalizaría en el lugar y la forma antedicha, con el nombre de "Puerto de la Esperanza". Sin éxito, al igual que la denominación "Nueva Buenos Aires" que impuso el Ministerio de Guerra de entonces, el puerto siguió siendo simplemente "el de la bahía Blanca".

La bahía toda en sí es un puerto natural, pero restringiendo la palabra "puerto" al punto de emplazamiento del muelle donde se desarrollan las actividades "portuarias", entonces el nombre "puerto de la Esperanza" no le correspondería más que a ese primer esbozo realizado junto al Napostá, y que luego sería conocido como "Puerto Viejo". Si en cambio volvemos a la concepción de la bahía como el gran puerto, entonces tal denominación no pertenecería a ninguno de los sucesivos muelles en particular.

Con el tiempo, otro embarcadero se formó en la desembocadura del arroyo Maldonado, y luego otro más entre los dos anteriores, a algunos centenares de metros al Oeste de la desembocadura del Napostá. A este muelle o lugar se lo denominó Puerto del Medio o Puerto Nuevo, y sería el punto donde llega-

ría, en 1884, el ferrocarril. A partir de entonces y por algunos años, fue conocido simplemente como "El Puerto" (fig.2).

### Inicios de "El Puerto"

Al hablar sobre la etapa inicial de "El Puerto", luego Ing. White, no se puede dejar de hacer referencia a la evolución de Bahía Blanca, sea porque nace en el marco de un proceso de radicales transformaciones de ésta, o porque viene a ser el mismo motor que las produce.

Desde que el Fuerte Argentino fuera creado en 1828, como puesto de avanzada en la defensa contra el indio, el crecimiento del poblado a las afueras de la fortaleza fue muy lento e inestable. En absoluto aislamiento con el resto de la Pcia. de Bs. As., la principal actividad que se desarrolló estuvo en relación con la guarnición militar y su abastecimiento. A pesar de que la población emergente se nutrió con el aporte de inmigrantes desde una temprana etapa,<sup>9</sup> a cuarenta años de la fundación del fuerte, el núcleo urbano apenas superaba los 1.400 habitantes. Las incursiones de los indígenas, que con sus temidos malones secuestraban ganado y arrasaban poblados, impedían el aprovechamiento de la potencial riqueza de la pampa. No fue hasta que se decidió poner fin a esa situación, que comenzaría a cambiar la historia del establecimiento militar.

Concluida la Campaña al Desierto en 1879, quedó plenamente librada a la producción la fértil llanura pampeana. Inmediatamente fue necesario intensificar la colonización de esos territorios, y así se inició en el país una fuerte campaña de promoción de la inmigración. Importantes oleadas inmigratorias acudieron, algunos grupos "dirigidos" a conformar nuevos poblados, y otros en forma "espontánea" o por fracaso de los anteriores a incrementar la población de los ya existentes, generando un brusco proceso de urbanización. En el marco que plantea una estrategia de crecimiento denominada "Modelo Agroexportador", se inicia un acelerado proceso de transformaciones al que Bahía Blanca no es ajeno. En esta etapa comienza la historia de Ing. White.

La explotación agrícola y ganadera en constante crecimiento necesitó pronto de más puertas de salida de la producción a Europa.

Fue entonces que la empresa del Ferrocarril del Sud,<sup>10</sup> que realizaba su tendido por el interior de la provincia, y cuando aún no llegaba con su línea férrea a la bahía, gestiona y obtiene por decreto del Poder Ejecutivo Nacional de enero de 1883, un permiso para construir un muelle de ultramar en el denominado "Puerto del Medio", a 7 Km. del centro poblado. No obstante, fue necesario esperar a que en abril de 1884 el Gobernador de la Provincia, Dr. Dardo Rocha inaugurara la extensión del tendido ferroviario hasta Bahía Blanca y "El Puerto", trabajo cuya dirección estuvo a cargo del Ing. Guillermo White,<sup>11-12</sup> para obtener en 1885 la concesión efectiva para la construcción del nuevo muelle. La fecha de terminación de esta obra, el 25 de septiembre de ese año, fue tomada luego como la de nacimiento de la localidad. La situación geográfica del puerto natural, una profunda y resguardada bahía, lo convirtió en uno de los mejores del país; centro de una extensa región agrícola, en pocos años tuvo un progreso acelerado.<sup>13</sup>

Pronto se sumaron otras iniciativas: nuevas líneas férreas hacia La Pampa, Neuquén y Santa Fe, y nuevas terminales marítimas. En 1901 la empresa F.C. de Bahía Blanca y N. Oeste comenzó la construcción de su propio puerto (Pto. Galván), que en 1904 pasa a cargo del F.C. al Pacífico y finalmente al F.C. Sud. Este dinamismo produjo la transformación del espacio urbanizable que rodeaba a las instalaciones. Primeramente la construcción del puerto, y luego la actividad pesquera, la estiba, los talleres ferroviarios, la producción de bolsas de arpillera para el embolsado de granos, entre otras, son algunas de las actividades que atrajeron numerosa mano de obra, en su mayoría inmigrante,<sup>14</sup> que daría forma a la localidad.

La necesidad de abastecer de agua a los numerosos buques que arribaban al puerto y detener los estragos que el cólera y otras enfermedades causaban en Bahía Blanca, cercana ahora a los 10.000 hab., llevaron a que, con capitales de las empresas F.C. Sud y F.C. del Pacífico, se formase la S.A. "The Bahía Blanca Waterworks Company Ltd.", habilitándose el servicio de agua, en Ing. White, en 1909. El dominio hegemónico de los capitales ingleses ligados a la actividad ferro-portuaria, signó toda una etapa.<sup>15</sup> Su es-

tructura monopólica, orientada exclusivamente a la exportación, llevó hacia la década del treinta a formular el Proyecto de Puerto Nacional para cubrir las necesidades de cabotaje. Sería el inicio de un nuevo proceso de cambios que conduciría casi dos décadas después a la estatización de la unidad portuaria.

Para 1925, a treinta años de su formación, la localidad portuaria alcanzó los 8.174 habitantes, contra 59.737 hab. de Bahía Blanca, lo que representaba un 12% del total.

Esta etapa de vertiginoso crecimiento de la localidad (1885-1930) es la que nos interesa, porque en ella se manifiesta la adopción y exclusiva apropiación de un sistema constructivo que conduciría a consolidar un paisaje urbano "singular".

### Las primeras construcciones Introducción del sistema

Las primeras construcciones que conformaron las instalaciones de lo que sería el complejo ferro-portuario, estuvieron integradas por la estación, terminal en ese entonces, del ferrocarril y los talleres necesarios para las obras del muelle de hierro, iniciadas en 1883. Esta primer estación, habilitada inmediatamente después de inaugurarse la extensión de la línea férrea a Bahía Blanca, en abril de 1884, fue construida con un sistema estructural de madera revestido exteriormente, tanto en paredes como en cubierta, en chapa acanalada de zinc. A ésta llegaban tanto cargas de materiales como pasajeros —servicio iniciado en junio de 1884—, y su funcionamiento se extendió por casi quince años.

A menudo se habla de la labor previsora y visionaria de la empresa ante el desenvolvimiento posterior que ésta adquiriría. Sin embargo, estos años transcurridos con instalaciones "transitorias", que se corresponden con la tradición funcional inglesa, la estandarización y la prefabricación usual en ese entonces, pero no así con esa importancia "prevista" del enclave comercial y urbano y la arquitectura que en particular para ese tipo de enclaves era adoptada, plantea una cierta contradicción. Esta contradicción se acentúa si se considera que, a tan sólo cuatro años de iniciadas las obras en el sector y del comienzo del arribo de trabajadores al lugar, se gesta un proyecto urbano ambicioso,

en cuanto a extensión, como lo fue el de la Nueva Liverpool (fig.3). Esto nos habla de dificultades y estrategias, que podrían dar cuenta del por qué de la elección del sistema constructivo de estas primeras instalaciones, o al menos de su perduración. Al respecto, es interesante lo que comenta Norma E. Martínez en Los Ferrocarriles Argentinos,<sup>16</sup> refiriéndose a la política del entonces gobernador de la Pcia. de Bs. As. Dardo Rocha:

*Con respecto a la política ferroviaria en sí, tuvo el propósito de expropiar el Ferrocarril Sud. El directorio londinense, alarmado encomendó a Frank Parish entrevistarse con Dardo Rocha para buscar una solución amigable. Finalmente se arribó a un acuerdo (Convenio del 19 de octubre de 1881, aprobado por la ley provincial del 23 de noviembre del mismo año). No se produjo la expropiación y la empresa del Ferrocarril Sud se comprometió a prolongar sus líneas desde Ayacucho a Tandil y desde Azul a Bahía Blanca (vía Tres Arroyos).*

*Llegar a Bahía Blanca tenía una importancia fundamental. Significaba la terminación de los rieles en El Puerto —luego Puerto Ingeniero White— otro centro intermedio de comunicación para el comercio de exportación.*

Puede entenderse esto al considerarse, por un lado, que la empresa del Ferrocarril del Sud operaba solamente como servicio de transporte, y al no tener una participación directa en la comercialización de los productos a transportar,<sup>17</sup> buscaba más bien extenderse al Oeste de la provincia y no al sur, y seguir explotando los puertos de Bs. As. y Rosario (este último a través del F.C. Central), compitiendo con el ferrocarril provincial (F.C. del Oeste),<sup>18</sup> y por otro, que era común en la política liberal de entonces el forzar el desarrollo de las líneas férreas "amenazando" con su expropiación. Esto dejaría fuera de lugar la tan mencionada acción previsora de la empresa.

Cumplida esta "obligación", la competencia con el F.C. del Oeste se tornó más compleja, cuando esté —con sus tarifas inferiores— planea, a partir de 1887, la extensión de sus líneas férreas en áreas servidas por el F.C. del Sud.<sup>19</sup> La constante amenaza a la rentabilidad de sus inversiones no desapareció hasta la venta del ferrocarril provincial en 1889.

Otro hecho significativo para considerar lo constituye la inseguridad jurídica que se establece, a poco de realizarse las instalaciones, sobre la concesión para operar el muelle. Esto se debió a que casi conjuntamente con la solicitud que la empresa realizara a tal fin, otro empresario, el Sr. Ignacio Planes, hace lo propio, y obtiene por ley N° 1367 también autorización para construir y explotar un muelle en el mismo lugar (Puerto del Medio). Esto derivó en un litigio cuya primer sentencia, dictada en 1895, le fue adversa, obligándola a entregar el lugar libre de obstrucciones al Sr. Planes o bien a vender a éste el muelle y demás obras ejecutadas. Apelada la sentencia, recién el 1° de Julio de 1897, la Suprema Corte revoca lo dispuesto anteriormente y absuelve a la Empresa del F.C. del Sud.

Estos conflictos, sumados a las "amenazas" que proyectos de gran envergadura ejercían también sobre la perspectiva (la rentabilidad) del emprendimiento, como el presentado por el Sr. Adolfo Grumbein en la desembocadura del Arroyo Napostá, o la competencia de otras concesiones ferroviarias y portuarias, alentarían la idea de un comienzo "dificultoso" de la empresa del F.C., llevándola a limitar las inversiones en el lugar, y con ello quizá a la adopción de una arquitectura rápida y económica.

### **La empresa y los primeros pobladores, 1882-1897**

En estos primeros quince años, el desenvolvimiento de la empresa en el lugar se puede considerar entonces relativamente lento, y lo propio sucede con el crecimiento de la población que nace en,derredor suyo.

Si bien habrían existido pescadores asentados ya en las proximidades del punto denominado Puerto del Medio y otros pobladores en las proximidades del Saladero y el arroyo Napostá, el primer grupo poblacional que comenzó a conformar la localidad de El Puerto, estuvo constituido, primeramente por los obreros empleados en al construcción de las vías del F.C., a partir de 1882, y luego por el conjunto de 200 inmigrantes italianos contratados directa y precisamente para la construcción del primer tramo del muelle de hierro.

Estos empleados se alojaron en casillas de madera provistas por la empresa, ingresadas seguramente, al igual que el resto de los materiales necesarios para la obra, a través del Puerto Viejo. Es de suponer que este primer núcleo de viviendas aún no se organizaba sobre ningún trazado específico, sino simplemente dispuesto y alineado por la empresa, en las proximidades de la obra, y sobre los terrenos concesionados. En palabras pronunciadas en 1884 por el senador Manuel Láinez,<sup>20</sup> de visita en el lugar:

*Todo un pequeño pueblo ha nacido como por encanto al lado del taller y vive agrupado en casillas de madera techadas de zinc y levantas sobre rieles de punta... Es todo un mundo de ingleses e italianos.*

Por fuera de los terrenos concesionados y por fuera del ejido Sud Oeste de la ciudad de Bahía Blanca, se extendían los terrenos del estado provincial; sobre ellos también se fueron asentando "casillas", levantadas en forma espontánea por pescadores y trabajadores temporales de distinta procedencia. Pero estos serían ordenados ahora sobre una cuadrícula que sigue la orientación impuesta por la línea férrea.

Un segundo sector iría creciendo casi a la par de este núcleo inicial, lo constituye el trazado en cuadrícula a medio rumbo que se encuentra del otro lado de las vías. Estos terrenos, también provinciales, fueron puestos a la venta por primera vez por el municipio, en marzo de 1885; anulada la operación por el gobernador D'Amico, la municipalidad prosiguió la gestión hasta obtener la autorización para sacarlos a remate definitivo en marzo de 1886.<sup>21</sup> Los terrenos, que iban desde las vías de F.C. hasta el arroyo Napostá, llegando hasta el borde marítimo, se dividía en tres secciones, la primera de las cuales era la inmediata a la playa de maniobras del F.C. Hasta tanto se construyó el "camino a Grunbein", el trazado de esta sección se extendía hasta desdibujarse sobre los terrenos más bajos próximos a la orilla, con lo cual eran de los más castigados por las crecidas del mar.

En cuanto al trazado de la Nueva Liverpool<sup>22</sup> que se mencionó anteriormente, éste fue un proyecto presentado por el F.C. Sud en 1887, a dos años de inaugurado el muelle y que, en palabras del Presidente de la Comisión Local de la Compañía, John Coghlan, tenía por objeto:

*... evitar que por una especulación mal entendida, estos terrenos vengán a caer en manos de especuladores que hagan difícil sacar de la localidad el provecho y ventajas que la privilegiada situación de Bahía Blanca ofrece y que por el medio propuesto considere esta compañía obtenerlo desde que permita la instalación de pobladores que usando medios apropiados faciliten el embarque y desembarque de frutos y mercaderías por este Puerto.*

El trazado de la nueva localidad consistió en una basta cuadrícula, a medio rumbo y con diagonales,<sup>23</sup> que se extendía por dentro del ejido de la ciudad. La estación de trenes, emplazada a 2 Km del muelle, quedaba entonces en el extremo de la calle ancha, hoy Cabral, que pasaba por el centro de la "Gran Plaza" proyectada.

Sea que haya querido el F.C. Sud realmente evitar la especulación, o llevarla a cabo ella misma —práctica habitual en la época, en función de la revalorización que el tendido ferroviario producía sobre las tierras—, la población siguió creciendo y consolidándose sobre los terrenos fiscales.<sup>24</sup> Como puede verse en posteriores relevamientos cartográficos ingleses, la nueva cuadrícula sólo comenzaría a ser "materializada" muy lentamente y en su parte más próxima a este núcleo inicial (fig.4).

### La empresa y el despegue, 1897-1913

Durante los años que duró el litigio con el Sr. Planes por la concesión del puerto, la producción cerealera en el sudoeste de la provincia fue creciendo considerablemente. Por otro lado, en 1889, con la venta del ferrocarril provincial, concluía una etapa de competencia y riesgo constantes. Estos fueron algunos de los factores que permitieron que para 1897 —cuando se dicta el fallo absolutorio—, la empresa se encontrara, ahora sí, en condiciones para lanzarse al "avizado" crecimiento. Se inicia a partir de entonces un proceso de acelerada expansión.<sup>25</sup>

Las exportaciones de granos<sup>26</sup> comenzaron a crecer al ritmo de las áreas cultivadas en la zona de influencia del puerto. Permitiendo uno y otro crecimiento se encontraron los inmigrantes, cuyo arribo a la región comenzó a ser, a partir de 1896, constante y en progre-

sivo aumento. Esto condujo, por un lado, a una insuficiencia de la capacidad operativa de la terminal marítima, ante lo cual la empresa solicitó y obtuvo, por decreto del 8 de junio de 1898, autorización para ampliarla. El muelle de hierro adquirió entonces su forma de "T" con la que fuera conocido hasta ser desmantelado cerca de 1990. Por otro lado, con el aumento en el transporte de cargas y pasajeros, la estación de trenes comenzó a resultar también insuficiente y "apartada". Para cubrir las crecientes demandas se decide realizar nuevas instalaciones. Con aprobación del Gobierno Nacional del 2 de marzo de 1900, la empresa inició la construcción de la nueva estación que quedó terminada unos meses más tardes. Su emplazamiento a 560 mts. de la anterior, ahora frente al núcleo poblacional inicial, evidenciaría el fracaso del proyecto de la Nueva Liverpool.

Pero, lo más significativo en la búsqueda de referentes constructivos, es que esta estación fue nuevamente realizada con un sistema estructural de madera revestido con chapa acanalada de zinc. Y si las estaciones constituían por entonces todo un símbolo,

*Su presencia guardaba un encanto especial que simbolizaba el contacto con lo ajeno, lo distinto y lo diverso. Eran lugares de encuentros en los que se recibían las últimas noticias y los productos más modernos desde los más apartados confines, y, junto con ellos, la ilusión de la prosperidad, la civilización y el progreso*<sup>27</sup>

este nuevo referente, reiteraba una modalidad constructiva que comenzaba a serle propia a la comunidad, enriqueciendo y consolidando así, un paisaje urbano sumamente homogéneo.

La modalidades de trabajo en las operaciones de carga, descarga y estibaje, requerían de numerosa mano de obra que la inmigración se encargó de satisfacer.<sup>28</sup> Así, la demanda de viviendas, tanto en Ingeniero White como en la región, pronto se convirtió en un creciente problema, sobre en todo en los períodos de cosecha. La empresa decidió entonces contratar con la casa bahiense Duprat-Aguirrezabala y Cia. la construcción de 800 casillas de madera,<sup>29</sup> de las cuales la mitad quedaron en el puerto local. Estas casillas estuvieron agrupadas conformando una colonia obrera a lo largo de la playa de manobras del F.C.

En 1902, además de la ya mencionada Duprat-Aguirrezabala, la revista del Centro Comercial de Bahía Blanca da cuenta de la existencia de otros dos grandes "corralones de madera y fierro": D. Meyer y Cia. y Varela, Llorens y Cía.<sup>30</sup> quienes

*... reciben maderas y demás artículos de su comercio directamente por cargamentos marítimos completos de Norte América, como también fierros canaletas para techos -chapas- y fierros de construcción y obras.*<sup>31</sup>

En la misma publicación se registra, entre otros, el volumen de madera importado entre 1900 y 1901 por estas tres casas, con lo que puede observarse el crecimiento operado:

	1900	1901
Pino de tea	650.000 p	2.786.727 p
Pino Spruce	1.542.000 p	1.248.312 p
Pino blanco	1.122.217 p	547.418 p
Pople y fresno	21.669 p	20.000 p

Se aprecia un pasaje de 3.335.886 a 4.602.457 pies de madera, y el significativo aumento en la importación de pino-tea, empleada mayoritariamente tanto para el amazón estructural de las viviendas, como para el revestimiento, en tablas machimbradas, de paredes y pisos. Se menciona además que dos de aquellas firmas contaban ya con aserraderos a vapor para el procesado de la madera para esos fines.

Este crecimiento en las actividades ferroportuarias y constructivas, trajo consigo el auge en la actividad comercial. Grandes tiendas de madera comenzaron a nuclearse en las proximidades de la nueva estación del F.C., sobre la calle Guillermo Torres -aun sin empedrar- y las entonces calles Elsegood y Harris, hoy Belgrano y Brown respectivamente.

La vida social en la localidad comenzó a organizarse; surgieron varias asociaciones civiles, obreras, culturales, religiosas, deportivas: Unione Operaia (1903), Ejercito de Salvación (1904), Sociedad Recreativa, Coral y Musical "La Siempre Verde" (1907), Asociación Voluntaria de Bomberos (1907),

Mission to Seamen (1908), Orfeón Español (1910), Club deportivo "Libertario" (1910), Comisión de Vecinos Pro-terrenos (1910), el English Club...

Entre otras obras significativas que se construyen en "madera y fierro" pueden mencionarse: el edificio para Resguardo de la Aduana, de 1907 –hoy Museo del Puerto– capilla anglicana –hoy capilla católica, trasladada al barrio del Bvard. J.B. Justo– guarda, en menor escala, una directa relación con las construcciones religiosas coloniales inglesas, como por caso El Tabernáculo (United Free Church) de Puerto Argentino en las Islas Malvinas, y ya cerrando este período: la iglesia católica Exaltación de la Santa Cruz, bendecida el 21 de septiembre de 1913 (fig.6).

Otra construcción significativa, en cuanto a símbolo de progreso, y avance tecnológico, pero que no tiene relación con las viviendas que se analizan, si en cambio con una fuerte caracterización del paisaje urbano, la constituyen los elevadores de grano construidos en 1908.

Vemos en este período que, a pesar de lo promisorio de la actividad económica, la empresa decidió en principio continuar con una particular modalidad constructiva en las instalaciones. Esto ayudó a consolidar una imagen que, si bien derivó de una cierta condición de "emergencia", por el grado de aceptación y reproducción podríamos afirmar que logró trascenderla.

De lo analizado hasta ahora puede observarse tres cuestiones, que hacen a la relación entre la actividad productiva, y su arquitectura, y la adopción del sistema para la arquitectura doméstica.

- Una vez finalizada la construcción del primer tramo del muelle de hierro, éste sirvió para recibir contingentes de inmigrantes con destino a Bahía Blanca y la región, con la intención de evitar la concentración de estos en Buenos Aires. Si bien este objetivo no se alcanzó plenamente, al menos provocó que algunos de ellos arraigaran en la naciente localidad.

- Entre los inmigrantes, arribaron numerosos maestros carpinteros que fueron empleados en el montaje y desmontaje de instalaciones y viviendas para obreros, lo que habría

permitido un aprendizaje y propagación de la técnica.

- El ingreso de materiales industrializados (estandarizados e importados) necesario para las instalaciones, vendría acompañado de mayores partidas para atender la demanda habitacional, lo cual los coloca en ventaja relativa con respecto a materiales "tradicionales" de construcción a base de ladrillo, que por condiciones de suelo no pueden ser fabricados en el lugar.

El sistema, además de ser apropiado, por rapidez y economía, para los obreros y comerciantes que recién se instalan en el lugar y en el país, encuentra dos factores adicionales de importancia para su aceptación y estos están en relación al suelo. Por un lado, la inconsistencia y el anegamiento de los mismos por la proximidad de la napa freática y por las crecidas de las mareas, que exigía una sobre-elevación de las viviendas, para lo cual los pilotes de rieles o madera enjabonada era el medio ideal; y por otro, el asentarse en principio sobre terrenos no propios (fiscales o privados), con lo cual el sistema liviano permitía que la vivienda pudiera ser trasladada.

Podemos observar también la gran complejidad de las relaciones público-privado en cuanto al dominio del suelo y de las construcciones y a las modalidades de alojamiento. Se podía ser inquilino en conventillos asentados sobre terrenos fiscales o privados, inquilino en casillas asentadas en terrenos fiscales o privados, propietario de la casilla pero sobre terreno fiscal o usurpando terrenos privados, o propietario de la casilla y del terreno. Una gran diversidad pero con una misma expresión constructiva.

### **El sistema estructural Apropiación y traducción**

Como se pudo ver en el apartado anterior, todas las formas de habitación popular tuvieron un común denominador: el estar construidas con "madera y fierro". El dominio exclusivo de un sistema constructivo durante algunas décadas, constituye de por sí una diferencia sustancial con otras expresiones del habitar popular. Pero, por medio del análisis de algunas partes del sistema, en principio, y principalmente del sistema –o subsistema– estructural, se puede no sólo poner de

manifiesto características más precisas que pudieran marcar diferencias con otras experiencias similares, sino también detectar las relaciones con posibles referentes constructivos.

De acuerdo a L. Benévolo en *Historia de la Arquitectura Moderna*, el balloon-frame es un sistema constructivo inventado probablemente por George Washington Snow, empresario maderero de Chicago, hacia 1833.

*Se trata de una estructura sin la habitual jerarquía de elementos principales y secundarios, unidos por ensamblajes, sino que se basa en multitud de listones delgados de dimensiones normalizadas colocados a distancia moduladas y fijados con simples clavos; los vanos, puertas y ventanas son necesariamente múltiplos del módulo fundamental; un entramado de tablas en diagonal asegura la resistencia al viento de la estructura y un segundo entramado de tablas machimbradas defiende el edificio de la intemperie.*

*... no requiere mano de obra especializada, es decir, esta concebida para que cualquiera pueda construirse su propia casa con poco o ningún utillaje.<sup>32</sup>*

Vemos que el sistema se define y caracteriza básicamente por el conformado del armazón de madera, y principalmente por el armado (previo, in situ o en talleres) de sus paneles de cerramiento y divisorios; constituidos éstos por una serie de listones de dimensiones normalizadas, generalmente en 2"x4", colocados verticalmente y distanciados entre sí de 0,40 a 0,60 m., y algunos listones de igual sección dispuestos horizontalmente entre los anteriores, a modo de dinteles y alféizares, conformando un reticulado dentro del cual otros listones, cruzados diagonalmente, triangulan el panel evitando su deformación ante las solicitaciones del viento. El revestimiento interior es generalmente de madera machimbrada y el exterior, si bien puede variar, en su origen es usualmente de tablas de madera solapadas dispuestas horizontalmente. El previo diseño ajustado de cada parte y la preparación de cada elemento constitutivo, tanto de los paneles como de las restantes partes del sistema, da lugar a la prefabricación y a la estandarización.

## Las obras ferroviarias

La estructura de la nueva estación del trenes, respondía fielmente al sistema antes descrito. Sus bastidores estaban conformados por parantes de 2"x4" distanciados entre sí 0,60 m., modulación ésta que acompañaba adecuadamente a las carpinterías estandarizadas en 1,20 aprox. de ancho (fig.7). Tanto el revestimiento exterior de los paneles como la cubierta del techo eran de chapa acanalada. Las columnas, ménsulas y cerchas del andén eran de madera.<sup>33</sup> De igual forma fue levantado siete años más tarde el "Resguardo para la Aduna". En esta construcción —aún en pie— podían observarse, antes de su reemplazo, los pilotes de madera que la sobre-elevaban del suelo. Salvando esta sobre-elevación aparece una escalinata integrada a un dispositivo, que a modo de "galería-balcón" adosado al edificio, protege su acceso (fig.8).

Distinta es la estructura que se utilizó en las casillas integralmente de madera, construidas por la empresa a principios del siglo XX para cubrir las demandas estacionales, y que, cuando fueron desafectadas de su uso como "colonias", fueron redistribuidas por toda la localidad (fig.9). La estructura de cerramiento ya no estaba conformada por secciones de 2"x4" c/ 60 cm. sino por "parantes" de aprox. 3"x3" con separaciones mayores, generalmente siguiendo la modulación impuesta por las aberturas estandarizadas en 1,00 de ancho; cruzados a estos parantes se disponía una serie de listones de 1 ó 2"x3". En el revestimiento exterior, siempre de madera, predomina la disposición horizontal de tablas machimbradas o verticales de tablones con listones tapa-junta.<sup>34</sup> Vemos entonces que éste no es el balloon-frame tradicional, aquí comienza a haber elementos principales y secundarios, aunque se mantiene el sistema en cuanto a la conformación de paneles.

## La vivienda popular

El sistema que comienza a reproducirse en las viviendas populares, evidencia una traducción y combinación de las dos variantes antes descritas. Por un lado, se aprecia la utilización del segundo de los tipos de

entramado mencionados, en cuanto al empleo de secciones principales de aprox. 3"x3" y secundarias de 1 ó 2"x3", y por otro, la elección dominante de revestimientos exteriores de chapa acanalada empleada en sentido vertical. En los bastidores se observa la inexistencia de una rigurosa regularidad tanto en la distribución de los parantes como de los listones horizontales; puede decirse que no existe una modulación en ellos, sino una distribución que varía de acuerdo a que posea o no aberturas. En el primer caso, los parantes se colocan a los costados de cada puerta o ventana, generalmente de 1,20 m. de ancho, y en el segundo, se divide el bastidor en dos, tres o cuatro partes iguales, pudiendo resultar separaciones entre parantes superiores al 1,50 m. (fig. 10 y 11) —puede llegar inclusive a pasar los 2,00 m., como en la construcción de la esquina de Knout y Belgrano (fig. 12)—. En cuanto a la distribución de los listones horizontales, ésta tampoco es regular observándose muestras —como la recién mencionada— donde tienen mayor proximidad en la parte inferior del panel (aumento así la resistencia en la parte más exigida) y mayor separación en la parte superior. Listones de 2"x3" se colocan a la altura del alféizar, y partir de ahí se reparten más listones de 2"x3" intercalados con otros de 1"x3". Los primeros sirven de clavaderas tanto para las chapas como para el machimbrado interior, mientras que los segundo sólo para este último. Vemos que se tiende a una racionalización al límite de las piezas necesarias y a un aprovechamiento de secciones.

A pesar de la existencia de firmas comerciales que promocionaban, mediante sus anuncios publicitarios, la construcción de viviendas económicas según modelos que toman las características de las viviendas utilizadas en Estados Unidos —revestimientos exteriores de madera, mediante el solapamiento de tablas sin encastre colocadas en forma horizontal—, éstos no tuvieron mayor influencia en la localidad. Inclusive las viviendas que encontramos construidas bajo diseños tipificados, es decir con elementos y planos tipo, sufren adaptaciones. En la casa de la figura 13 se observa la utilización de revestimiento exterior de madera en el frente, y de chapa acanalada de zinc en los laterales y contrafrente, o totalmente en chapa como en la figura 14. Ninguno de los dos

revestimientos responde a las características de modelos publicitados, aunque si se respeta el sistema estructural, modulado cada 0,60 m.

Vemos que, al igual que lo producido con la introducción de la casa italianizante en el paisaje pampeano de la década del '80:

*Una muestra más de cómo este tipo... aunque gestado por otra cultura, experimentó una adecuación al lugar no ajena al carácter fagocitante del que hablaríamos... En efecto, estas arquitecturas se arraigaron bastante rápidamente... por la predisposición a convertirlas en propias, por la capacidad de adaptación cultural del inmigrante y por la fuerza "invisible" del ambiente pampeano.<sup>35</sup>*

En nuestro caso de estudio encontramos también esa predisposición y adaptación cultural del inmigrante, y la fuerza del ambiente, aunque aquí "visible": el embate de las mareas; pero no esa adecuación al lugar, por lo menos no en términos de adecuación a preexistencias culturales y materiales.

Aquí no podemos hablar de "transculturación de elementos en el patio pampeano". En Ing. White convergieron y cruzaron culturas foráneas; unas que traen sus materiales industrializados, otras que toman esos materiales; un verdadero "puerto franco" socio-culturalmente hablando; una experiencia que se desarrolla es en cierta forma "aislada". No hay en la arquitectura popular, como se puede ver en La Boca, incorporaciones locales como pudieran ser: rejas, balcones con barandas y ménsulas metálicas; el aislamiento con Bahía Blanca, es frecuentemente observado en las crónicas de la época. Ante este aislamiento, esta "otra cosa", hay que ser prudentes con la utilización de la palabra precariedad (en su aspecto ligado a la marginalidad), porque estas surgirían de un (pre)juicio como resultado de una mirada comparativa con otras condiciones socio-culturales y urbanas, de la época o peor aún de hoy día. Aquí hay que analizar el caso en sí mismo, porque éste tuvo sus centralidades y sus marginalidades propias. Si bien es cierto que fue una población netamente obrera, con todo lo que ello significa, no es menos cierto que durante su formación subyació la idea de que se estaba ante la construcción de una nueva centralidad, que tuvo su imagen, la "posible" quizá, más que la "deseable", pero que fue propia y tuvo

sus formas de buscar y representar la "urbanidad".

*Si subes en un globo a las alturas;  
como puede subirse otro cualquiera..  
aunque arriesgues romperte la mollera;  
sediento de impresiones y aventuras..*

*Al extender la vista en las llanuras,  
detente y fijate en esta ribera..  
y verás una población obrera  
sin artifice y sin arquitecturas..*

*Es Ingeniero White... Sus casillas  
parecen al mirarles desde lejos  
un simple grupo de cacharos viejos,*

*Abandonadas de la mar a orillas..  
pero estúdiala bien si te parece  
y verás el Progreso como crece...*

BAUTISTA ITURRERÍA (1917)

## La tipología

### Una construcción singular

Entendemos al tipo como "un principio ordenador según el cual una serie de elementos, gobernados por unas precisas relaciones, adquieren una determinada estructura".<sup>36</sup> Por lo tanto, a través del método de análisis tipológico, se busca dar cuenta de qué elementos se relacionan de qué forma, para que se manifieste la estructura formal propia de las viviendas que aquí se analizan y del tejido urbano resultante.

El estudio estructural de las condiciones materiales que se plantea parte esencialmente de un proceso clasificatorio operado según diversos criterios de selección y niveles de análisis,<sup>37</sup> que trascienden entonces la consideración de la vivienda como objeto aislado. En nuestro caso, el proceso fue efectuado sobre un conjunto de 74 viviendas cuyos datos, organizados en una matriz digital, fueron automáticamente ordenados siguiendo determinados criterios. La lectura de distintas ordenaciones permitieron la comprensión de múltiples relaciones, y a través de ellas, la construcción de esa abstracción racional que representa un tipo arquitectónico.

### Aspecto técnico-constructivo

El sistema constructivo empleado, como vimos, se define principalmente por el subsistema estructural, pero adquiere características singulares también en otras partes o sistemas componentes, a los cuales podríamos clasificar de la siguiente forma:

- Fundaciones
- Estructura (de piso, bastidores, techos, cielorrasos y galerías)
- Revestimientos interiores (de piso, paramentos y cielorrasos)
- Revestimientos exteriores (de paramentos y cubiertas)
- Aberturas
- Terminaciones (cenefas, cornisas, esquineros, contramarcos, barandas y treillages)

La fundación sobre pilotes fue invariable, sea sobre rieles o puntales de madera incados o, con forma de "T" invertida, apoyados a poca profundidad. Esta forma de protección contra las inundaciones periódicas que tenían lugar antes de la construcción de los terraplenes,<sup>38</sup> daba una fuerte característica a esta viviendas, por cuanto la elevación no solo dejaba a la vista estos pilotes —espacio éste solo a veces cerrado con treillages de madera—<sup>39</sup> sino que daba lugar a la aparición de dispositivos de acceso a la vivienda: las "galerías-balcón" ya comentadas. El sistema de fundación permitía que, cuando la vivienda debía ser trasladada, fuera fácilmente levantada de sus pilotes y apoyada sobre rollizos de madera, para luego ser arrastrada por caballos hasta su nuevo emplazamiento.

Sobre los pilotes se disponía la tirantería de piso, sobre éstos los bastidores de madera anteriormente analizados, y apoyados a éstos las estructuras de techo y cielorraso. Estas últimas, generalmente integradas produciendo triangulaciones, están constituidas por una simple disposición de vigas de aprox. 3"x3" en el sentido de la pendiente y colocadas a distancias variables, aunque coincidiendo preferiblemente con los parantes de los bastidores. Mientras que sobre las vigas de techo se disponen clavaderas para la cubierta, las vigas de cielorraso reciben directamente su respectivo revestimiento.

Los revestimientos interiores del armazón estructural, tanto en pisos, paredes y cielorrasos, se efectuaban íntegramente en madera machimbrada. En el exterior se empleaba principalmente chapa acanalada colocada en vertical,<sup>40</sup> siendo el uso de la madera menos frecuente. Las cubiertas fueron invariablemente de chapa acanalada, al igual que ambas estaciones del F.C.<sup>41</sup> y que el resguardo para la Aduana.

En las aberturas, dominan las estandarizadas en aprox. 1,20 de ancho, con dos hojas de abrir, tanto para puertas como para ventanas, y de tablero con vidrio repartido en la mitad superior para las primeras y de solo vidrio repartido en las segundas. Todas las aberturas disponen de postigos interiores, mientras que solo algunas tienen también postigos exteriores, los cuales podían ser metálicos o de madera y de celosías o de tabloncillos verticales.

Las terminaciones exteriores se realizaban íntegramente en madera, y por ello fueron de los elementos que menos resistieron el paso del tiempo. Todas, a excepción de las agujas y mas allá de su aspecto o tratamiento decorativo, tuvieron un motivo práctico en su resolución y empleo. Mientras que contramarcos, cornisas y esquineros de tablas molduradas son elementos de esencial utilización, cenefas y barandas de tablas caladas y treillages aparecen principalmente con la conformación de semicubiertos o galerías.

Podemos observar hasta aquí que, el período en el que se desarrollan estas viviendas, coincide con una etapa de popularización de la chapa acanalada en el país. Mientras antes sólo podía ser utilizada para cubiertas, ahora también es empleada para revestir íntegramente los exteriores de este tipo de viviendas. Pero, lo llamativo aquí no está en su uso masivo, cuyas ventajas con respecto a la madera puede ser relativizada, sino en la disposición de ésta en sentido vertical, pues es esto lo que caracteriza notablemente a nuestro tipo. El empleo de esta forma está directamente relacionado al armado del bastidor estructural, y a la racionalización de la madera empleada, pero también a su propia racionalidad puesto que, las longitudes de chapa disponibles permiten, con su utilización en esa forma, un solo solapamiento a media

altura, es decir una reducida distancia del dintel de las aberturas. Por otra parte, el uso de la madera en sentido vertical, tanto en interiores como en exteriores, podría resultar también de una búsqueda de reducción de desperdicios, mediante el control de la cantidad de cortes que, debido a la interrupción que ocasionan las aberturas, debe realizarse sobre las tablas de largo estandarizado.

En cuanto a las terminaciones, éstas derivan de un repertorio de opciones introducidas por medio de catálogos, en boga en aquel momento. Veámos que se podían agrupar en: las relacionadas al volumen básico de la vivienda, compuestas por los contramarcos, cantoneras y cornisas, y las relacionadas a los semi-cubiertos y galerías, compuestas por cenefas, barandas y treillages; mientras las primeras son prácticamente una constante, las segundas sugieren, con su mayor empleo e importancia, una variación en el nivel socio-económico de sus propietarios. Podía incluso clasificarse a los carpinteros que atendían la construcción de estas viviendas por la profusión en los detalles de terminación. Así, por ejemplo, entrado el siglo, estaban los carpinteros: Salbuchi, que construía viviendas "simples", y Brini, que "las hacía más elaboradas".<sup>42</sup>

#### Aspecto distributivo y morfológico

Como dijimos, las viviendas en estudio surgieron en condiciones de emergencia y de adaptación a situaciones ambientales, pero sobre todo económicas de inmigrantes que sólo trajeron consigo la voluntad de trabajar. Esto imprime un sello de austeridad y racionalidad extrema a la vivienda, cuyas dimensiones mínimas necesarias, sumado a la rigurosidad de un sistema estructural como el empleado, limita las resoluciones posibles de planta. Puede entenderse su conformación como una sumatoria de módulos-habitación organizados de forma tal que permitiera una mayor economía, y esto está directamente relacionado a la compactación de la superficie cubierta.

Con esta concepción de la vivienda en módulos, podemos observar que las de mayor presencia, son las constituidas por 3, 4 ó 5 módulos-habitación, de aprox. 4 x 4 mts. cada

uno, ordenados en "tira", en "L", o en planta "compacta". Las dos variantes últimas son las más difundidas y presentan marcadas diferencias entre sí. Las ordenadas en "L" se asemejan a la casa "chorizo", inclusive se les llega a construir fachadas que ocultan la pendiente del techo y a las cuales se las puede dotar de algunos elementos "italianizantes", como ser: una prominente cornisa de madera (fig.15). Las de ordenación "compacta" conforman un esquema bastante más particular: una planta cuadrada o rectangular dividida en cuatro partes y techada, por lo general, a un agua que escurre hacia el contrafrente; el esquema típico se complementa con la construcción del dispositivo "galería-balcón" hacia el frente de la vivienda (fig.16). Las unidades de 1, 2 ó 3 módulos podían estar aisladas, o combinadas de a dos dando lugar a los esquemas de vivienda similar a los semi-detached (construidos éstos para alquiler). Las aisladas, generalmente en esquema en "tira", podían crecer mutando a algunas de las formas antes mencionadas, resultando así una gran variedad de combinaciones posibles entre los distintos esquemas.

La disponibilidad de suelo, en cualquiera de las variantes ya analizadas, permitió un desarrollo parcelario en cierta forma "distendido", con lo cual cada vivienda tenía por lo general su parcela o terreno (a lo sumo compartido por dos, en los esquemas apareados, pero se encontraban perfectamente ordenadas), y esto hizo innecesario las construcciones en dos niveles, que efectivamente resultaron excepcionales. Por otro lado, al no haber prácticamente diferencias funcionales entre habitaciones y el no contar con instalaciones sanitarias—sólo un simple retrete apartado de la vivienda—vemos que todo el "juego" distributivo queda restringido a la ordenación de las habitaciones de acuerdo a los esquemas básicos descriptos.

### Aspecto urbano

Como se dijo, más allá de que algunas parcelas pudieran contener dos o más unidades funcionales, éstas se encontraban relativamente ordenadas, conformando un tejido que tiende a ser abierto. Un condicionante de esta situación lo constituye

la necesidad de una separación mínima que permitiera el clavado del revestimiento exterior; por otra parte esta separación actúa como barrera "corta-fuego". Separaciones menores (exiguas), pueden surgir cuando se relocaliza una vivienda, puesto que, al tener sus revestimientos exteriores acabados, puede ser "arrimada" a otra vivienda existente; en todo caso el revestimiento de esta cara contigua a la vivienda próxima, e independientemente de los restantes revestimientos, se presenta casi siempre de chapa, como mínima medida de seguridad ante la propagación de incendios. Por lo general, la vivienda se ubica sobre un lateral de la parcela, a aproximadamente 30 cms. de uno de los ejes; las siguientes repiten la misma disposición con lo cual se obtiene una separación rítmica (fig.17). No obstante, ni las formas de implantación ni el tejido urbano resultante son, en detalle, iguales en toda la localidad. Podemos observar tres tendencias: Sobre el núcleo inicial se tiende a formar un frente urbano continuo y homogéneo, en donde dominan las construcciones de perímetro libre y semi-perímetro libre sin retiro, y los esquemas de planta en "tira" y "compactos"; contrariamente, en el sector del Bº Boulevard 20 (hoy J.B. Justo) el tejido resulta más abierto y el frente urbano más discontinuo y heterogéneo, pues los esquemas de implantación y planta son más diversos. En una situación intermedia, sobre la Nueva Liverpool, tiende a ser homogéneo pero su frente discontinuo, pues dominan las construcciones de semi-perímetro libre con y sin retiro, y los esquemas de planta en "L" y "compactos".

En cuanto a una estratificación social a nivel urbano, en relación a las tendencias mencionadas, podría decirse que fue débil. Si bien se reconoce un área central comercial con un mayor valor de los lotes, al conformarse éste sobre terrenos fiscales—con un valor a determinarse en función de las distintas mejoras que los mismos ocupantes pudieron ir produciendo, y por lo tanto dispares—, pudieron asentarse y permanecer en ella pobladores de distintos niveles sociales. Las diferencias se marcaban más por el grado de terminación de la vivienda, y por el número que poseían de éstas—la principal como propia y el resto destinadas a alquiler—. Las viviendas que por su porte,

mayor elaboración o superficie, se destacaron del conjunto, se encontraban indistintamente en cualquiera de los tres sectores urbanos especificados. Tampoco se verifica una segregación entre pobladores afectados a las actividades ferroviaria, portuaria o a la pesca, si bien estos últimos habrían de asentarse más próximos a la costa, conformando el conjunto de viviendas de imagen casi palafítica, y los primeros más próximos a la playa de maniobras del ferrocarril.

Vemos que la tipología está fuertemente condicionada por la disposición modular de las habitaciones, surgida del sistema estructural y de la necesidad de racionalización, y que la indiferenciación funcional de los cuartos da cuenta del universo premoderno en el que se desarrolló. No es llamativo entonces que uno de los tipos construidos, guarde semejanza formal con la caza "chorizo", aún cuando éste no surja de condiciones parcelarias, puesto que podemos encontrar en nuestro caso implantaciones diversas de este esquema. Lo llamativo lo encontramos precisamente en estas particulares disposiciones en el terreno y la construcción del tipo "compacto" con su dispositivo de "galería-balcón", por cuanto nos hablan de la conformación de un modelo de vivienda que tiende a ser más bien "acabado" y no "indefinido" o "progresivo", como sucede por lo general con la vivienda proletaria. Se ha podido observar incluso que, cuando una de estas construcciones acabadas debió sufrir ampliaciones se ha tenido que reconstruir el techo para acomodar adecuadamente sus pendientes.

Habíamos visto también que en el cambio de siglo la necesidad de alojamiento se había hecho imperante, y que si bien en principio sólo se necesitaba satisfacer necesidades de inmigrantes solteros o con reducida familia, con la formación y crecimiento de éstas la necesidad de habitación en la vivienda unifamiliar también se vería incrementada. Sin embargo, y a pesar de su conformación modular, vemos que se desarrolla una tipología de vivienda que cuenta generalmente con no más de 3 ó 4 habitaciones, y que por parcela difícilmente se encontrarán más de dos viviendas. Si bien se puede inferir con esto una situación próxima a la sobre-ocupación de las mismas, también se puede suponer una facilidad para producir la "división familiar",

conformando nuevos núcleos, que la disponibilidad de suelo permitiría.

La especulación con respecto a la necesidad de alojamiento, sin embargo, no estuvo ausente. Existieron, como en otras localidades que sufrieron la explosión demográfica, los conventillos como opción transitoria; se desarrollaron algunos de éstos principalmente sobre la calle Guillermo Torres, en proximidades de la nueva estación del F.C., y conformaron esquemas en "tira" dados por una larga sucesión de habitaciones. Otra modalidad se estableció a través de la construcción de viviendas individuales para alquiler, algunas de las cuales desarrollaron interesantes esquemas tipificados, como las viviendas el "L" apareadas pertenecientes a Angel Marcantonio y emplazadas en el "Boulevard 20".

Podemos observar como estas otras tipologías de alojamiento acompañan la lectura que se hizo sobre el tejido de los tres sectores urbanos identificados. Un sector más densificado próximo a la estación, un sector con características más de suburbio "del otro lado de las vías", y un sector intermedio sobre el trazado de la Nueva Liverpool. Pero si bien estas tendencias guardan una relación con la situación parcelaria, puesto que en el núcleo inicial ésta es más orgánica y más subdividida<sup>43</sup> y en los dos sectores restantes bien estructurada, puede entenderse estas diferencias como un efecto propio de un crecimiento centrípeto, y como una búsqueda de urbanidad, en concordancia con el desarrollo de una creciente organización social y comercial.

### Conclusiones preliminares

Con lo analizado hasta el momento podemos corroborar como un sistema constructivo, introducido por el principal agente difusor de materiales y tecnologías de la época: El ferrocarril, encontró condiciones propicias, por rapidez, economía y también por las condiciones naturales del medio geográfico, para ser apropiado por una comunidad emergente. Si bien estos factores son esenciales para su aceptación, creemos que sin la utilización que la empresa del Ferrocarril del Sud hizo del sistema para sus propias obras y para satisfacer las necesidades de

alojamiento de sus empleados, no se hubiese llegado a una validación tal que permitiera la amplia difusión que tuvo, y su apropiación para la construcción no sólo de las viviendas populares, sino también de las instituciones más importantes.

La transformación de algo más de 70 has. de suelo bajo e inundable, y la construcción sobre él de un tejido urbano íntegramente de "madera y hierro", fue el resultado de la fuerza de voluntad, las ansias de progreso y la capacidad de adaptación, al medio y al sistema, del inmigrante. Pero no sólo se adaptó éste a los recursos tecnológicos disponibles, si no que estos también fueron modificados por aquel. En la reproducción popular del sistema se observan traducciones que se manifiestan como una combinación de los referentes ferroviarios analizados: la estación del F.C., las casillas para obreros y el resguardo para la Aduana. La conformación de un entramado estructural no rígidamente modulado y la disposición de los revestimientos exteriores, son las evidencias más significativas de una adaptación a las necesidades y posibilidades locales.

En cuanto al aspecto morfológico y distributivo de la tipología, podemos ver que la única referencia local posible fueron las viviendas transitorias del ferrocarril, pero no se establece en ese aspecto similitud alguna con los tipos identificados. En cambio, con esquemas externos de amplia difusión en otras ciudades argentinas y en la misma época, como ser la casa "chorizo" o "del gringo" se establece una referencia y una traducción, que va desde la modalidades de implantación en el terreno, hasta las características del aventanamiento de la habitaciones. De estas variaciones podría haber surgido el tipo alternativo y bien definido que denominamos: "compacto".

Se ha puesto de manifiesto entonces la particular relación, que la reproducción del sistema técnico constructivo, tuvo con la actividad industrial en sus etapas de surgimiento y mayor difusión, pero, por cuanto resta avanzar aún sobre aquella otra en la que comienza a producirse su desplazamiento y abandono, queda pendiente confirmar o refutar si esta directa relación se extiende a la totalidad de cambios y transformaciones.

Entonces lo significativo no está tan sólo en la homogeneidad urbana que la alta reproducción del sistema logró, sino también en el ambiente urbano resultante tuvo cualidades significativas. Si bien las construcciones de madera nacieron bajo condiciones de emergencia y por tal motivo fueron concebidas como transitorias, esto fue sólo inicialmente, luego la población debió "asumir" su permanencia, y esto no fue con resignación. Encontramos múltiples expresiones que nos hablan de que la localidad toda estaba imbuida de entusiasmo, de fe en un futuro, en el progreso, y que eso fue compatible con su representación material. El tejido social que fue creciendo en ese tejido material, puede resultar entonces bien distinto del que una mirada rápida podría hoy arrojar.

### Notas y referencias bibliográficas

<sup>1</sup> MALLEA, Eduardo. *Todo verdor perecerá*, 1941.

<sup>2</sup> *El tejido urbano y los tipos arquitectónicos que expresan formas de la vida social, los edificios que, sin ser monumentales, representan un hito en la memoria social, ciertas imágenes urbanas, ciertos espacios públicos, y aún la atmósfera creada por el modo de ocupación de los sitios o de la utilización de la vegetación, comienzan a reconocerse como componentes de un patrimonio valioso*

WAISMAN, Marina. "El patrimonio modesto. Reconocimiento y reutilización", *El Patrimonio Modesto*, Cuadernos Escala n. 20, Bogotá - Colombia, Impresiones ESCALA, 1992.

<sup>3</sup> GAZANEO - SCARONE. *Arquitectura de la Revolución Industrial*, IAA, Bs. As., 1996.

<sup>4</sup> ZINGONI, José María. *Arquitectura Industrial: Ferrocarriles y Puertos, Ba. Bca., 1880-1930*, Bahía Blanca, Edit. UNS, 1996.

<sup>5</sup> ARMUS-HARDOY. "Conventillos, ranchos y casa propia en el mundo urbano del novecientos" en *Mundo Urbano y Cultura Popular*, Bs. As., Edit. Sudamericana, 1990.

<sup>6</sup> HARDOY. "La vivienda obrera en una ciudad en expansión. Rosario entre 1858 y 1910" en *Cultura Urbana Latinoamericana*, CLACSO, 1985.

<sup>7</sup> RAMOS, Jorge. *La habitación popular urbana en Buenos Aires. 1880-1945. La mirada tipológica*, IAA n. 91, 1998, y *Arquitectura del habitar popular en Buenos Aires: el conventillo*, IAA n.101, Bs. As., 1999.

<sup>8</sup> Album de Ingeniero White conmemorando el centenario de Bahía Blanca. Ingeniero White, Editorial del periódico El Puerto, 1928.

<sup>9</sup> Desde 1838 vascos e italianos, en su mayoría, comienzan una incipiente actividad agrícola y en 1856, a consecuencia del fallido intento de colonización militar en Nueva Roma (a tan solo 27 Km, al Noroeste del fuerte), cerca de 350 italianos miembros de la Legión Agrícola-Militar se radican en Bahía Blanca.

<sup>10</sup> Representada por Don Guillermo Moore.

<sup>11</sup> Argentino, nacido en Dolores, Pcia. de Bs. As. Como Presidente del Departamento de Ingenieros de la Nación, integró la comisión que en 1881 recomendó el emplazamiento de la nueva capital provincial. En 1883 integró la comisión nombrada por el gob. para estudiar la propuesta del Sr. Madero para la construcción del Pto. de Bs. As. y la ley redactada al respecto (Historia técnica del Pto. de Bs.As - Luis. A. Huergo, 1904).

<sup>12</sup> En homenaje, el presidente de la Nación Julio A. Roca, por decreto del 20 de junio de 1899, pone ese nombre a la estación marítima hasta entonces denominada "El Puerto". El topónimo por extensión fue traspasado al pueblo. Al momento, el Ing. Guillermo White se desempeñaba como presidente del directorio local del F.C. del Sud.

<sup>13</sup> En un principio sólo tuvo como destino la recepción de materiales propios. En 1889 tuvo un tráfico total de 198.407 toneladas de las cuales el 30% constituían importaciones (no se embarcaron granos hasta 1892). En 1924 el tráfico total fue de 1.802.864 ton, de las cuales solo el 16% correspondían a importaciones (Considérese que en 1996 el tráfico total en el mismo sector portuario fue de 2.371.872 ton, y el 2,6% correspondió a importaciones, para tener noción de la importancia de la cifra alcanzada en aquel período)

<sup>14</sup> De los 70.289 hab. que se registraban en todo Ba. Bca en 1914, el 48% eran inmigrantes (Tercer Censo Nacional).

<sup>15</sup> Eran también de capitales ingleses la Compañía de Tranvías, la Compañía de Gas, la Compañía de Luz y Fuerza y la Unión Telefónica.

<sup>16</sup> MARTINEZ, Norma E. Los Ferrocarriles Argentinos, U.N.M.D.P, 1979.

<sup>17</sup> WRIGHT, Winthrop R. Los Ferrocarriles Ingleses en la La Argentina - Su influencia en el nacionalismo económico, 1854-1948, Buenos Aires, Emecé, 1980.

<sup>18</sup> CUCCORESE, Horacio Juan. Historia de los Ferrocarriles en la Argentina, Buenos Aires, Macchi, 1969.

<sup>19</sup> Tanto el gobierno nacional como los gobiernos provinciales otorgaron concesiones ferroviarias

indiscriminadas. Entre 1886 y 1890, las autoridades nacionales y provinciales aprobaron nuevos proyectos de tendido de rieles por unos 18.000 kilómetros, la mayoría de ellos con garantías de generosos beneficios... Muchas de las líneas propuestas rivalizaban con las que poseían las compañías existentes y muchas otras eran solamente un pretexto para aumentar el valor de la tierra. Políticos y terratenientes intrigantes vieron en las concesiones un cómodo atajo para hacer fortunas, si bien retrospectivamente resultó una práctica peligrosa. Ni los promotores de ferrocarriles ni los inversores extranjeros escaparon a la fiebre de especulación que, en la Argentina, allanó el camino al desastre financiero de 1890.

WRIGHT, Winthrop R. op. cit., pág. 80.

<sup>20</sup> Album de Ingeniero White, op. cit.

<sup>21</sup> *Ibidem*.

<sup>22</sup> Trazado proyectado por el ingeniero Guillermo White. Expediente Municipal original N° S-10-1887. Autorizado por el gobierno nacional el 19 de febrero de 1887.

<sup>23</sup> Consecuente con la abstracción y repetición que señalan una nueva percepción de la ciudad y el territorio en el siglo XIX de la que nos habla Fernando Cacopardo en *La modernidad en una ciudad mutante - Vivienda, sociedad y territorio en la primera mitad de siglo xx*, Capítulo I.

<sup>24</sup> Según el Censo General de Población del Partido de Bahía Blanca, en 1890 El Puerto tenía 1522 habitantes.

<sup>25</sup> En 1898 adquiere el Ferrocarril Buenos Aires a Ensenada.

<sup>26</sup> El primer embarque de granos se produjo en 1892, y a partir de entonces sería el principal producto de exportación por este puerto.

<sup>27</sup> TARTARINI, Jorge D. *Arquitectura Ferroviaria*. Del Arco Iris, Ensayos de Historia Urbana, 2001.

<sup>28</sup> El censo municipal de 1901 revela la existencia de 3.312 habitantes en Ingeniero White, es decir que se duplicó en el término de un decenio.

<sup>29</sup> Cabe recordar aquí que las cosechas tenían lugar de enero a abril, por lo cual en esta época de clima favorable en la región, hacían "temporalmente" adecuada la utilización de las viviendas de madera.

<sup>30</sup> Algunos años mas adelante se instalan en Ing. White -en la zona conocida como "El Guanaco"- los proveedores de madera: Carminati y Alcastre Hnos.

<sup>31</sup> Revista del Centro Comercial de Bahía Blanca, abril de 1902. Director: Ricardo G. Ducós.

<sup>32</sup> BENEVOLO, L. *Historia de la Arquitectura Moderna*, cap. VIII, p.: 256. G.Gili, 1990.

<sup>33</sup> En la fotografía tomada luego del incendio que la destruyera totalmente en 1991, puede observarse el relleno en interior de los paneles formado por mampuestos colocados en "panderete", trabajo este realizado presumiblemente con bastante posterioridad al momento de su construcción, en ocasión de algún recambio del revestimiento exterior y para una mejora de la aislación térmica.

<sup>34</sup> Este tipo de revestimiento era generalmente utilizado en obras complementarias de las estaciones ferroviarias, tanto del ferrocarril del Sud, como de otras líneas del país o de Latinoamérica.

<sup>35</sup> RAMOS, Jorge. *La aventura de la pampa argentina*, 1992.

<sup>36</sup> MARTI ARIS, C. *Las variaciones de la identidad. Ensayo sobre el tipo en la arquitectura* - "La idea del tipo como fundamento epistemológico de la arquitectura". Colegio de Arquitectos de Cataluña, 1993.

<sup>37</sup> PANERAI, P., DEMORGON, M. y DEPAULE, Ch.. "Elementos de análisis urbano", Madrid. Ed. de Archivos de Arquitectura Moderna, 1980.

<sup>38</sup> Primero con la construcción de la vía férrea de enlace entre el Ferrocarril del Sud y el de Bahía Blanca al Noroeste, es decir de White a Puerto Galván, y luego con la construcción del camino pavimentado a Grumbein.

<sup>39</sup> Con sucesivos rellenos se fue elevando el nivel del suelo hasta dejarlos ocultos.

<sup>40</sup> Excepcionalmente fue utilizada en horizontal, y casi exclusivamente en tiendas donde, por la exigencia de un mayor aventanamiento para vidriera, era más práctico utilizarla de aquella forma.

<sup>41</sup> En Bs. As. las estaciones de madera de características similares, tuvieron generalmente cubierta de tejas.

<sup>42</sup> De entrevista personal con Erasmo Salbuchi (constructor de la localidad que en la adolescencia, ayudó a su padre en la construcción de viviendas de madera y chapa), julio de 2001.

<sup>43</sup> Incluso mutable, hasta tanto quedó regularizada la situación dominial de las tierras, hacia la década del '20.

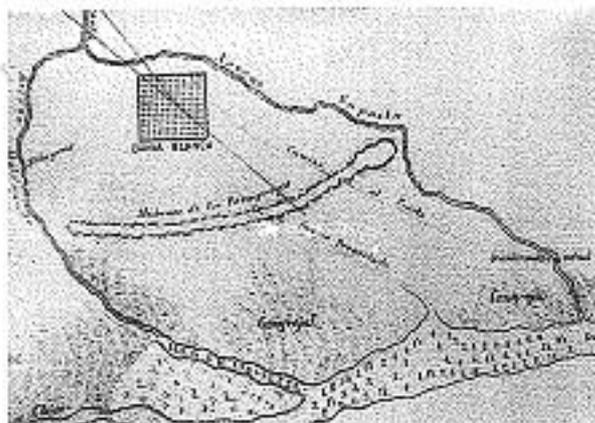


Figura 1: Plano de la costa de Bahía Blanca - 1869  
Fuente: La Nueva Provincia, Cien años de periodismo, 1898-1998.

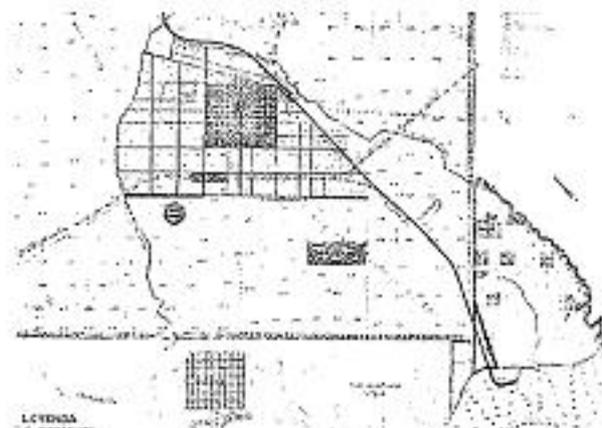


Figura 2: Ciudad y Puerto de Bahía Blanca - 1889  
Fuente: Historia Documental y Gráfica de Bahía Blanca, 1828-1928.

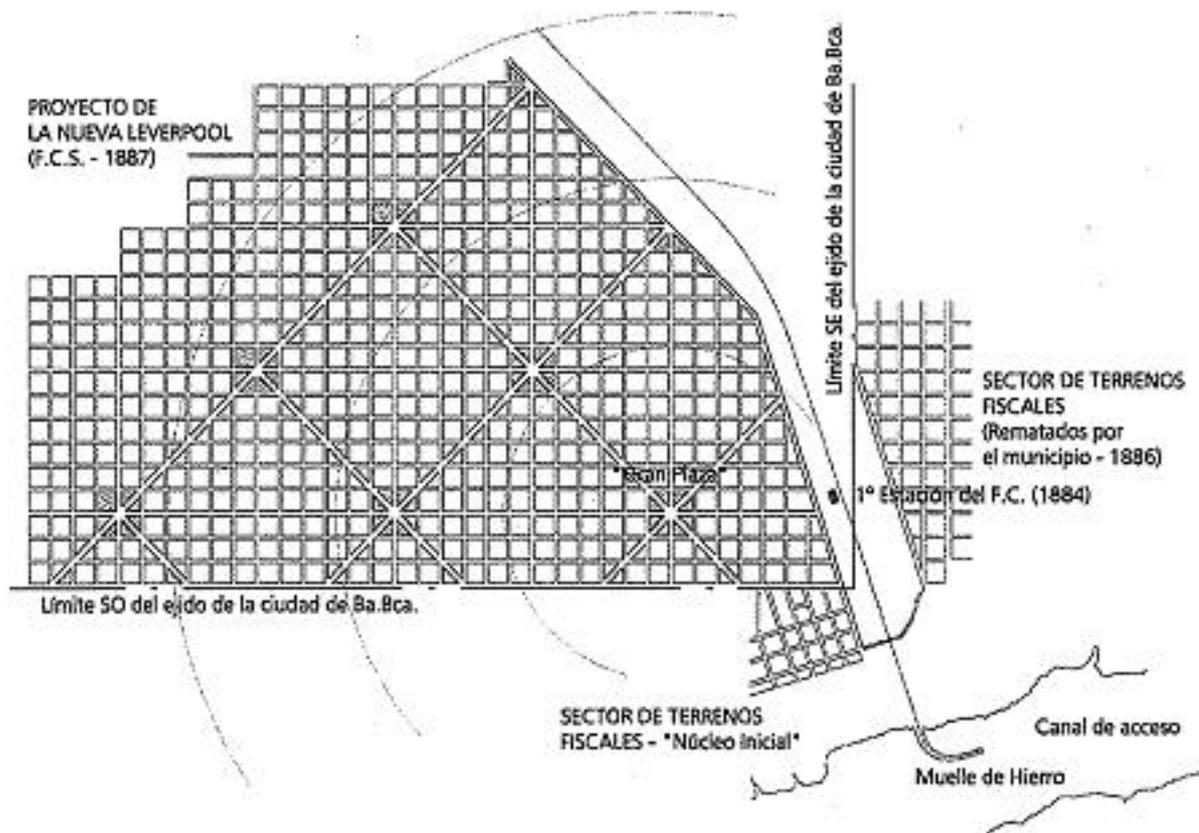


Figura 3: Plano de Ingeniero White incluyendo la traza proyectada para la Nueva Liverpool.

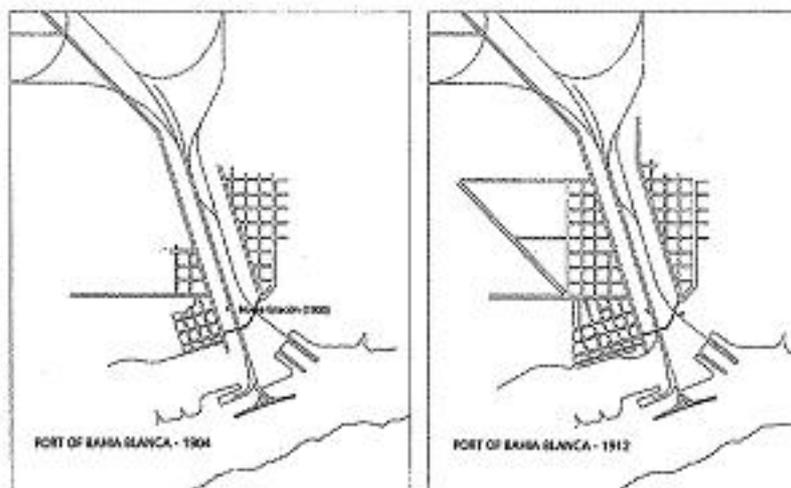


Figura 4: Crecimiento de la planta urbana (1904 - 1912)  
Reelaboración de cartas inglesas.  
Fuente: Museo y Archivo Histórico Municipal de Bahía Blanca.



Figura 5: Capilla de la Mission to Seamen. Hoy capilla católica.  
Fuente: Archivo personal.

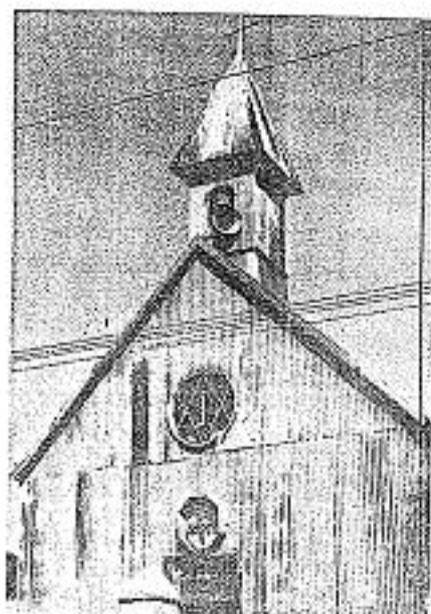


Figura 6: Iglesia Exaltación de la Santa Cruz, 1913. Demolida.  
Fuente: Diario La Nueva Provincia

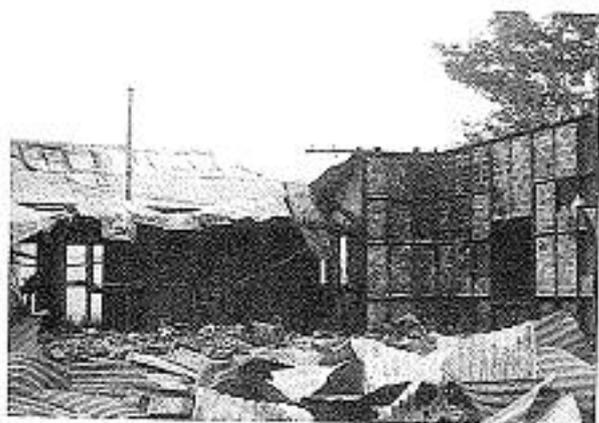


Figura 7: Restos de la Estación del F.C. de 1900.  
Fuente: Archivo personal.

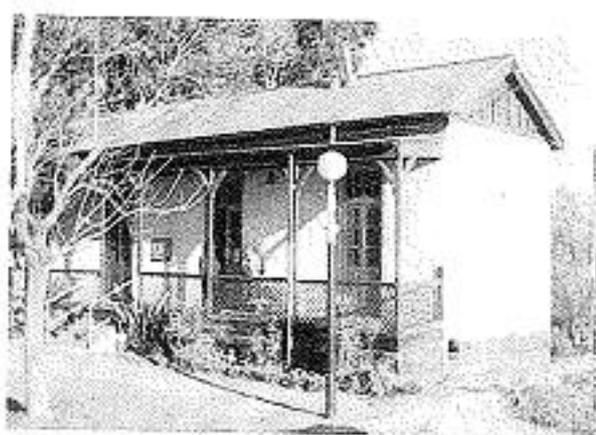


Figura 8: Antiguo Resguardo para la Aduana, 1908. Hoy Museo del Puerto.  
Fuente: Archivo personal.



Figura 9: Vivienda para empleados del F.C.  
Fuente: Catastro Municipal de Bahía Blanca.



Figura 10: Paneles de una vivienda en demolición Fuente: Archivo personal.



Figura 11: Panel de una vivienda en demolición.  
Fuente: Archivo personal.



Figura 12: Construcción exist. en Knout y Belgrano  
Fuente: Archivo personal.



Figura 13: Vivienda construida por Baldo Badalini -  
Construcciones /Representaciones.  
Fuente: Archivo personal.



Figura 14: Vivienda de planta similar a la anterior.  
Fuente: Archivo personal.

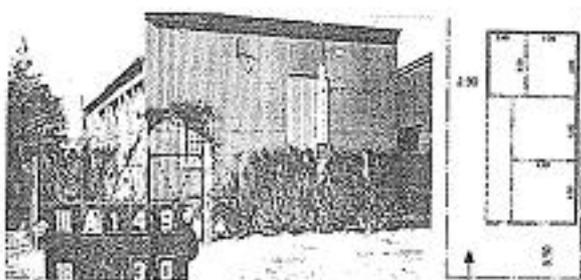


Figura 15

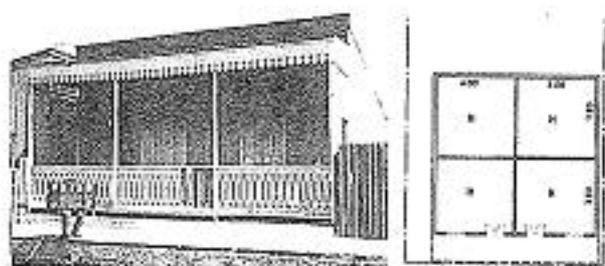


Figura 16



Figura 17