

Modernización, metropolización y cultura arquitectónica en ciudades sudamericanas, 1870-1930

Virginia Bonicatto y Magalí Franchino

Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Editoras responsables del número

A comienzos de siglo XX, las vertiginosas transformaciones que venían de la mano del progreso y metropolización dieron a muchas ciudades latinoamericanas un “aire de irreprimible e ilimitada aventura”; era en ellas donde se focalizaban el comercio y las inversiones y donde se advertían, de manera más notoria, las transformaciones que se daban tanto en el ámbito social como en el material. Entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX, ciudades como, por ejemplo, Montevideo, Buenos Aires, La Plata, Rosario, Santiago de Chile, San Pablo o Río de Janeiro se convirtieron en foco de atracción para miles de inmigrantes que llegaban desde distintos puntos del Viejo Continente para probar suerte. La llegada masiva de inmigrantes se hizo evidente en los principales centros urbanos: la población pasó, en el caso de Buenos Aires, de 177.787 habitantes en 1869 a 1.575.814 en 1914 y a 1.700.000 hacia 1919; en Río de Janeiro de 522.651 en 1890 a 811.443 en 1900 y a 1.157.873 en 1920; en Santiago de Chile de 256.000 en 1888 a 507.296 en 1920 y en Montevideo superó el millón en 1908 con 1.042.686. Una situación que a principios de siglo XX se ponía de manifiesto en las calles a través de periódicos, escuelas, colectividades y arquitecturas que hacían referencia a culturas extranjeras.

Precisamente, este período fue marcado por numerosas intervenciones físicas que transformaron radicalmente la imagen de las ciudades tradicionales. Como parte de la construcción de los estados nacionales encontramos, por un lado, centros urbanos que compartieron la transición a metrópolis junto a su capitalización y, por otro, aquellas ciudades que, aunque en una escala menor, presentan un gran crecimiento y forman parte del proceso de modernización que domina el período. Las ciudades fueron entonces escenario de múltiples transformaciones que expusieron el conflicto en el que competían los valores tradicionales en relación a la centralidad, organización o estabilidad con las libertades metropolitanas: la disolución de valores, la articulación de flujos de capital, de bienes y de personas. En este marco surgieron nuevos programas y necesidades que dieron lugar a grandes arquitecturas: por un lado, la arquitectura pública a través de los programas del Estado moderno y, por otro, aquella arquitectura privada –sedes empresariales, edificios de actividades terciarias y servicios comerciales– que nació como producto de la modernización y metropolización de la ciudad.

Al mismo tiempo, el período comprendido por las últimas décadas del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX puede pensarse como el momento de auge y desarrollo de la cultura académica en los países del cono sur de América Latina. Por un lado, un importante número de profesionales europeos llegan a nuestros países y, por otro, varios arquitectos e ingenieros locales se forman en las Academias de bellas artes de mayor relevancia de los centros del Viejo Mundo. La actuación de estos profesionales marca

un profundo cambio que no sólo involucra nuevos saberes y prácticas, sino también está relacionada con la aparición de innovaciones tecnológicas, organizativas e institucionales que modifican profundamente los modos de hacer arquitectura. En este marco, la creciente institucionalización del campo disciplinar de la arquitectura puede ser entendida como parte del proceso de modernización del Estado nacional. En este proceso se reconocen actores sociales, instituciones y sociedades de diversa procedencia que permitieron posicionar a la disciplina como campo del saber especializado en la definición y materialización del entorno urbano, dominado hasta entonces por ingenieros y constructores de oficio. Esto se produce junto con otras actividades tendientes a regular la producción edilicia, como respuesta a la necesidad de establecer normas y cánones que ordenen el babélico universo visual en construcción. En este contexto, los debates en la prensa especializada de arquitectura resultaron un dispositivo fundamental para legitimarse frente a los demás actores de la construcción.

Pero no se trató de una relación unívoca producto de una forzada dependencia cultural urdida desde las metrópolis centrales, sino de un intenso intercambio entre realidades diversas. Las ideas migran y se transforman, los saberes se ensamblan para producir híbridos que no tienen relación tan directa con los modelos centrales como podría suponerse, sino que tejen una compleja trama que define el crecimiento y consolidación de nuestras ciudades durante este periodo.

Los artículos aquí reunidos abordan distintos proyectos modernizadores llevados a cabo en algunas de las principales ciudades sudamericanas. Estos casos permiten reflejar los intercambios recién aludidos y problematizar la relación entre ciudad, arquitectura y cultura académica en los inicios de la modernidad.

En la **primera parte** del *dossier*, denominada **“Metrópolis, ciudad y arquitectura”**, los trabajos abordan los problemas y programas metropolitanos, y su relación con los procesos de modernización que tuvieron lugar en cada caso.

En la zona céntrica de Buenos Aires, el trabajo de **Virginia Bonicatto** propone pensar las grandes arquitecturas destinadas a negocios, principalmente fruto de encargos privados, como foco de exploraciones técnicas, tipológicas y lingüísticas y como objetos que tuvieron un rol determinante en la construcción de una imagen de Buenos Aires como Capital Federal y como metrópolis moderna en la cual la *City* y el Centro Cívico comparten el mismo espacio físico. El trabajo muestra los conflictos que se dan en el caso porteño como resultado de la convivencia entre edificios estatales destinados a caracterizar la Nación y la edilicia privada destinada a los negocios. La presencia de esta última pone en relevancia la ausencia de planificación por parte del municipio, la labilidad de las ordenanzas vigentes y la voluntad política al momento de definir una imagen de Buenos Aires moderna.

Enfocado también en el área central de Buenos Aires, el trabajo titulado “Otras avenidas. Dimensiones aéreas y subterráneas de proyectos para la Avenida de Mayo” de **Javier Nesprias** propone visitar la extensamente estudiada avenida desde un nuevo ángulo; el espacio aéreo y subterráneo de esta tradicional vía. Así, el estudio de la Avenida permite comprender las diferentes propuestas realizadas entre fines de siglo XIX y principios de siglo XX que habilitan al autor a indagar en las ideas de modernidad y de metrópolis que circulaban en aquel momento en Buenos Aires. A partir de una serie de documentos

recopilados, principalmente, en el Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, se plantea la revalorización de la idea del proyecto entendido como un objeto que “permite entender distintos modos de pensamiento y materialización de la ciudad en el tiempo.”

En el mismo escenario de la ciudad de Buenos Aires, el trabajo de **Marina Celeste Vasta** aborda el caso del Jardín Zoológico porteño como una pieza que funcionó a la manera de un “museo pedagógico”, de carácter cultural y educativo, en tanto parte del complejo institucional amparado por el Estado que educa al ciudadano en las nuevas prácticas sociales de la vida moderna. El artículo aborda la particularidad multidimensional del caso, en tanto “jardín” y “zoológico” dado por el cruce de diferentes dimensiones: la estética, la del entretenimiento, la educativo-didáctica, la científica y la productiva. En esta dirección, la autora analiza su transformación desde su fundación, de preeminencia zoológica, como sección del Parque Tres de Febrero, concebido como dispositivo educativo de “ornato o utilidad” hasta su establecimiento como espacio de entretenimiento masivo del mundo infantil hacia los años 30. Pensado como un “paseo ameno e instructivo”, las arquitecturas del Jardín Zoológico permiten complejizar la mirada acerca del carácter de la arquitectura a principios del siglo XX.

El trabajo de **Lucio de Souza** propone una “revisita” al Plan Regulador para Montevideo de 1930. Considerado por la historiografía uruguaya como un proyecto fallido y como una propuesta vinculada a la corriente de los CIAM, el Plan es revisitado por el autor, quien desarticula ambas afirmaciones a partir del análisis de fuentes primarias nunca antes utilizadas. El acceso al nutrido material le permitió dar cuenta de que la preparación, presentación, difusión y posterior debate y análisis del Plan Regulador se entrelazaba en una trama sumamente compleja. El Plan Regulador es atravesado por diferentes aristas que abarcan desde la prensa, revistas especializadas, las discusiones en el ámbito disciplinar, los debates en la esfera política y, por supuesto, la formación y el rol de Mauricio Cravotto. A través del Plan y las redes que se tejen en torno al mismo el autor nos muestra un panorama sobre el debate en el ámbito disciplinar de principios de siglo en Montevideo.

En la **segunda parte** del *dossier*, denominada “**Estado, arquitectura pública y arquitectos**”, los estudios abordan la relación entre la modernización del Estado nacional, la definición del campo disciplinar de la arquitectura y la construcción de la arquitectura pública durante los primeros decenios del siglo XX. En todos los casos, los análisis se apoyan en los debates de la prensa especializada pertenecientes a los órganos oficiales de instituciones y sociedades profesionales de arquitectos e ingenieros, revelando así la potencialidad de su confrontación con los relatos construidos desde la historiografía local e internacional.

El trabajo de **Magalí Franchino** aborda la relevancia que tuvieron los arquitectos en las reparticiones estatales dedicadas a la construcción de arquitectura pública en Buenos Aires en el periodo fundacional del campo disciplinar de la arquitectura. En la búsqueda de expresar el carácter público y nacional de la arquitectura del naciente Estado moderno, el artículo expone la relación entre la Dirección General de la Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas con la orientación *beaux-arts* que adoptó la recientemente fundada Escuela de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires. La articulación de los personajes y las

obras proyectadas por ésta Dirección con las discusiones disciplinares acerca del carácter de la arquitectura “nacional” publicadas en la prensa especializada, exponen la necesidad de diferenciación de los arquitectos de los saberes y prácticas ingenieriles decimonónicas.

En una orientación similar, el artículo de **Cecilia Parera** hace evidentes las particularidades del proceso de modernización en la provincia de Santa Fe a través del estudio del proyecto y construcción de la Casa de gobierno erigida en la ciudad capital a principios del siglo XX. Entendiendo a la modernidad en términos de diferenciación y distinción respecto de las referencias de tradición hispánica presentes en el área fundacional de la capital santafesina, el caso de estudio articula una serie de problemas de índole política, estética y técnica, al tiempo que vincula los debates en torno a las necesidades de representación del Estado provincial con los que se producen hacia el interior de la disciplina. La cuestión del carácter de la arquitectura aparece aquí también como un problema en la construcción de la imagen de los nuevos estados-nacionales, siendo el pasado colonial una referencia, por cierto conflictiva, para la construcción de una identidad nacional.

Un último trabajo de **Cecilia Durán** propone una innovadora mirada de la arquitectura publica en Buenos Aires durante los años 30 al identificar en ella una doble y problemática condición que supuso conciliar el carácter monumental de la arquitectura del Estado con los nuevos símbolos formales, estilísticos y técnicos de la modernidad. El artículo se apoya en el análisis de casos publicados en la prensa especializada, en particular en la *Revista de Arquitectura*, que exponen los nuevos requerimientos programáticos e innovaciones técnicas impulsados por la modernización del Estado. En tanto producto cultural, estas publicaciones contribuyeron al debate, difusión y legitimación del modernismo arquitectónico en el proceso de renovación del campo disciplinar. Al mismo tiempo, este interés por la representación simbólica de la dimensión cívica del Estado es detectado por la autora en el renovado aparato decorativo de murales, esculturas y relieves de estos edificios que los transformó en objetos de “arte público”.

Finalmente, cierra el presente número de Registros la colaboración especial de **Silvana Daniela Basile**. El texto de la investigadora radicada en Italia trata un aspecto del traslado cultural que se da desde Europa hacia Sudamérica ocurrido con los fenómenos migratorios. La autora se focaliza en la enseñanza universitaria de las materias técnico-científicas, un aspecto poco conocido hasta el momento, y en el marco del cual los profesores italianos han tenido, desde el principio y por largo tiempo, la hegemonía en lo referente a didáctica. Estos profesores formaron un grupo de profesionales e intelectuales argentinos que contribuyeron al proceso de modernización de la nación de fin de siglo XIX. En paralelo, señala aspectos de la formación italiana de aquellos profesionales que, llegados a Argentina, participaron en la construcción del país, llevando no sólo su *bagaje* cultural, sino también los manuales y textos que fueron base de su formación y que se volvieron instrumentos de soporte para su actividad profesional, entre los que destaca *La pratica del fabbricare* de Carlo Formenti (1893), un manual ejemplar que, como demuestra la autora, se encuentra presente en la mayor parte de las obras de principio siglo XX.

“Necesidad simbólica y realidad material”. Arquitectura terciaria en Buenos Aires. 1907-1934

“Symbolic Demands and Materiality”. Tertiary Sector architecture
in Buenos Aires. 1907-1934

Virginia Bonicatto

Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Abstract

Once Buenos Aires was defined as the permanent seat of the National Capital in 1880, numerous physical interventions were initiated that radically transformed its image: the opening and widening of streets and avenues, the extension of electrification and the transportation networks were built at the same time as the construction of administrative buildings intended to house the powers of the National State.

In relation to architecture there were, on the one hand, state programs –government offices, schools, hospitals– and, on the other hand, private architecture –business enterprises, tertiary buildings and commercial services– born as a result of the modernization and metropolization of the city that was incorporated like one more node to the worldwide metropolitan network. After reconsidering historiographical positions and investigating diverse sources, the work proposes to think of the great private architectures as banks of technical, typological and linguistic explorations and as objects that, going through conflicts, had a determining role in the construction of an image of Buenos Aires as National Capital and as modern metropolis.

Resumen

Una vez definida Buenos Aires como sede permanente de la Capital Federal en 1880, se iniciaron numerosas intervenciones físicas que transformaron radicalmente la imagen de la ciudad: las obras de infraestructura –como la apertura y ensanche de calles y avenidas, la extensión de la electrificación y las redes de transporte– se dieron a la par de la construcción de edificios administrativos destinados a albergar los poderes del Estado nacional.

En el plano de la arquitectura convivían, por un lado, los programas estatales –sedes gubernamentales, escuelas, hospitales– y por otro, aquella arquitectura privada –sedes empresariales, edificios de actividades terciarias y servicios comerciales– que nacía como producto de la modernización y metropolización de una ciudad que se incorporaba como un nodo más a la red metropolitana mundial. A partir de reconsiderar posturas historiográficas y de la indagación de fuentes diversas, el trabajo propone pensar las grandes arquitecturas privadas como foco de exploraciones técnicas, tipológicas y lingüísticas y como objetos que, sin ausencia de conflictos, tuvieron un rol determinante en la construcción de una imagen de Buenos Aires como Capital Federal y como metrópolis moderna.

Key words

Buenos Aires; capital city; metropolis; tertiary architecture

Palabras clave

Buenos Aires; capital; metrópolis; arquitectura terciaria

Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU). Instituto de Investigación Historia, Teoría y Práxis de la Arquitectura y la Ciudad ((HiTePAC)-CONICET. Arquitecta y Doctora en Arquitectura (FAU-UNLP). Magíster en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad, Universidad Torcuato Di Tella (UTDT). Investigadora asistente CONICET. Docente en Historia de la Arquitectura en la FAU-UNLP.

virgiboncatto@gmail.com

Instantáneas urbanas

"Un magnífico trozo del paseo Alem a donde hace cien años llegaban las olas del río de la Plata" (ver Figura 1). La frase acompaña una postal fechada en enero de 1931: la misma deja ver un fragmento de la Avenida Leandro N. Alem con sus adoquines de granito, la recova, las vías del tranvía, el tráfico —compuesto por automóviles privados y transporte público— edificios en altura y, en primer plano, un hombre "de negocios" en traje y sombrero que intenta cruzar (¿apresuradamente?) la avenida. Hasta allí, como revela con cierto asombro quien escribe la postal, llegaba el Río de la Plata. En efecto, hasta fines del siglo XIX, esta calle —conocida inicialmente como Paseo del Bajo y luego Paseo de Julio— conformó junto con el Paseo Colón la ribera

de la ciudad de Buenos Aires, donde la ciudad se encontraba con su río.¹ El cambio en el escenario se debe a la construcción del puerto diseñado por Eduardo Madero, realizado entre 1886 y 1890, que se proyectó como parte de las transformaciones físicas que acompañaron el proceso de capitalización y metropolización de la ciudad de Buenos Aires. Mediante la creación de nuevos terrenos ganados al río, este nuevo puerto proponía una "imagen de metrópolis europea materializada con docks, grúas y máquinas" que fue "adoptada por las autoridades nacionales para diseñar la fachada urbana, con pesados galpones de almacenaje, representando la emergente Nación moderna" (Menéndez, 2015, p. 56).



Figura 1. Tarjeta postal. En el reverso se lee: "Un magnífico trozo del paseo Alem a donde hace cien años llegaban las olas del río de la Plata." Buenos Aires, Avenida Leandro N. Alem, 1931. Colección Archivo General de la Nación (AGN). 150377. C. 70

Como ya fue dicho, declarada Capital Federal en 1880, la ciudad de Buenos Aires atravesó un largo período de reformas que la acercaron a consolidar una imagen como Capital. El ensanche de calles y avenidas, el extendido de la electrificación, la construcción de escuelas y edificios administrativos la alejaban, de a poco, de una idea de precariedad, de "ciudad efímera" (Liernur, 1993). En 1887 la ley 2089 incorporó los partidos de Belgrano y Flores y, en 1888, se definió el trazado de la futura General Paz que dio a Buenos Aires una superficie de más de 18.000 hectáreas.

Incrementada por la inmigración europea, la población pasó de 177.787 habitantes en 1869 a 1.575.814 en 1914 y 1.700.000 hacia 1919 (Devoto, 2003). La llegada masiva de inmigrantes se hizo evidente en las calles a través de periódicos, escuelas, colectividades y arquitecturas que hacían referencia a culturas extranjeras. La "Babel" de lenguas que muchos veían en la ciudad incentivó la búsqueda, por parte de las elites, de una "identidad argentina" que intentaría combatir todo rastro "extranjerizante" (Devoto, 2003).

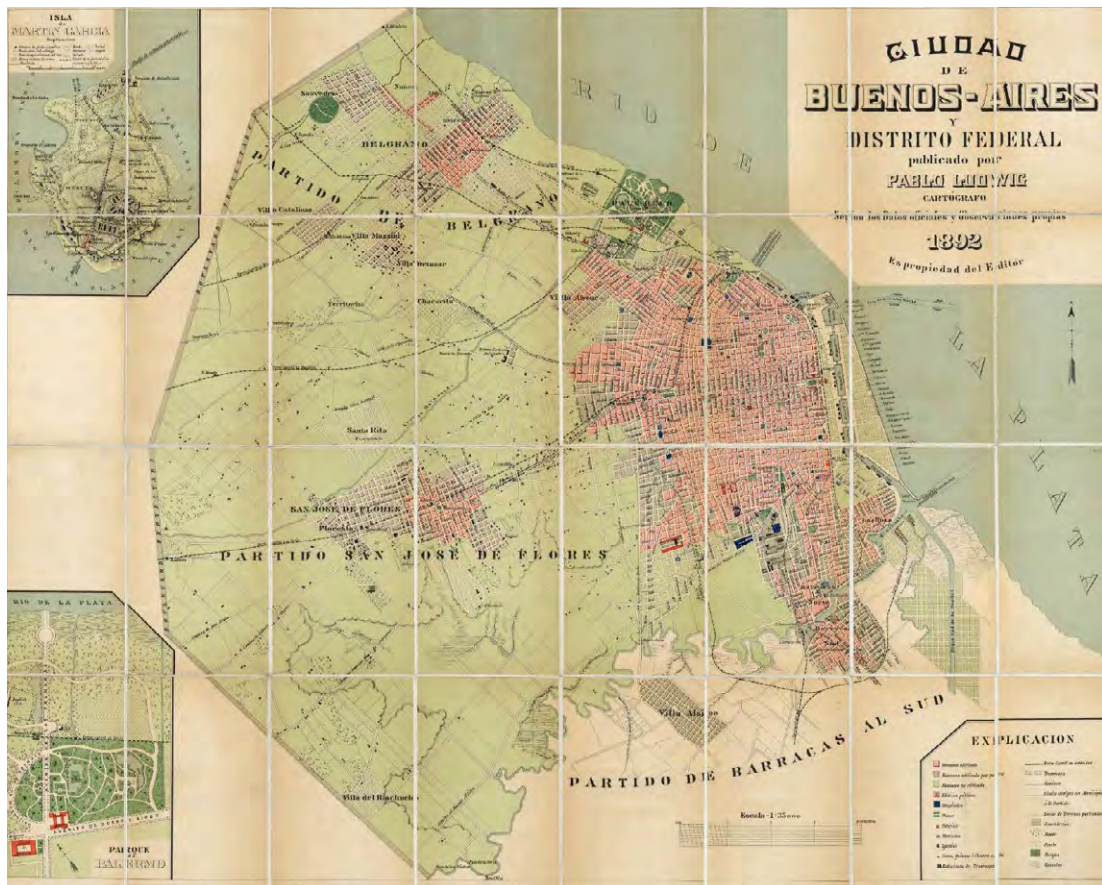


Figura 2. Plano de la ciudad de Buenos Aires con la anexión de los partidos de Flores y Belgrano. Nótese la presencia de los decks del puerto diseñado por Madero y la anexión de tierras ganadas al río. Pablo Ludwig, *Ciudad de Buenos Aires y Distrito Federal*. Buenos Aires, 1892. David Rumsey Map Collection List n 5012.001, serie 2.

En este complejo escenario de múltiples transformaciones físicas y culturales, el área central de Buenos Aires –como retomamos en el título del trabajo– podría leerse como un palimpsesto que se presenta “como historia de las representaciones del conflicto entre necesidad simbólica y realidad material” (Liernur, 1982, p. 20). Es claramente en este escenario donde se incrementa la competencia entre valores capitalinos y libertades metropolitanas (Liernur, 1993, 2008; Shmidt, 2012). En efecto, como señala Liernur, la problemática de la ciudad, la capital y la metrópolis se superpusieron mezclando los “intereses burocráticos del Estado nacional con aquellos económicos a los cuales se somete la metrópolis” (Liernur, 2012, p. 9). Para analizar estos problemas tomamos el concepto simmeliano de metrópolis (Simmel, 1903) que nos permite entenderla “como el lugar en que se articulaban a la vez el más perfecto dispositivo material de producción, distribución, cambio y consumo de mercancías, y la más acabada metáfora de la economía capitalista” (Liernur, 2003).²

En el caso de Buenos Aires, como en tantos otros, la metrópolis comparte y compite, a su vez, con la Capital. La dicotomía entre capital y metrópolis fue señalada también por Liernur al explicar que:

La libertad en la “metrópolis” es la cualidad imprescindible para que esos flujos (económicos) reduzcan al mínimo cualquier resistencia. Esa “libertad”, debe recordarse, incluye la tendencia a la disolución de todo tipo de valores desde los religiosos a los que llamamos meramente “humanos” (todo tipo de transacción, aun las más aberrantes, debe ser posible en la ‘metrópolis’). La “capital”, en cambio es una formación que tiene a ser estática y estratificada: la “capital” ocupa un centro, se constituye a partir de la fijación artificial de valores, y debe organizar a las personas, a los bienes y a todo tipo de energías en torno a esa centralidad. (Liernur, 2012, p. 10).

Considerando lo dicho, en el presente trabajo partimos de pensar que el centro, arena de conflicto, representa en sus edificios el sistema de circulación del capital, la ausencia de valores de uso, la circulación de la mercancía de la cual la Capital, es decir, el Centro Cívico y representativo, debía alejarse. A partir de ello, nos preguntamos ¿qué rol tuvo la gran edificación privada –destinada a actividades terciarias, empresariales, financieras– que parece competir en el espacio de la ciudad con los edificios gubernamentales?

En este marco, nos interesa detenernos en aquellos edificios de la ciudad de Buenos Aires que surgieron como manifestaciones materiales de problemas propios de la modernidad y sirven para entender los cambios políticos, económicos y culturales que implicaron el pasaje del mundo urbano al metropolitano durante las primeras cuatro décadas del siglo XX (Almandoz, 2013).³ Entendemos que las grandes arquitecturas destinadas a negocios –principalmente producto de encargos desde el sector privado– no sólo fueron banco de prueba de exploraciones proyectuales y técnicas sino que también tuvieron un rol determinante en la construcción de una imagen de Buenos Aires como metrópolis moderna y como Capital Federal.

El presente texto se enmarca en la etapa inicial de un proyecto de mayores dimensiones que toma como espacio de investigación la zona céntrica de la ciudad de Buenos Aires por su densidad de casos y por considerarla un laboratorio tipológico y lingüístico.⁴ La misma encuentra sus límites en las avenidas: Brasil al sur, el eje Entre Ríos-Callao al oeste, Santa Fe al norte y el eje Paseo Colón-Paseo de Julio (Leandro N. Alem) al este, junto con la construcción del Puerto diseñado por Madero –una zona que ya, desde 1880 con la federalización de la ciudad, era foco de intervenciones y preocupaciones impulsadas por el gobierno de Julio A. Roca (Shmidt, 2012, pp., 126-129)–. En cuanto al recorte temporal, el período abarca de 1907 a 1934, a partir de irrupciones y continuidades que surgen en el proyecto arquitectónico.

Ahora bien, dentro de esta zona céntrica de la ciudad, podemos delimitar un área para la llamada *City* porteña al norte de la Plaza de Mayo (Rivadavia-Alem-Corrientes-Maipú) que, dada la implantación de actividades financieras entrada la década de 1910 y 1920, puede extenderse hacia el sur de la Plaza. En efecto, la totalidad de la zona muestra una concentración (que aún hoy va *in crescendo*) de empresas de servicios, casas matrices de los principales bancos, comercios, centros financieros, oficinas, sedes de negocios y edificios gubernamentales que enfatizan la tensión que supone la preexistencia de la Avenida de Mayo (1894) transformada en eje cívico y el contrapunto de la Avenida Diagonal Norte (1913) transformada en eje de negocios, en desarrollo en el período de estudio y que rematará, en 1936, en el Obelisco.⁵

En esta primera aproximación, el foco de estudio se centrará en el eje comprendido por las avenidas Paseo Colón y Leandro N. Alem entre Chile y Córdoba. Dentro de este primer recorte seleccionamos cuatro casos: los edificios de las empresas Railway Building (1907-1910), Dreyfuss (1923-1926), Bunge y Born (1923-1926), Lahusen (1928) –dos en Avenida Paseo Colón y dos en Avenida Alem–. Estos edificios adoptaron la tipología en altura resultado de la implantación de empresas, centros financieros o negocios, ejemplos puntuales dentro de un relato de tendencias. A propósito de estos casos mencionados, haremos referencia a los antecedentes sobre esta problemática para luego realizar un examen sobre los casos a partir del estudio de fuentes diversas como bibliografía, revistas, documentos oficiales, planos, postales y fotografías.

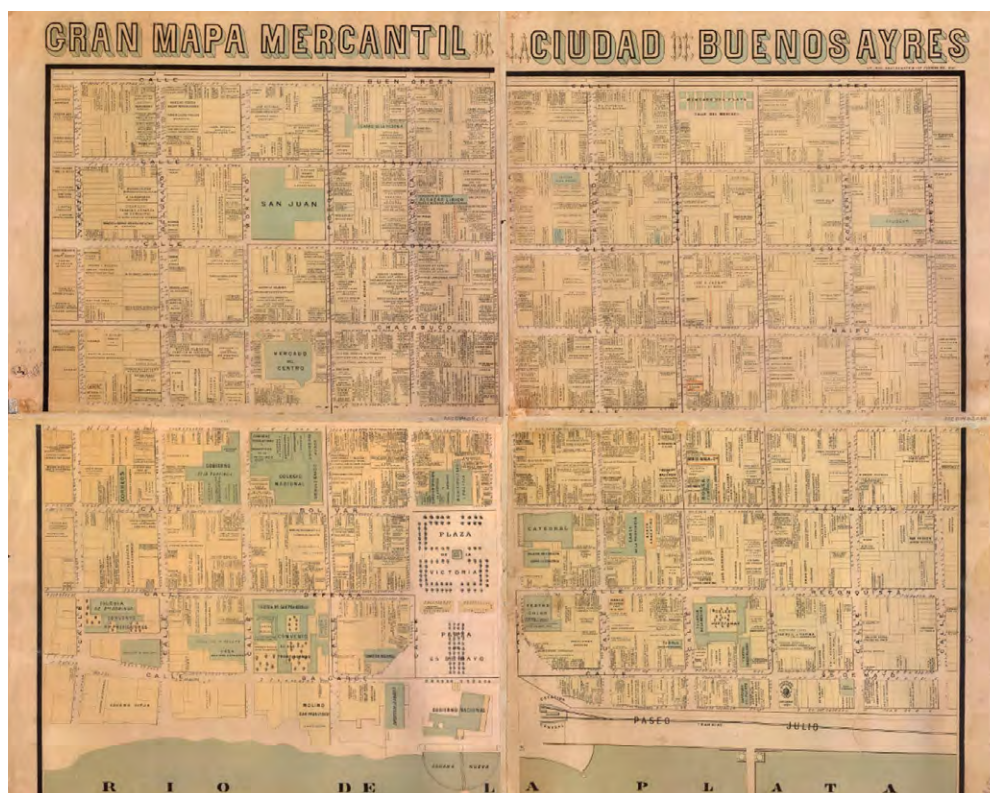


Figura 3. Sector comercial de Buenos Aires hacia fines de siglo XIX. El vínculo entre la sede del gobierno nacional y la aduana es directo. Se ve la antigua costa porteña, la Plaza de Mayo aún sin remodelar y la ausencia del nuevo puerto. *Gran mapa mercantil de la ciudad de Buenos Ayres*. Buenos Aires: Lit Rod Kratzenstein y Cia, 1870. Biblioteca Nacional Digital Brasil: <http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.html>

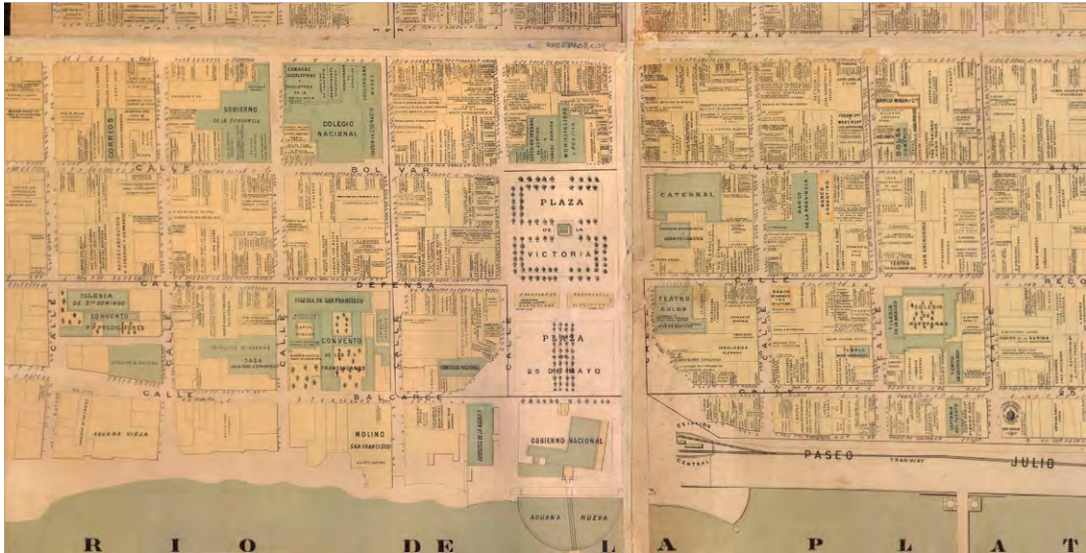


Figura 4. Detalle del sector en cuestión hacia 1870. Gran mapa mercantil de la ciudad de Buenos Ayres.

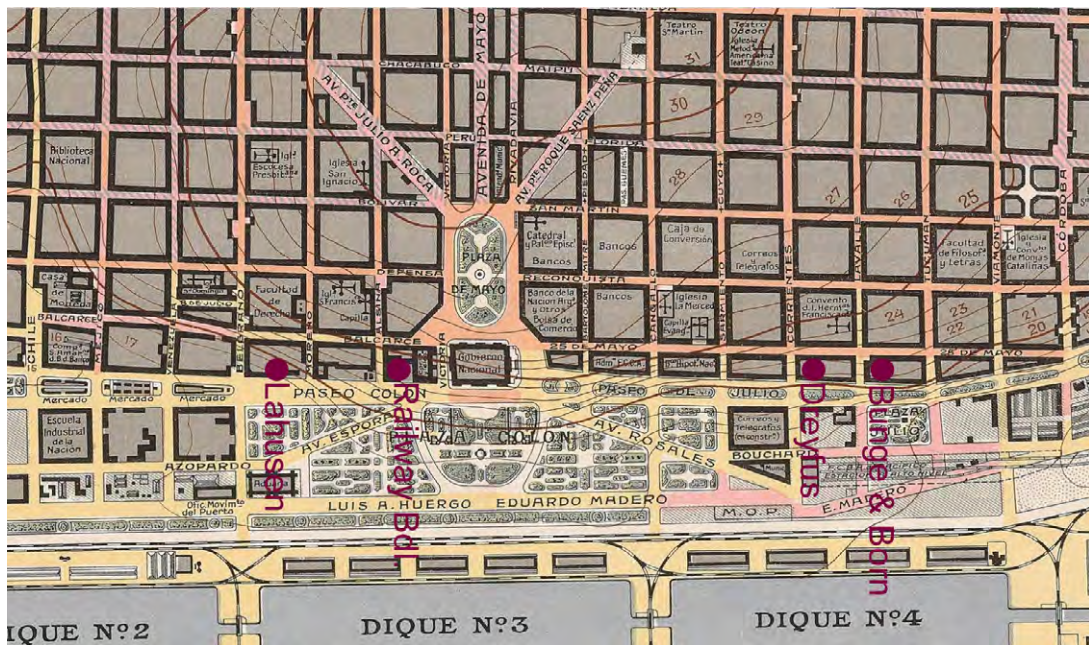


Figura 5. Detalle del mismo sector hacia 1916 con el nuevo puerto ya finalizado y la ubicación de los cuatro edificios. Pueden verse la anexión de terrenos sobre el río, las reformas sobre Paseo Colón y Paseo de Julio, la Plaza de Mayo y la apertura de las diagonales Roca y Saenz Peña. Reconstrucción propia en base al Plano de la ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina con el trazado general de calles Alfredo Berisso, Jefe de la Sala de Dibujo ; Manrique Ruiz, Adolfo Kliman, dibujantes. Buenos Aires: Municipalidad de la Capital, 1916. web:<http://pi.lib.uchicago.edu/1001/cat/bib/4786424>)

Es sabido ya que la producción arquitectónica de principios de siglo XX ha sido comúnmente rechazada por la historiografía especializada. Hasta avanzada la década de 1960, los grandes relatos de la arquitectura soslayaron la producción ecléctica cediendo lugar a aquellos ejemplos que estilísticamente resultaban operativos a la construcción del llamado "Movimiento Moderno".⁶ En el ámbito nacional la problemática no ha sido ajena: la arquitectura producida entre 1880 y 1930 y dentro de la cual se encuentran nuestros ejemplos, ha sido asociada con el liberalismo económico y –retomando la frase pevsneriana– como parte del "baile de máscaras" del '900 (Daguerre, 2004). En efecto, en el caso específico de las sedes empresariales, la visión negativa sobre el liberalismo económico parece haber cegado a la mirada arquitectónica (Buschiazzo, 1966; Martini y Peña, 1967; Ortiz et al., 1968). El giro historiográfico que se produce entre las décadas de 1970 y 1980 permitió complejizar la mirada y abordar el objeto desde diferentes perspectivas que permitieron analizar una obra reconociendo las discusiones teóricas en torno a ella, su lenguaje, su geometría y estrategias proyectuales, sin perder de vista los procesos y los medios productivos que constituyen, inevitablemente, su modo de acción (Tafari 1984; Morachiello y Teyssot, 1980). En el marco local, estudios como los de Jorge F. Liernur (1980) Roberto Fernández (1985), Jorge Goldemberg (1985) o Mercedes Daguerre (1995) muestran la complejidad del fenómeno y su particular enraizamiento con la situación de transformación que vive la sociedad argentina. En esta línea nos interesa señalar particularmente el trabajo de Jorge F. Liernur *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad* (2004) que discute con la historiografía que identifica como moderna sólo un sector de la producción arquitectónica y señala a la producción que surge entre 1880 y 1930 como portadora de un léxico acorde a la nueva realidad experimentada durante el proceso modernizador que tiene a la ciudad como escenario.

En esta línea se inscribe el trabajo *Palacios sin reyes* (2012) de Claudia Shmidt. Mientras que otros estudios analizan el proceso de capitalización y metropolización desde una mirada urbana, política o económica, la autora estudió esta coyuntura a partir de la edilicia pública. Es esta mirada compleja que permite entender la ciudad a través de los objetos arquitectónicos la que nos interesa particularmente.

Para el período que va de 1880 a 1890, Shmidt advirtió la necesidad que surgió por parte del Estado nacional de consolidar una imagen adecuada que representara a la nación moderna. Esto le permitió señalar que, desde la perspectiva de la "cuestión capital", la principal preocupación de los políticos y de los proyectistas en esta primera etapa fue la de procurar conformar un carácter público que encontró la representación adecuada en aquellas intervenciones de orden "nacional": los grandes edificios públicos (Shmidt, 2012, p. 157).

Como explica Shmidt, la arquitectura pública para la capital permanente –como para el resto del territorio nacional– debía conformar edificios que fueran dignos de la nación, representaran el Estado republicano y señalaran su destino de capital permanente y de estabilidad política. En esta búsqueda de un carácter público, la figura de palacio resultó ideal pues evocaba, a su vez, contenidos simbólicos como la belleza, la solidez o la ilusión de poder (Shmidt, 2012, pp. 181-184): una expresión republicana de la nueva presencia del Estado en términos institucionales que se encontró en el corpus edilicio para la Capital. (Shmidt, 2012, p. 147). Si bien estudios como el de Shmidt se han centrado en los grandes programas arquitectónicos realizados durante este período, los mismos se han enfocado sobre la edilicia pública producto de encargos estatales y no sobre la edilicia privada. Entonces, al considerar la importancia que la tipología del palacio tuvo en la conformación de un carácter que represente a la Nación argentina, retomamos con mayor énfasis la pregunta sobre qué rol tuvo la gran edilicia

privada que parece competir en el espacio de la ciudad con los palacios.

Si bien existen trabajos que han entendido el período a través de la arquitectura privada, los mismos se han dedicado a la vivienda o a establecimientos productivos. Como señala Fernando Rocchi (1999), a excepción de los trabajos de Schvarzer (1983) y Silvestri (2003) "El rol de la industria en la conformación del espacio urbano ha sido ignorado o relegado en los estudios sobre la ciudad de Buenos Aires en el período del auge agroexportador (1880-1930)." Un vacío bibliográfico que surge como "resultado de proyectar sobre la capital argentina la imagen de una urbe parasitaria [sostenida por Scobie (1977)] que absorbía gran parte de la riqueza del país sin ofrecer ninguna contrapartida productiva" (Rocchi, 1999, p. 270). A partir de la importancia de la industria para el estado, Rocchi ha demostrado cómo la implantación de la misma en la ciudad comenzó a dar forma a ciertos barrios –Constitución, Once, el centro mismo– situación que se mantuvo hasta la década de 1920 y dio como resultado una ciudad con contenido industrial (Rocchi, 1994, p. 60).

Mientras que los trabajos de Shvarzer y Silvestri analizan las implantaciones industriales, el análisis a nivel urbano y arquitectónico de la edificación privada relacionada a las sedes de actividades terciarias, centros financieros, negocios, ha recibido escasa atención por parte de la bibliografía especializada. Una excepción la representa el artículo "Rascacielos de Buenos Aires" que Liernur publicó en 1980 en la revista *Nuestra Arquitectura*. Allí, el autor estudió el tema de la construcción en altura en sede porteña entendiendo la tipología como producto del sistema capitalista y "gran tipo de la modernidad" (Liernur, 1980). En 1982, el mismo autor publicó en la revista *Summa* un provocativo artículo titulado "Área Central Norte. Reflexiones para una crítica", cuyos planteos aquí retomamos. Liernur señala la puja de valores que se da entre la ciudad y la metrópolis y el rol que ha tenido el área central de Buenos Aires como escenario del conflicto entre las necesidades simbólicas y la realidad material. Capitalizada la ciudad, surge un

problema en el cual la arquitectura tendrá un papel principal: la necesidad de construir una sede simbólica y un portal de acceso, del cual Buenos Aires carece. La actualidad de este problema es puesta en relevancia por Eleonora Menéndez (2015) quien centra su estudio en el caso de Catalinas Norte entendido como "puerta de acceso" no sólo a la ciudad, sino al país. Este "doble sentido físico y retórico" le permite a la autora estudiar una "historia de las representaciones de la relación contradictoria y conflictiva que existe entre necesidades simbólicas y "realidades" materiales en las ciudades" (Menéndez, 2015, p.164).

Sin embargo, más allá de estos trabajos, el tema de las grandes arquitecturas terciarias provenientes de la esfera privada no ha sido tratado en conjunto sino de manera individual. En este sentido, nos interesa estudiar los programas arquitectónicos que fueron resultado de la metropolización de la ciudad y de la "Buenos Aires fructífera": aquella que incluye la producción de bienes industriales, servicios comerciales, financieros y administrativos, que confronta la imagen de "ciudad parasitaria" sostenida por Scobie con la de "ciudad productiva" expuesta por Rocchi (1999). Esta mirada nos ayuda a pensar el rol de la producción arquitectónica como legitimadora del progreso material experimentado en estas décadas (Gorelik, 1998), y que, como señaló Rocchi, resultó "decisivo en la estructuración del espacio urbano de Buenos Aires" (Rocchi, 1994).

La ciudad de los negocios

Así como el Estado encontró en el palacio una tipología que representara los valores estatales modernos, la sociedad industrial y comercial se inclinó hacia la tipología en altura como vehículo para expresar los valores más elevados de la cultura liberal reinante. La zona que mencionamos, que comprende el eje de las Avenidas Paseo Colón y Leandro N. Alem entre Chile y Corrientes –además de los palacios gubernamentales: Casa Rosada, Correos y Telégrafos, Aduana (Liernur, 1982, p. 27)– se estructura, principalmente,

a partir de la implantación de actividades comerciales, bancarias y financieras. Estas actividades fueron impulsadas por un sector del empresariado que, de diversa procedencia y actividades, promovió avances técnicos, experiencias constructivas e innovaciones en el lenguaje arquitectónico. Como señala Claudio Belini (2017), al igual que la industria, este sector del empresariado se caracterizó por su "heterogeneidad y fragmentación". Entre ellos existían diferencias de poder económico, de inversiones, de origen étnico que "constituyeron aspectos centrales en la compleja articulación de intereses industriales y el lento surgimiento de una identidad que agrupara a este empresariado" (Belini, 2017, p.105).

Entre los casos que analizaremos en esta ocasión, podemos citar las empresas de Ferrocarriles que en 1910 nuclearon sus oficinas en un solo edificio: el *Railway Building* con catorce pisos en Av. Paseo Colón y Alsina. Cercano a éste, en la esquina de Moreno, el grupo Lahusen y Cía. Ltda. dedicado a la rama textil –con sucursales también en Bariloche– estableció su casa matriz. El grupo estaba controlado por Christian Lahusen que formaba parte, a su vez, de otros cuatro directorios de empresas (Rapoport, Musacchio y Converse, 2006). En 1884, Christian Lahusen fundó la compañía Nordwolle (lanas del norte) en Delmenhorst que se abastecía con materia prima importada desde la Argentina y Uruguay. En 1888, y hasta 1921, la firma pasó a estar dirigida por sus hijos, Carl y Gustav Lahusen, quienes emprendieron la construcción de la sede porteña de la empresa que fue diseñada por Ernesto Sackmann (*European Route of Industrial Heritage*, 2017).⁷ Del otro lado de la Casa de Gobierno, sobre la Avenida Leandro N. Alem, se establecieron las sedes de empresas, bancos, financieras y varios grupos económicos, entre otros el Banco Germánico de la América del Sur, el Banco Alemán Transatlántico –ambos de E. Sackmann–, la Sociedad Hipotecaria Belga Americana, la Bolsa de Comercio –ambos de A. Christophersen– y el edificio corporativo para la Compañía Naviera Nicolás Mihanovich

Ltda. finalizado en 1912 y el Palace Hotel, también propiedad de Mihanovich (dos años más tarde, el empresario austrohúngaro finalizaría otro emprendimiento inmobiliario junto a su socio, Otto Wulff, en Belgrano y Perú. Luego, en 1929, el "Edificio Mihanovich" un rascacielos de 78 metros).⁸

En *Fin-de-siècle Vienna*, Carl Schorske señala que hacia principios de siglo XX, a los ojos del arquitecto Otto Wagner, un hombre moderno era "un burgués a la moda, activo, eficiente, racional, un hombre urbano con poco tiempo, mucho dinero y gusto por lo monumental" (Schorske, 1980, p. 60). No podemos evitar pensar en los comitentes de estas obras y el tipo de ciudad que a inicios de siglo XX se fue forjando con su arquitectura. En efecto, en el caso porteño, la heterogeneidad del grupo empresarial reunía actores y negocios de diversa procedencia y estatus social, condición que el conjunto edilicio cristaliza: una sumatoria de individualidades que se transformó en la versión material del éxito económico entendido como un premio merecido (Gorelik, 1998, pp. 215-216).⁹ Sólo basta mirar el mapa de la ciudad de Buenos Aires para dar cuenta de ello.

Entre los casos que mencionamos, el grupo Bunge y Born de Argentina fundado en 1884 conformaría, junto con los grupos Bemberg y Tornquist, los tres principales grupos económicos del país (Belini, 2017, p.106). La firma belga –que cuenta hoy con más de cien años de historia en el país– surgió como producto de la asociación de Ernesto Bunge y Jorge Born, provenientes de Amberes, que a su vez mantenían contactos estrechos con la rama belga de los Bunge (Schvarzer, 1989; Green y Laurent, 1989).¹⁰ El grupo estaba organizado con una estructura bicéfala, con centros de decisión en Buenos Aires y Amberes y actividades en diversos mercados internacionales que operaban en red con negocios en el viejo y nuevo continente (Barbero, 2011; Barbero y Lluch, 2015; Fernández Pérez y Lluch, 2015). En sus orígenes, las primeras actividades de la familia Bunge fueron comerciales, a las que se sumaron luego actividades financieras en

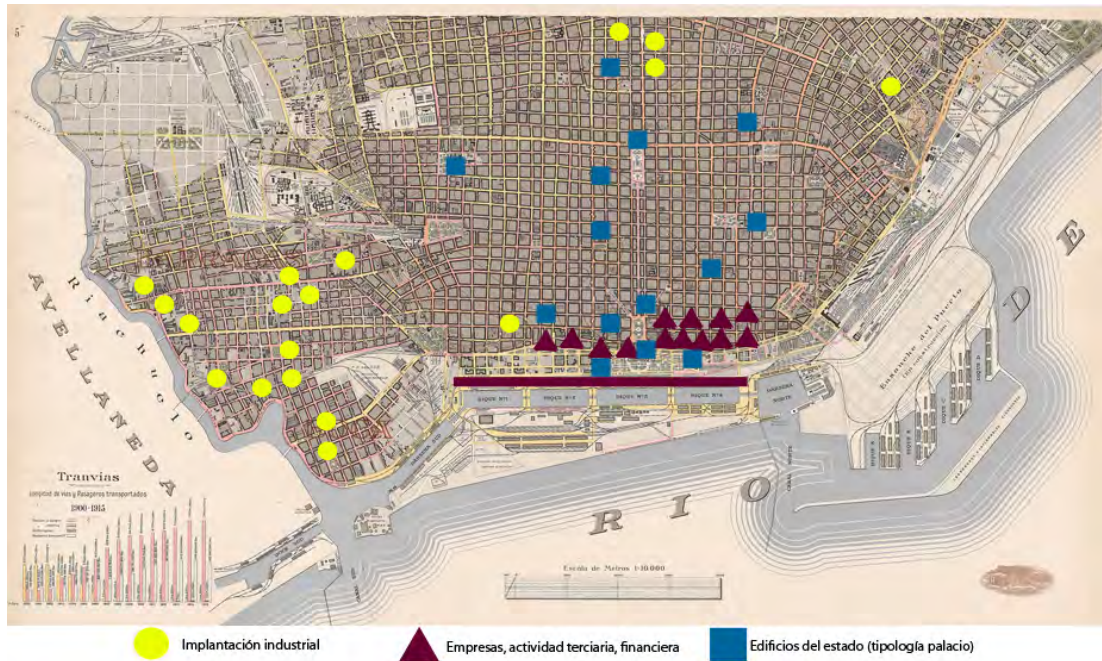


Figura 6. Ubicación de los principales edificios de actividades terciarias y su relación en la ciudad con la implantación industrial y los “palacios sin reyes”. Reconstrucción propia en base al Plano de la ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina con el trazado general de calles Alfredo Berisso, Jefe de la Sala de Dibujo; Manrique Ruiz, Adolfo Kliman, dibujantes. Buenos Aires: Municipalidad de la Capital, 1916. web:<http://pi.lib.uchicago.edu/1001/cat/bib/4786424>

la creación de un banco junto con accionistas europeos y las agropecuarias –quizá las más conocidas de la empresa– y la compra de tierras. Hacia 1920, la firma fundó Molinos Río de la Plata y la Centenera; a comienzos de siglo XX, el grupo se había posicionado como una de las cuatro mayores firmas exportadoras de la Argentina. Para ese momento, Bunge y Born controlaba el 80% del mercado cerealero mundial, junto con las compañías Dreyfus y Weil Hnos (Anaya Franco, 1997).¹¹

Al igual que Bunge y Born, el grupo Dreyfus mantenía oficinas en diversos países y con una diversidad de rubros. Desde fines de siglo XIX, Leopold-Louis Dreyfus, de nacionalidad francesa, realizaba negocios en el país que se incrementarían notoriamente durante las primeras décadas del nuevo siglo. Además del comercio de cereales, la firma realizaba operaciones financieras con sede en distintos países y continentes. Recién en 1925, con

Louis Dreyfus hijo al mando de la firma, la compañía se registró legalmente en Argentina e inauguró el edificio de su casa central en Av. Corrientes al 200, iniciado en 1923, mismo año en que Bunge y Born comenzó a construir su casa matriz en Av. Alem y Lavalle, a unas pocas cuadras de distancia y frente al edificio de la naviera Houlder Brothers & Co. Esta distribución espacial de las obras transformaba a la zona de Av. Alem y Paseo Colón en un frente que miraba hacia el exterior: una franja de negocios de actividad internacional, en constante intercambio con otros centros de Latinoamérica, con Europa y Estados Unidos.

Con una estructura internacional similar, hacia 1907, Weil Hnos. estaba dirigida desde Frankfurt por Hermann, desde la Argentina por Sam y desde Rotterdam por Ferdinand Weil. Además de las redes internacionales, Weil hermanos estaba vinculada socialmente a Alfredo Hirsch –principal directivo de Bunge y

Born– (Rapoport, 2014). El hijo de Sam, Peter Weil, creó la Sociedad Anónima, Financiera y Comercial (SAFICO) que construyó en 1932 el edificio Safico inaugurado en 1934 en Avenida Corrientes 453. Prácticamente enfrente, en la intersección de las avenidas Alem y Corrientes, se levantó otro rascacielos resultante de la coyuntura económica posterior a 1929: el edificio Comega, construido por Alfredo Hirsch para su Compañía Mercantil Ganadera S.A. (COMEGA) (Rapoport, 2014).¹² Estos vínculos y relaciones comerciales o financieras entre las empresas y grupos económicos mencionados tejieron una red de lazos que se registra también en el espacio físico y en las transformaciones de la ciudad. Este sector de Buenos Aires (Avenidas Paseo Colón y Alem en el que incluimos la City bancaria) alberga un conjunto de arquitectura que puede ser pensado –tomando las ya clásicas palabras de José Luis Romero– como una ciudad en la que “el dinero media los prestigios”. La cercanía al centro del Poder Ejecutivo Nacional, al puerto, a la estación de ferrocarriles se sumaba a las condiciones físicas del sitio que ofrecía lotes con doble orientación, la posibilidad de construir sobre la recova, visuales al río y que permitía, además, implantarse como una “verdadera fachada de la ciudad,” como un portal de acceso a través del *skyline*, es decir, del perfil urbano (Liernur, 2001, p. 49). A partir de lo dicho, ¿podemos entonces afirmar que tales emprendimientos fueron decisivos en la conformación de una imagen material de Buenos Aires como metrópolis?

Precisamente, el perfil en altura de la ciudad se construiría a partir de la iniciativa privada y no por parte del Estado. Si observamos las postales de la época que, en busca de un portal metropolitano, muestran imágenes del puerto con el perfil de Buenos Aires como fondo, lo que vemos recortarse en el cielo son los edificios mencionados. El gobierno tendría que esperar hasta 1931, cuando finalmente la torre del Palacio Legislativo asomó entre las “catedrales de negocios” (Tafari, 1980).

Ahora bien, para las empresas, grupos económicos o financieras la tipología en altura se presentaba –dentro de las opciones

disponibles– como la posibilidad de conjugar ganancia y prestigio: por un lado los encargos eran parte de una estrategia comercial de los comitentes orientada a disminuir el riesgo económico a través de la diversificación no integrada de capitales, y por otro lado, la tipología permitía dar forma material a una carrera exitosa a través de una arquitectura colosal (Bonicatto, 2011). En los casos señalados, el negocio inmobiliario que representa la construcción en altura se conjugó con la búsqueda de valores, la falta de prejuicios y el espíritu aventurero de los comitentes que abrieron el juego a la innovación. En efecto, quienes se inclinaron por la construcción de edificios en altura o rascacielos en Buenos Aires formaban parte (y eran a su vez resultado) de la vida agitada de la metrópolis, celebraban los avances de la ciencia y de la tecnología y entraban en tensión con parte de una elite conservadora



Figura 7. Publicidad en la que, como prueba de confianza en el producto, se muestran entre otros, los edificios Pasaje Barolo, Banco de Boston, Edificio Roccatagliatta. *Revista de Arquitectura* (julio, 1928).

que portaba una mirada nostálgica añorando el regreso a una mítica "gran aldea" (Gorelik, 1993, pp. 215-216). Esta tensión que se daba en el plano de las ideas era abonada por la prensa y la publicidad que utilizaban la imagen de la arquitectura y ofrecían una versión tangible de la Buenos Aires futura, imaginada como metrópolis vertical (Bonicatto, 2011).¹³

Entre los casos que conforman el total del grupo (véase figuras 5 y 6) nos interesa referirnos sólo a algunos de los ejemplos. En primer lugar, el *Railway Building* inaugurado en 1910, con catorce pisos, se convirtió en el edificio más alto de la ciudad. Su estructura de hierro, el manejo de órdenes clásicos, muros lisos y el uso de nuevas tecnologías como estructuras de hierro, sistemas eléctricos, comunicación por telefonía, sistemas sanitarios o de aire acondicionado lo presentaban como resultado de avances técnicos. Junto con el Plaza Hotel (1907-1909), el *Railway Building* inicia la serie de los primeros rascacielos porteños (Bonicatto,

2011). A poca distancia del *Railway Building*, el edificio de la firma Lahusen & Cía. Ltda., no despliega la altura del primero, pero innova en sus aventanamientos que dejan prácticamente nula superficie muraria y representan una verdadera innovación tanto técnica como lingüística (Nuevo Edificio Lahusen, 1928). Su estructura realizada en hormigón armado por la empresa GEOPE (Compañía General de Obras Públicas S.A.) fundada en 1913 como filial de Philipp Holzmann con capitales alemanes, consolidaba la primacía de los saberes germanos en lo referente a este sistema constructivo, dejando de lado las estructuras en perfiles de hierro y los saberes de dominio británico (Grementieri y Shmidt, 2010). En este sentido, como señalan Grementieri y Shmidt: "Las más importantes empresas germanas en la Argentina se preocuparon por su imagen corporativa, no solamente a través del diseño gráfico de alcance masivo en la publicidad de sus productos sino también en su arquitectura"



Figura 8. "Paseo Colón y la ciudad hacia el NO". Ca. 1927. A la izquierda el edificio Lahusen aún en construcción, a la derecha el *Railway Building* con su recova "moderna". Nótese el frente sobre Paseo Colón, entre Alsina y Moreno cuyo cerco y aparente movimiento de tierra indican el inicio de nuevas obras. Colección AGN 1600.425, C 70.

(p. 81). El uso de nuevas tecnologías favorecía la asociación del emprendimiento arquitectónico con el avance del mercado y la imagen de progreso basada en el crecimiento industrial. El edificio se presentaba así como prueba del éxito personal y como firma personal en la metrópolis (Areas Peixoto y Araújo Bispo, 2016).

Sobre el frente de Avenida Alem se ubican el edificio Bunge y Born y el edificio Dreyfus. A pocas cuadras de la casa central de la firma belga, en el enclave del puerto, se levantaban los, hoy lamentablemente demolidos, Silos, molino y elevador de grano de Bunge y Born, los mismos habían sido construidos en hormigón armado por Ernest Stricker entre 1902-1904. Los silos habían sido símbolos de modernidad desde su inauguración difundida en diversos medios (Grementieri y Shmidt, 2010, p. 110). En 1911, fueron señalados por Walter Gropius como el ejemplo a seguir en lo referente a arquitectura e incluidos en el cuaderno de *Deutscher Werkbund* en 1913; diez años después el conjunto fue entronizado por Le Corbusier en su libro *Vers une architecture* (Grementieri y Shmidt, 2010, p. 112). Su

ubicación en el nuevo puerto los presentaba como una fachada de la ciudad que se lucía como "granero del mundo". A poca distancia y veinte años después la empresa inició otra gran obra moderna que haría de fachada de la ciudad: la casa central de la firma Bunge y Born.

La sede de la casa belga se eleva con diez plantas (altura legalmente permitida sobre la avenida) y una novedosa estructura de hormigón armado que estuvo a cargo del ingeniero M. Kinbaum (Legajo de obra Bunge y Born, 1926). Si bien el sistema estructural en hormigón armado permitía el diseño de una planta prácticamente libre, la disposición de la misma se organiza en torno a un mezquino patio de ventilación deudor de la casa de renta y de la reglamentación vigente –esto se repite en el edificio Dreyfus y los casos mencionados anteriormente (Legajo de obra Bunge y Born, 1926; Gentile, 2004)–; una situación se que podría haber evitado fácilmente en las construcciones sobre las Avenidas Alem y Colon, dada la dimensión angosta de los lotes y la doble o triple ventilación.

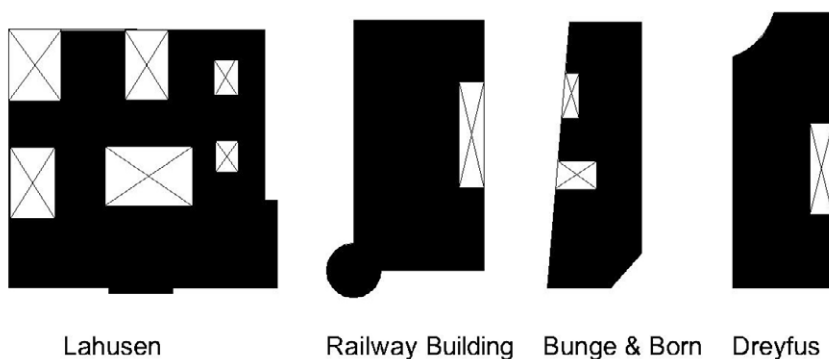


Figura. 9. Disposición de armado de plantas en torno a patios de ventilación en los edificios mencionados. Reconstrucción propia.

Esta disposición a modo de "casa de renta" distancia estos casos de muchos de los ejemplos norteamericanos en los cuales –independientemente de las dimensiones del lote– la planta es usada en su totalidad. Si bien existen casos como el University Club de Chicago que presenta un patio de aire y luz, la tipología en Norteamérica destaca la ausencia de patios o huecos de ventilación y el núcleo de ascensores se ubica de manera compacta en un sector, liberando el espacio de uso; en caso de ser necesario debido a la amplia superficie en planta, el edificio se estructura en forma de peine, en forma L, H, U, etcétera, dejando fachadas libres.

Por ejemplo, en el caso de Bunge y Born el edificio se levanta con diez pisos y 39,40 metros de altura en un lote angosto –que permite buena iluminación y ventilación– y una superficie de 778m², con 15,32 metros sobre Alem; 12,14 metros sobre 25 de Mayo y 52,40 sobre Lavalle (Edificio de renta propiedad Bunge y Born, 1926). A pesar de su escasa

profundidad, el edificio cuenta con dos patios de ventilación que se alternan con los servicios y núcleos de circulación vertical. Sobre las fachadas se dispusieron las oficinas de la empresa y salas de reuniones. El diseño hace uso del desnivel generado por la barranca (+- 0.00 sobre Av. Alem y +5,87m sobre 25 de Mayo): desde 25 de Mayo se accede al piso principal y desde Av. Alem se accede a la zona de embarques, recibos, aduana, etc. generando una circulación en paralelo: un acceso a las actividades de la City y un acceso para la circulación e intercambio sobre Av. Alem (Legajo de obra Bunge y Born, 1926); Memorias del gobierno, s/f). Como un grito de individualidad en la complejidad de la metrópolis, el diseño del arquitecto Pablo Naeff caracterizó las diversas actividades de la firma belga en cada fachada: sobre la esquina de Lavalle y Av. Alem se encuentra la escultura de "El sembrador", y en la esquina opuesta, el acceso sobre Lavalle y 25 de Mayo, muestra un escudo rodeado por mieses, una



Figura 10. Vista de la Avenida Leandro N. Alem hacia el norte. A la derecha el edificio Bunge y Born. Nótese las diferencias de alturas y de diseño de las recovas Colección AGN 10045, C70.

hoz, leones, flores y frutos, en clara referencia a las actividades de la empresa. La agricultura, la fuerza, la abundancia se hacen presentes en el edificio. Posados en el balcón sobre el acceso, los leones –emblema del escudo Belga– sostienen un escudo con la figura de Mercurio (dios romano del comercio) junto a cornucopias con frutos, símbolo de la abundancia y la fecha de 1925, año de finalización del edificio (Legajo de obra Bunge y Born, 1926).

Con la voluntad de expresar prácticamente la diversidad de cada rubro de la firma, sobre el acceso de Av. Alem un grabado representa un molino, otra de las ramas de la empresa. Además de la masa del edificio, su ornamentación debía construir un carácter adecuado que personificara a sus propietarios. Las reminiscencias de la arquitectura gótica flamenca (de Bruselas y Amberes) que "aluden a las corporaciones financieras de las ciudades portuarias pertenecientes a la Liga Hanseática" (Grementieri y Shmidt, 2010, p. 83) se evidencian en la totalidad de la obra: los arcos ojivales de la recova, los balcones salientes, la ausencia de órdenes clásicos, la búsqueda de luz mediante grandes paños vidriados hacen –aún hoy– que el edificio destacara su singularidad entre los ejemplos porteños. Las innovaciones técnicas realizadas en la construcción –como la primacía del vacío sobre el lleno en fachadas, la estructura en hormigón armado o los sistemas de instalaciones– permanecían así "detrás" de aquellos elementos que otorgaban el carácter al edificio. Para este caso, como para los demás ejemplos, podemos pensar aquello que Schorske señaló para los edificios de la Ringstrasse: "la esencia de la sociedad industrial y comercial debía proyectarse en los ropajes de los estilos artísticos preindustriales. La ciencia y el derecho eran verdades modernas, pero la belleza pertenecía a la historia" (Schorske, 1980, pp. 68-69). La arquitectura debía expresar una correcta sensación de dignidad y opulencia y representar los valores a los que aspiraba la elite de la era liberal.

Vecino al edificio Bunge y Born, se encuentran las oficinas de la compañía Dreyfus. Como

una pausa en la continuidad de la metrópolis, el edificio llama la atención del peatón a través de su tamaño y su decoración. El mismo se desarrolla en siete plantas más un basamento de dos niveles en granito martelinado cuyo gris intenso contrasta con el color arena del edificio. Su ubicación, en la esquina de Av. Corrientes (en la cual se dejó espacio para el futuro ensanche) entre Av. Alem y 25 de Mayo permite lograr una mayor perspectiva que fue explotada por los arquitectos P. Nenot, P. Pater y N. E. Gantner al ubicar los emblemas de la empresa sobre los ángulos de la fachada: un grupo decorativo recorre verticalmente el edificio y deja ver un ancla, salvavidas, espigas de trigo, guadañas, frutas, vegetales y hojas de roble en alusión a las actividades de los propietarios y en un intento de recuperar los valores que la vida metropolitana parece olvidar.



Figura 11. Vista de "Avenida Alem y Corrientes". Nótese la monumentalidad del edificio Dreyfus –previo ensanche de la calle Corrientes– en contraste con la construcción de dos niveles que vemos en primer plano. Colección AGN, 74030, C70.

En la vereda de enfrente, en la intersección de las avenidas Alem y Corrientes, se levantó el edificio Comega inaugurado en 1934. Con su aparente despojo de ornamento —el edificio está recubierto en placas de mármol travertino—, el Comega se transformaría, junto con el Safico y con el edificio Kavanagh en un ícono de los “prismas puros” de los 30 y llevaría consigo la metáfora del rascacielos-pórtico-arco triunfal (Liernur, 1982, p. 80). Precisamente, “la verticalidad monumental se convierte en el principal signo de la metropolización” (Sevcenko, 2013, p. 150). La ciudad cambiaba, y la imagen de Buenos Aires como metrópoli moderna parecía fundarse en estos edificios que, fruto de la iniciativa privada, se levantaban como un conjunto irregular de individuos anárquicos en la uniformidad de la grilla.

Metrópolis y Capital. “Necesidad simbólica y realidad material”

En “Área central norte”, Liernur señala la necesidad, una vez capitalizada Buenos Aires, de construir una sede simbólica y material que sirva a su vez como portal de acceso a la ciudad (Liernur, 1982). Como ya fue planteado, el centro, como arena de conflicto, representaba en sus edificios el sistema de circulación del capital, la ausencia de valores de uso, la circulación de la mercancía de la cual la Capital, es decir, el Centro Cívico y representativo, debía alejarse. Desde el ámbito intelectual, entusiastas de la metrópoli maquinista como Gerchunoff (1914) o Vera y Gonzalez (1907, 1910) confrontaban con posturas como la de Ricardo Rojas o Manuel Gálvez que se enmarcaban en la ideología antimetropolitana y veían en la red de monumentos, como señaló Gorelik, un manto purificador con el que la Buenos Aires fenicia, la ciudad puerto, la prostituta que se engalana podría salvarse (Gorelik, 1998, pp. 213-214). Esta diferencia de miradas es perceptible en la diversidad de planes y proyectos realizados durante las décadas de 1910 a 1930 que plantearían el traslado del Centro Cívico o su refuncionalización.

Desde mediados de la década de 1910 varias posturas como la de Víctor Jaescke o Enrique Chanourdie desde la Sociedad Central de Arquitectos se inclinaban por el traslado del centro hacia el oeste, que conformaba la línea de expansión y centro geográfico de la Capital. Se realizaron varios proyectos que plantearon la posibilidad de una reorganización funcional y representativa del centro antiguo de Buenos Aires (Gorelik, 1998; Novick, 2012). Como explica Eduardo Gentile, hacia la década de 1920 la concentración de actividades gubernamentales alrededor de la Plaza de Mayo comenzó a debilitarse con el traslado del Poder Ejecutivo y Judicial momento en que la idea dominante era la de descentralizar los centros cívicos, situación que se veía necesaria ante el avance de la *City* (Gentile, 2004, pp. 60-63).

Existían, sin embargo, posturas como la de la Comisión de Estética Edilicia que en oposición al traslado del centro propuso en 1925 agrupar los edificios gubernamentales en torno a la Plaza de Mayo (Gentile, 2004). La propuesta 2 del Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio plantea dos rascacielos en torno a Plaza de Mayo a la manera de “portal de acceso” (CEE, 1925; Novick, 2012). Precisamente, en el marco de las teorías de la *City Beautiful* el valor simbólico del rascacielos fue utilizado desde la gestión pública como parte de planes y proyectos integrales que otorgaban una connotación positiva al elemento vertical al plantearlo como un “objeto controlado” que se incorporaba como un objeto representativo en la arquitectura cívica: la torre domesticada entraba en la disciplina como algo capaz de subsumirse a una lógica no comercial. Tales propuestas contrastaban con los casos materializados en la ciudad: hacia mediados de la década de 1920 Buenos Aires contaba ya con cinco edificios señalados como rascacielos y numerosas construcciones en altura (de entre siete y once pisos) que, dada su implantación dispersa en la trama, no lograban construir un núcleo compacto en vertical. La torre símbolo de pórtico y de progreso permanecía en el plano de la utopía (Bonicatto, 2011).¹⁴

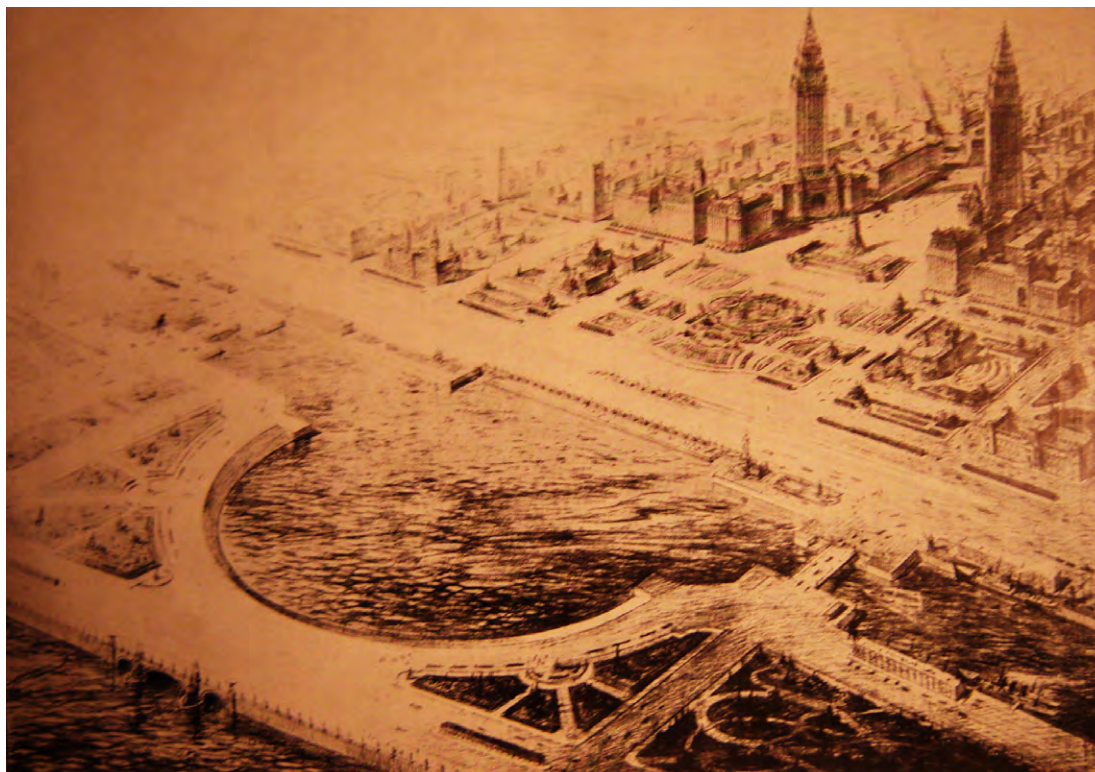


Figura 12. Perspectiva. Proyecto para la remodelación del área de Plaza de Mayo. Intendencia Municipal, Comisión Estética Edilicia (1925).

El debate en torno al traslado del centro puede verse en la cantidad de proyectos presentados durante esos años. En 1926, Della Paolera propuso mantener el centro representativo en la Plaza de Mayo pues era, y había sido, el corazón de la ciudad. Hacia 1927, los Amigos de la Ciudad plantearían la necesidad de estudiar si se debían construir edificios gubernamentales en el entorno de Plaza de Mayo o si debían desplazarse.

Las posibilidades que representaba la tipología en altura como elemento simbólico comenzaron a explotarse en la década de 1920. En 1927, J. B. Hardoy propuso un ordenamiento para el sector del centro ubicando edificios a modo de fachada en el cual agrupaba rascacielos como portal. Esta problemática sobre la convivencia del centro cívico y el de negocios y la necesidad de un portal se extendieron durante la década de 1930; en

1932, Beretervide y Vautier plantearon la imposibilidad económica de trasladar el centro de negocios y financiero. Un año después, Otaola señalaría la incompatibilidad entre la City (el centro de negocios y actividades terciarias) y el Centro Cívico y municipal —es decir, la necesidad de evitar la presencia del gobierno en la zona de negocios— y planteó el traslado del Centro Cívico al centro geométrico de la ciudad (Liernur, 1982). Finalmente, no podemos dejar de mencionar la propuesta de Le Corbusier, Ferrari Hardoy y Kurchan que en 1938 retomó el plan para Buenos Aires que había sido realizado por el maestro suizo en 1929. El plan establecía un conjunto de rascacielos en el río que, a la manera de *Cite des affairs*, se presentaría, además, como un portal de acceso a la ciudad vista desde el río (Gorelik, 1998; Liernur y Pschepiurca, 2008).

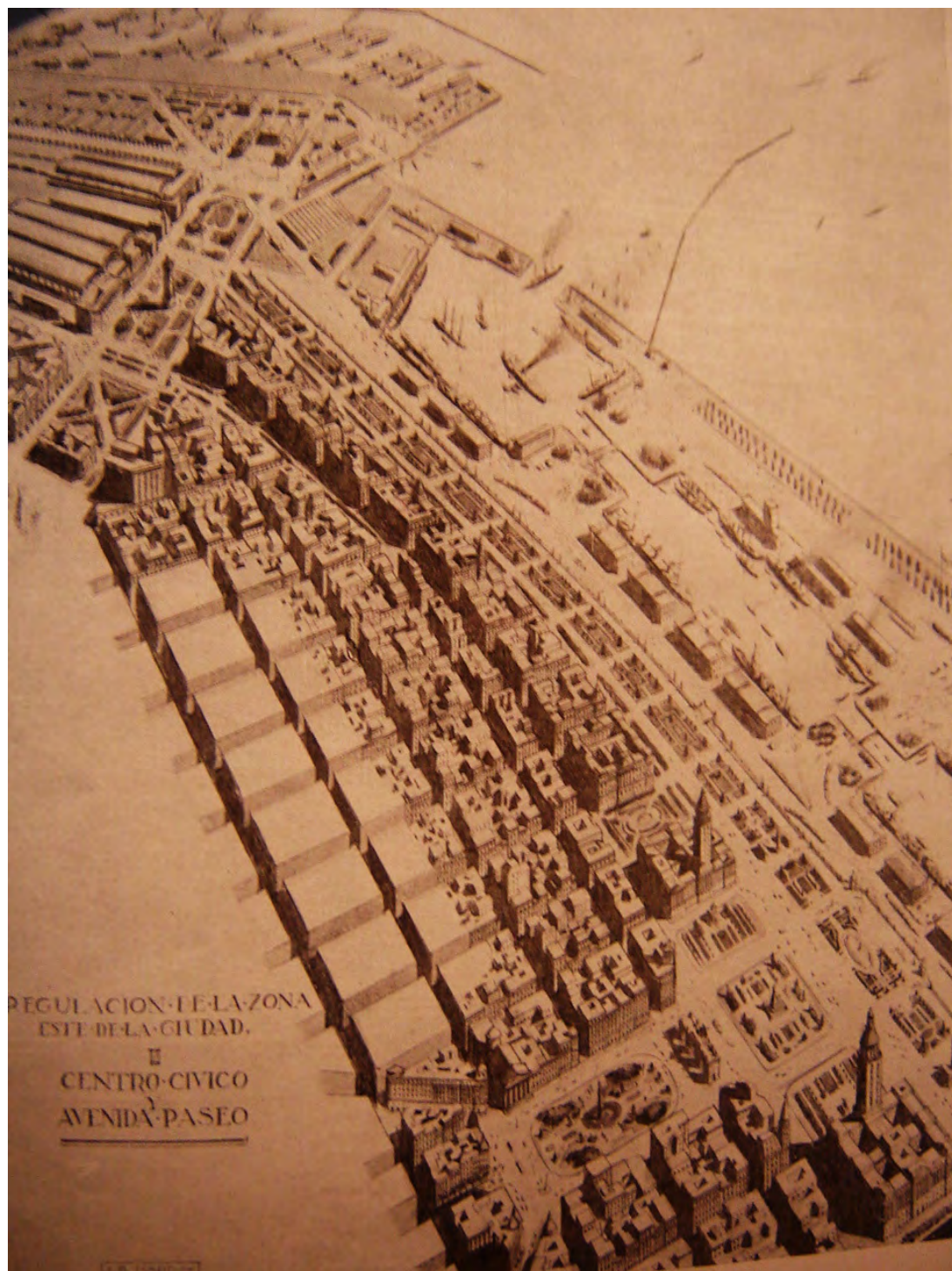


Figura 13. Perspectiva aérea del centro cívico propuesto por J. B. Hardoy como parte de la remodelación de la zona este de la capital. Hardoy, J. (1927). Consideraciones sobre urbanización de la ciudad de Buenos Aires. *Revista de Arquitectura*, 83. p. 448. La nota publicada en la revista se inicia y cierra, justamente, con dos imágenes de la Plaza de Mayo a inicios de siglo XIX: el Cabildo y la pirámide de mayo en primer plano y la vieja recova

La discusión sobre la ubicación y resignificación del centro cívico cobraba fuerza a medida que la arquitectura terciaria se expandía. Una mirada sobre los casos señalados da cuenta del empuje del capital en este sector: durante la década de 1920 se inauguraron entre otros, en el edificio Bunge y Born (1925); el Dreyfus, el Banco Alemán Transatlántico y el Banco Francés del Río de la Plata (1926); el Lahusen y el Banco Germánico y de América del Sud (1928). Un resultado en piedra de la bonanza económica de la primera posguerra que se sumaba al impulso industrial recibido por las políticas económicas del gobierno de M. Torcuato de Alvear (Míguez, 2008).

Si bien, como señalamos, existieron propuestas por parte del municipio, los edificios en altura que lograron materializarse fueron resultado de experiencias individuales que, de a poco, se sumaban al conjunto urbano. Ante esta situación, desde el Honorable Concejo Deliberante (HCD), el municipio intentó dar solución a lo que entendía como un desenfreno de la especulación privada posibilitada por la falta de regulación estética. A su entender, una fuerte regulación de la especulación privada permitiría, por un lado, dar respuesta a la tensión entre los valores del centro cívico y el centro financiero y, por otro, lograr una fachada para la ciudad a través de la creciente iniciativa privada. En este marco, el 13 de julio de 1931 se dictó una ordenanza que establecía "Propender dentro de lo posible a la edificación monumental en lugares que, como los Paseos Leandro N. Alem y Colón permiten por su situación especial..." (HCD, 1931). Si desde el gobierno los planes no se concretaban, la solución era entonces regular y dirigir la edilicia privada que se colaba por las grietas de las flexibles ordenanzas.¹⁵ Estas tensiones permiten ver la voluntad de ciudad de un sector del municipio que buscaba al regular la edilicia privada lograr el carácter que consideraban adecuado para la metrópolis. En 1927, el concejal Grisolia reclamaba que al recorrer el mapa de Buenos Aires se "advierde con tristeza la primera impresión del que penetra a la ciudad desde su río" y señalaba

que el frente a Leandro N. Alem y Paseo Colón constituía una "importante vía" de la cual se debían eliminar "los actuales locales que la infestan en su (HCD, 1924) centro". De llevarse esto a cabo, "los diez pisos de su magnífica edificación realzarían soberbiamente" (HCD, Julio 1927). Aún en 1931 –con el Reglamento de 1928 ya en vigencia– el concejal Fagioli intentaría nuevamente reforzar la necesidad de la imagen de portal o de un perfil de acceso a Buenos Aires a través de la regulación de la iniciativa privada. En sesión de julio de 1931 declaraba: "que la uniformidad y la altura de los edificios al levantarse formen un conjunto estético que contribuya a anticipar al viajero la sensación de esfuerzo realizado por el país, y cuya fiel expresión es el grado de adelanto alcanzado por la Ciudad que le sirve de Capital" (HCD, julio 1931; Liernur, 1983, p. 80).

La reforma al Reglamento General de Construcciones impulsada por el municipio y sancionada en 1928, proponía establecer un criterio nuevo por zonas "establecidas de a cuadras con las necesidades de los distintos barrios, con el valor de la tierra y siguiendo el criterio de que la ciudad debe ir disminuyendo su altura a medida que se aleja de la city" (HCD, junio 1928). El reglamento adoptaba así, el criterio de la Comisión de Estética Edilicia en su plan de centralización realizado en 1925 y se inspiraba en "las modernas reglamentaciones de las ciudades norteamericanas". De acuerdo a los ediles, la propuesta resolvía el problema del reglamento vigente de permitir la altura dependiendo del ancho de la calle que daba como resultado manzanas con diferentes niveles. Finalmente, remarcaban que "la solución que se propone la única que puede arbitrarse para conciliar la existencia de la 'city' con la construcción adecuada del resto de la capital" (HCD, junio 1928).

La propuesta impulsada por el HCD para la reforma del Reglamento intentaba, por un lado, establecer límites para lograr una convivencia armónica entre la imagen de ciudad que se pretendía por parte del municipio y la forjada

por las voluntades particulares. Por otro lado, intentaba disminuir el choque de valores que surgía de las tensiones entre la ciudad de los negocios y la ciudad capital.

Postales de la capital

La heterogeneidad y la tensión en el centro porteño ha sido –y es– tema de numerosas tarjetas postales y fotografías. La figura 14 muestra una imagen de la Avenida Alem tomada en la década de 1930 en la que vemos como fondo una serie de edificios de alturas y estilos de los más diversos; entre ellos, la Bolsa de Comercio diseñada por Alejandro

Christophersen se muestra en plena actividad y amputada en uno de sus lados por la cámara. El interés de la fotografía, precisamente, no es otro que mostrar la metrópolis y la Capital enmarcadas por el acceso de la estación Alem de la línea de subte B que se nos presenta en primer plano. Las reminiscencias con el *Subway* neoyorquino –la línea fue realizada por una empresa norteamericana entre 1928 y 1930 (Zunino Singh, 2013)– se hacen evidentes al igual que el dinamismo de la imagen; una toma casi en contrapicado muestra una metrópolis vertical en cuyo caos conviven las más diversas experiencias.



Figura 14 "Entrada de subte Lacroze, estación Alem. En segundo plano vista de la Avenida Alem", Colección AGN 188445, C 70

La imagen parece dar cuenta, además, de la tensión generada por al falta de previsión por parte del Estado reflejada en las discusiones que desde el municipio intentaban controlar y regular la edificación privada e imponer una estética mediante la normativa. Esta diversidad parece cristalizar una sumatoria de individualidades, una red de lazos y relaciones comerciales o financieras entre las empresas y grupos económicos que se registra también en el espacio físico y en las transformaciones de la ciudad.

Las propuestas para el traslado del centro cívico realizadas durante las primeras décadas de siglo XX no partían solamente

de una refuncionalización de la zona o un ordenamiento urbano para equilibrar la ciudad sino que apuntaban a algo más profundo: resguardar los valores del Estado de las actividades que se daban en el *City*, separar la imagen de la Capital de la de la metrópolis. A diferencia de otros casos, en Buenos Aires las dos estructuras (financiera y burocrática, valores capitalinos y libertad metropolitana) comparten –inclusive hoy– el mismo sitio. El centro cívico permanece en una constante tensión con la *City*, la ciudad de los negocios, que parece no haber tomado sólo la superficie sino también el cielo.

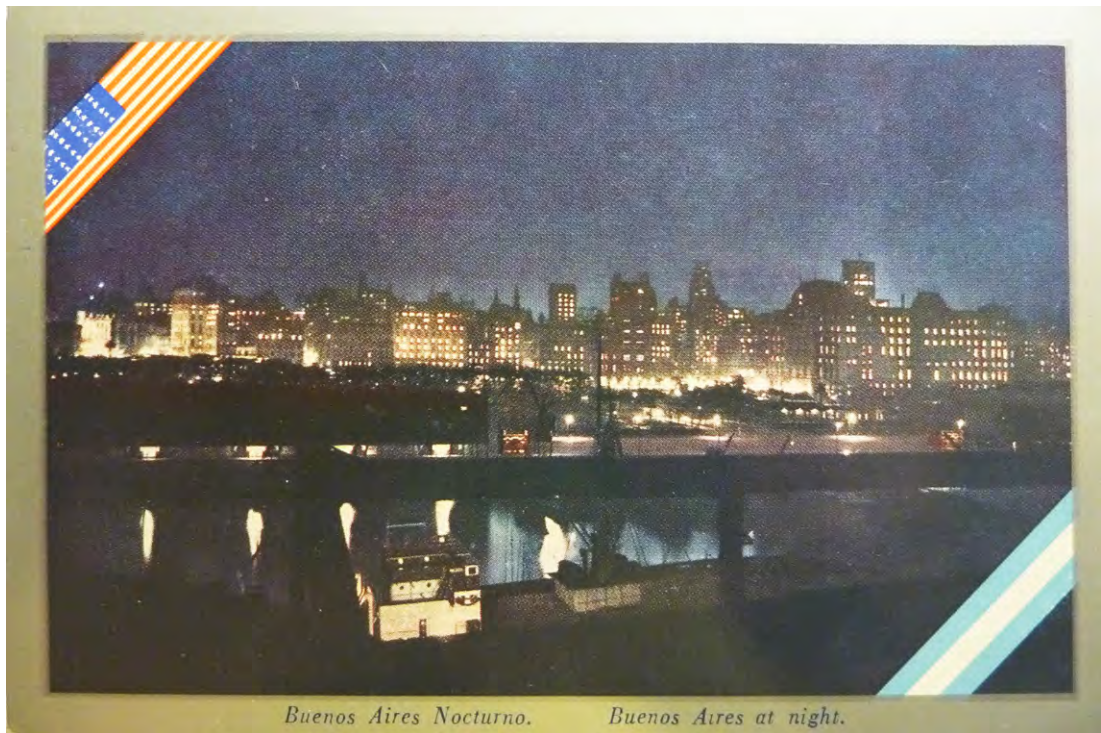


Figura 15. Tarjeta postal. Buenos Aires, Nocturno, la ciudad vista desde el Río de la Plata, Plaza Colón, Avenida Alem, Correo Central. Originalmente parte del libro de Horacio Coppola (1936). *Buenos Aires 1936*. (Visión fotográfica).

El conjunto de edificios que estudiamos en el presente trabajo, y que nos muestra la imagen de Coppola transformada en postal, fue el resultado de la implantación de sedes terciarias en Buenos Aires y forma parte de una discusión más amplia del fenómeno que se producía en los centros metropolitanos desde los fines de siglo XIX, en el que el eclecticismo arquitectónico se convertía en la norma, y las libertades individuales del liberalismo económico parecían corresponder a la voluntad de hacer de la arquitectura urbana un conjunto de muestras únicas y sobresalientes.

La actividad de metrópolis como el lugar donde domina la libertad financiera, donde toda transacción es posible y donde los valores se disuelven parece materializarse en el conjunto de edificios que hemos mencionado: un conjunto arquitectónico que surge como resultado de las nuevas actividades terciarias y de servicios que comenzaron a desarrollarse en el país, y que dio lugar a nuevas estrategias proyectuales en la arquitectura moderna en la Argentina. Edificios como las sedes financieras de Bunge y Born, Dreyfus, Lahusen o el Railway Building devienen testigo material del éxito económico de sus propietarios y del avance técnico e industrial. Rascacielos como el Comega o el Safico se incorporaron al disperso perfil urbano porteño iniciado dos décadas antes por los primigenios rascacielos y conformaron un fondo imprescindible para aquellas postales que, desde el río, mostraban a Buenos Aires como metrópolis moderna.

Agradecimientos

A Graciela C. de Labajos, Gerente de Servicios de la Fundación Bunge y Born, Buenos Aires.

Notas

¹ En el siglo XIX el paseo cambió su nombre a "Paseo de la Alameda", "Paseo de Julio" y, finalmente, por decreto de 1919, cambió nuevamente su nombre a Avenida Leandro N. Alem, que se mantiene hasta hoy. (Actas HCD, 1919)

² En esta línea se inscriben los trabajos de David Frisby (2007) y Peter Fritzsche ([1996], 2008).

³ Modernización y modernismos son entendidos según Marshall Berman ([1983], 1989).

⁴ El presente trabajo se enmarca en el proyecto de investigación "Arquitectura terciaria en Buenos Aires (1900-1930)" que se encuentra en su etapa inicial. Parte de este texto fue discutido en las Jornadas Interescuelas de Historia (agosto, 2017) y en el Seminario de discusión del Hitepac (septiembre, 2017). Agradezco los comentarios de Dhan Zunino Singh, Fernando Williams y Eduardo Gentile.

⁵ Agradezco los comentarios realizados en la evaluación de este trabajo.

⁶ Me refiero a textos como el de Nikolaus Pevsner, Sigfried Giedion o Leonardo Benevolo (Pevsner [1936], 1977); (Giedion [1941], 1978); (Benevolo [1960], 1986).

⁷ Hacia fines de siglo XIX y principios del XX, la compañía empleaba cerca de 4.500 trabajadores. La población de Delmenhorst creció notablemente lo que causó un alto déficit de viviendas. Ante esto, la firma construyó un barrio obrero que contaba con cooperativas de comercio, cantinas, un hospital, guardería, biblioteca que más que facilitar la vida de los trabajadores permitía el control casi total por parte de los propietarios. La crisis de 1929 junto con una mala administración llevaron a la fábrica a la bancarrota en 1931. A partir de entonces y hasta 1918 la firma operó en una menor escala.

⁸ Debemos sumar en Buenos Aires el Plaza Hotel realizado por el empresario Ernesto Tornquist (1907-1909) Florida y Charcas –hoy Marcelo T. y el Pasaje Barolo en Av. De Mayo 1870 (1919-1923), realizado por el empresario textil Luis Barolo.

⁹ Al mismo tiempo, convivían diversas ideas, por un lado, quienes desde el municipio y la cultura anhelaban la metropolización de la capital y veían en lo "moderno" la materialización del progreso, y, por otro lado, quienes advertían una ruptura con el pasado a partir de una mirada nostálgica por "la ciudad que fue".

¹⁰ Más tarde se sumaron otros dos socios: Alfredo Hirsch y Jorge Oster, ambos de origen alemán. El hecho de que los fundadores de los grupos fueran extranjeros o hijos de extranjeros facilitaba

el establecimiento de relaciones con inversores y empresarios de sus respectivas comunidades, dentro y fuera de la Argentina. La propiedad de Bunge y Cía. estaba en manos de la rama europea de los Bunge, mientras que la de Bunge y Born se dividía entre cuatro familias: Bunge, Born, Hirsch y Oster.

¹¹ En los inicios de siglo XX la firma diversificó sus inversiones y creó la Centenera –industria productora de envases de ojalata- y Molinos Río de la Plata para abastecer al demanda interna de materias primas en el consumo harinero. En la década del 1920, a través de estrategias comerciales Molinos Río de la Plata había desactivado 250 de los 300 molinos en el país. Sólo cincuenta habían sobrevivido las salvajes estrategias económicas de la empresa que para ese entonces producía una amplia gama de alimentos y distintos tipos de productos de consumo masivo.

¹² El llamado a concurso para la Compañía Mercantil y Ganadera S.A se realizó en 1930 en el predio ubicado en la esquina de la Avenida Leandro N. Alem y la aún angosta calle Corrientes. Concurso realizado en 1931 con Andrés Kalnay entre sus participantes, fue ganado por Enrique Douillet y Alfredo Joselevich.

¹³ En 1910, Caras y Caretas relataba, "Nuestra edad es una edad de invenciones, de ciencia, de perfeccionamiento material, y á la que seguirá una era sociológica, de perfeccionamiento filosófico y de notable desarrollo de la salud física, una edad, en fin, de perfección intelectual y moral" (La ciudad del porvenir, 1910, p. 99).

¹⁴ Entre 1905 y 1915, se realizaron cincuenta y cuatro pedidos especiales con un pico máximo de veinticinco pedidos en 1910. (Actas Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, 1905-1930). Si bien existían rascacielos en Buenos Aires, como el Plaza Hotel, el Pasaje Barolo, la Galería Güemes, el edificio Mihanovich, los mismos albergaban desde hotel, oficinas, teatros a viviendas. Esta variedad de funciones se vería favorecida por la ausencia de una zona delimitada para la construcción en altura, que, sumada a la posibilidad de legalizar la excepción a través de permisos especiales, permitiría a estos rascacielos dar con un sitio acorde a sus diversas necesidades. Sumado a ello, los casos no eran tan numerosos como en Norteamérica. No se lograría por lo tanto, la construcción de un portal de acceso a la ciudad.

¹⁵ Iniciativas como esta que promovían la altura de la edificación tenían ya antecedentes en el HCD: en julio de 1920, se estableció que aquellos inmuebles con frente a Avenida de Mayo, Plaza de Mayo, Lorea y Congreso debían reconstruir sus propiedades a la altura mínima de 20 mts establecida en la ordenanza

del 23 de julio 1915. De no cumplirse al 31 de diciembre de 1921, se les aumentarían al décuplo los impuestos de alumbrado barrido limpieza del año 1920. (HCD, 1920, julio). En 1915, 1°, piden derogar ordenanza de 7 noviembre de 1910 altura frente a plazas. 2°, ampliar el Art. 64 del Reglamento General de Construcciones (edificación frente Av. De Mayo, Plaza de Mayo, Lorea y Congreso a una altura mínima de 20m y estar sobre línea oficial. p.465. (no se señala altura máximas permitida) El problema sobre las construcciones "bajas" en el centro se mantendría a punto tal que en abril de 1924 el concejal García Anido (detractor de los rascacielos) señalaría al HCD el estar "concediendo permisos para edificar ranchos" y que de esa manera "desaparece por completo el propósito que anima a la Municipalidad de Buenos Aires de hacer de esta ciudad una de las más hermosas". (HCD, 1924, 7 de abril: 104)

Referencias

- Almandoz, A. (2013). *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. Santiago de Chile: Estudios urbanos UC.
- Anaya Franco, E. (1997). La Bunge y Born: un conglomerado multinacional. *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas* 5, (2), 113-114. Recuperado de <http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtu-aldato/publicaciones/economia/5/a09.pdf>
- Areas Peixoto, F. y Araújo Bispo, A. (2016). San Pablo. El edificio Martinelli, y la euforia vertical (años 1930). En A. Gorelik y F. A. Peixoto, (Comps.), *Ciudades latinoamericanas como arenas culturales* (pp. 74-191). Buenos Aires: Siglo XXI.
- Barbero, M. I. (2011). Los grupos económicos en la Argentina en una perspectiva de largo plazo (siglos XIX y XX). En G. Jones y A. Lluch (Eds.), *El impacto histórico de la globalización en Argentina y Chile: empresas y empresarios* (pp. 1-37). Buenos Aires: Temas.
- Belini, C. (2017). *Historia de la industria en la Argentina. De la independencia a la crisis de 2001*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Benevolo, L. (1960). *Historia de la arquitectura moderna*. Barcelona: GG.
- Berman, M. (1989). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad* (2ª ed.). Madrid: Siglo XXI.
- Bonicatto, V. (2011). *Escribir en el cielo. Relatos sobre los primeros rascacielos en Buenos Aires 1907-1929*. Tesis de maestría no publicada, UDTT, Buenos Aires.
- Bullrich, F. (1963). *Arquitectura argentina contemporánea: panorama de la arquitectura argentina 1950-1963*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión.
- Buschiazzo, M. J. (1967). *La Arquitectura en la República Argentina 1810-1930*. Bs As.
- Coppola, H. (1936). *Buenos Aires 1936. (Visión fotográfica)*. Buenos Aires, Municipalidad de Buenos Aires.
- Daguerre, M. (1995). Milano- Buenos Aires: la pérdida del centro. *Metamorfosi, quaderni di architettura*, 25/26, 81-91
- Daguerre, M. (2004). Eclecticismo. En J. F. Liernur y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (Vol.e-h, pp.8-19). Buenos Aires: Clarín arquitectura.
- Devoto, F. (2003). *Historia de la inmigración en Argentina*, Buenos Aires: Sudamericana
- Edificio de Renta propiedad Bunge y Born. Lavalle y L. N. Alem (1926). *El Arquitecto*, 67, 591.
- European Rout of Industrial Herrytage, <http://www.erih.net>; Sobre la familia Lahusen: Recuperado de <http://www.fabrikmuseum.de/lahusen.htm>
- Fernández Pérez, P. y Lluch, A. (Eds.) (2015). *Familias empresarias y grandes empresas familiares en América Latina y España. Una visión a largo plazo*. Madrid: Fundación BBVA.
- Fernandez, R. (1985). El orden del desorden. Apuntes eclécticos sobre el eclecticismo porteño. En J. Goldemberg (Comp.), *Eclecticismo y Modernidad en Buenos Aires*. Buenos Aires: FAU-UBA.
- Frisby, D. (2007). *Paisajes urbanos de la modernidad. Exploraciones críticas*, Bernal: UNQUI,
- Fritzsche, P. ([1996], 2008). *Berlín 1900, prensa, lectores y vida moderna*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Gentile, E. (2004). Casa de renta. En J.F. Liernur y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (Vol.c-d, pp.60-63). Buenos Aires: Clarín arquitectura.
- Gentile, E. (2004). Centro Cívico. En J.F. Liernur y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (Vol.c-d, pp.60-63). Buenos Aires: Clarín arquitectura.
- Gerchunoff, A. ([1914] 1960). Buenos Aires, metrópolis continental. *Cuadernos de Buenos Aires*, XIII, 13-30.
- Giedion, S. ([1941] 1978.). *Espacio, tiempo y arquitectura. (El futuro de una nueva tradición)*. Madrid: Dossat, S.A.
- Goldemberg, J. (Comp.) (1985). *Eclecticismo y Modernidad en Buenos Aires*. Buenos Aires: FAU-UBA.
- Gorelik, A. (1998). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en. Buenos Aires, 1887-1936*. Bernal: UNQ.
- Green, R. y Laurent, C. (1988). *El poder de Bunge y Born*. Buenos Aires: Legasa.

- Grementieri, F. y Shmidt, C. (2010). *Alemania y Argentina. La cultura moderna de la construcción*. Buenos Aires: Lariviere.
- Hardoy, J. (1927). Consideraciones sobre urbanización de la ciudad de Buenos Aires. *Revista de Arquitectura*, (83), 446-451.
- HCD Versiones Taquigráficas del Honorable Consejo Deliberante de Buenos Aires, Años 1905-1931.
- Intendencia Municipal, Comisión Estética Edilicia (1925). *Proyecto orgánico para la urbanización del Municipio. El Plano Regulador y de Reforma de la Capital Federal*. Buenos Aires: Talleres Peuser.
- La ciudad del porvenir (abril, 1910). *Caras y Caretas*, 601, 99-101.
- Legajo de obra Bunge y Born, 1926. Archivo Fundación Bunge y Born.
- Liernur, J. F. (1980). Rascacielos en Buenos Aires. *Nuestra Arquitectura*, (511-512), 75-88.
- Liernur, J. F. (1993). El torbellino de la electrificación. En J. F. Liernur y G. Silvestri, *El umbral de la metrópolis: transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870-1930)* (pp. 9-96). Buenos Aires: Sudamericana
- Liernur, J. F. (2003). Acerca de la actualidad del concepto simmeliano de metrópolis. *Estudios Sociológicos*, XXI (1), 89-103.
- Liernur, J. F. (2008). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad* (2ª ed.). Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- Liernur, J. F. (2012). Prólogo. En C. Shmidt, *Palacios sin reyes. Edilicia pública para la capital permanente. Buenos Aires, 1880-1890* (pp. 9-11). Rosario: Prohistoria.
- Liernur, J. F. (feb/marzo, 1982). Área central norte. Reflexiones para una crítica. *Summa*, 171/172, 26-37.
- Liernur, J. F. y Pschepiurca, P. (2008). *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*: Bernal, UNQUI.
- Martín, J. X. y Peña, J.M. (1967). *La Ornamentación en la Arquitectura de Buenos Aires, 1900-1940*. Buenos Aires: IAA FAU.
- Memoria. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Base de datos de edificios de valor patrimonial, Secretaría de planeamiento urbano, inventario: 1-54-13º.
- Menéndez, E. (2015). La Puerta de Acceso Americana: Tres Representaciones de Catalinas Norte 1872/1961/1975. Tesis de maestría no publicada. Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, Argentina.
- Míguez, E. (2008). *Historia económica de la Argentina, de la conquista a la crisis de 1930*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Morachiello, P. y Teysott, G. (Eds.). (1980). *Le machine imperfette. Architettura, programma, istituzioni nel XIX secolo*. Roma: Officina Edizioni.
- Novick, A. (2012). *Proyectos urbanos y otras historias*, Buenos Aires: SCA/Nobuko.
- Nuevo edificio Lahusen, Paseo Colón esq. Moreno. (mayo, 1928). *Revista de Arquitectura*, 89, 181-188.
- Ortiz, F. et al. (1968). *La Arquitectura del Liberalismo en Buenos Aires*, Buenos Aires: Sudamericana.
- Pevsner, N. ([1936], 1977.). *Pioneros del diseño moderno. De William Morris a Walter Gropius*, Bs. As: Infinito.
- Rapoport, M. (2014). *Bolchevique de salón. Felix J. Weil, el fundador argentino de la Escuela de Frankfurt*. Buenos Aires: Debate.
- Rapoport, M., Musacchio, A. y Converse, C. (2006). Las inversiones alemanas en Argentina entre 1933 y 1945: ¿base material de la expansión de los nazis? *Iberoamericana* (2001-) Nueva época, 21 (6), 45-69
- Rocchi, F. (1994). La armonía de los opuestos: Industria, importaciones y la construcción urbana de Buenos Aires en el período 1880-1920. *Entrepassados*, año IV, (7), 43-66.
- Rocchi, F. (1999). Industria y metrópolis: el sueño de un gran mercado. En M. Gutman y T. Reese (Eds.), *Buenos Aires 1910. El imaginario para una gran capital* (pp. 269-280). Buenos Aires: Eudeba.
- Romero, J. L. (2008). *Latinoamérica las ciudades y las ideas* (3ª ed.). Buenos Aires: Siglo XXI.
- Salaverría, J. M. (1913). Después de 50 años. En *Almanaque Peuser, 1913*. Buenos Aires: Peuser.
- Schorske, C. E. (1980). *Fin-de-siècle Vienna. Politics and Culture*, New York: Alfred A. Knopf.
- Schvarzer, J. (1983). La implantación industrial. En J. L. y L. A. Romero (Dirs.), *Buenos Aires, historia de cuatro siglos* (pp. 209-226). Buenos Aires: Ed. Abril.

- Schvarzer, J. (1989). *Bunge y Born: crecimiento y diversificación de un grupo económico*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano.
- Scobie, J. (1977). *Buenos Aires del centro a los barrios 1870-1910*. Buenos Aires: Solar Hachette.
- Sevcenko, N. (2013). *Orfeo extático en la metrópolis. San Pablo, sociedad y cultura en los febriles años veinte*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes/Prometeo.
- Shmidt, C. (2012). *Palacios sin reyes. Edilicia pública para la capital permanente. Buenos Aires, 1880-1890*. Prohistoria: Rosario.
- Silvestri, G. (2003). *El color del río: historia cultural del paisaje del riachuelo*, Bernal: UNQUI.
- Silvestri, G. (2004). Historiografía y crítica de la arquitectura. En J. F. Liernur Y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (Vol.e-h, pp.161-162). Buenos Aires: Clarín arquitectura.
- Simmel, G. (1903). Las grandes urbes y la vida del espíritu, discurso pronunciado en Dresden. En G. Simmel (1986). *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura* (pp 247-261). Barcelona: Península.
- Tafuri, M. (1980). La montaña desencantada. El rascacielos y la ciudad. En G. Ciucci, F. Dal Co, M. Manieri-Elia y M. Tafuri. *La ciudad americana: de la guerra civil al New Deal*. Barcelona: GG.
- Vera y González, E. (1907). *La estrella del Sur: a través del porvenir* (2ª ed.). Buenos Aires: La sin bombo.
- Vera y González, E. (mayo, 1910). Buenos Aires en el año 2010, *PBT*, 287 extra.

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. Buschiazzo" (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

Recibido el 30 de julio de 2017

Aceptado el 16 de noviembre 2017



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional

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,

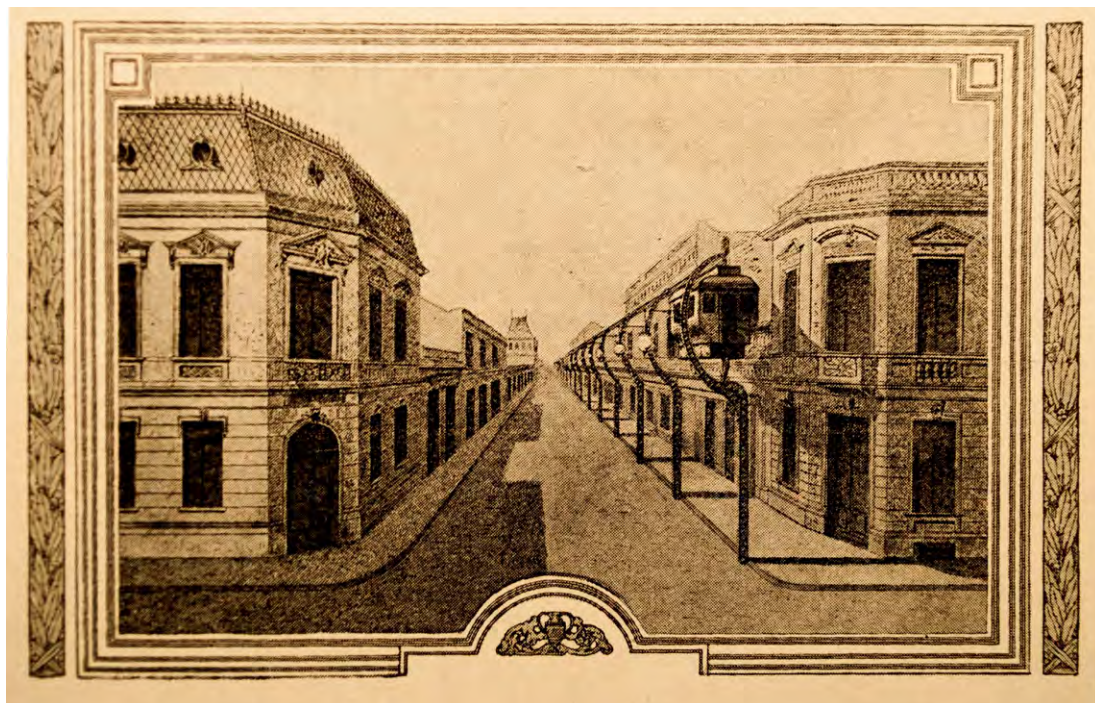
con la estación Once de Septiembre y en algunos casos consideraban futuras extensiones hasta el barrio de Flores. Cabe aclarar que la conexión de los distintos equipamientos infraestructurales fue una característica común en la mayoría de las propuestas bajo nivel, que proponían comunicar las estaciones 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

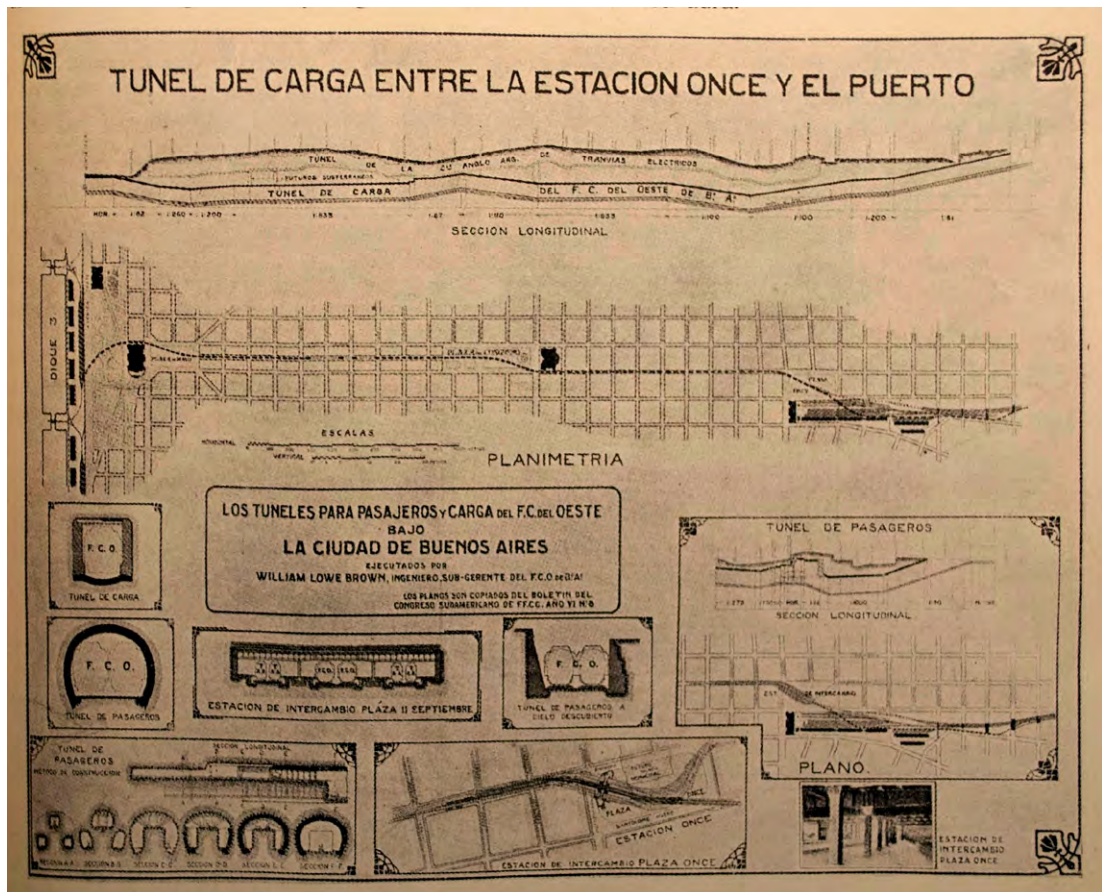


Figura 4. Plano del proyecto propuesto por el Ferrocarril Oeste. Rögind, W. (1937), p. 501.

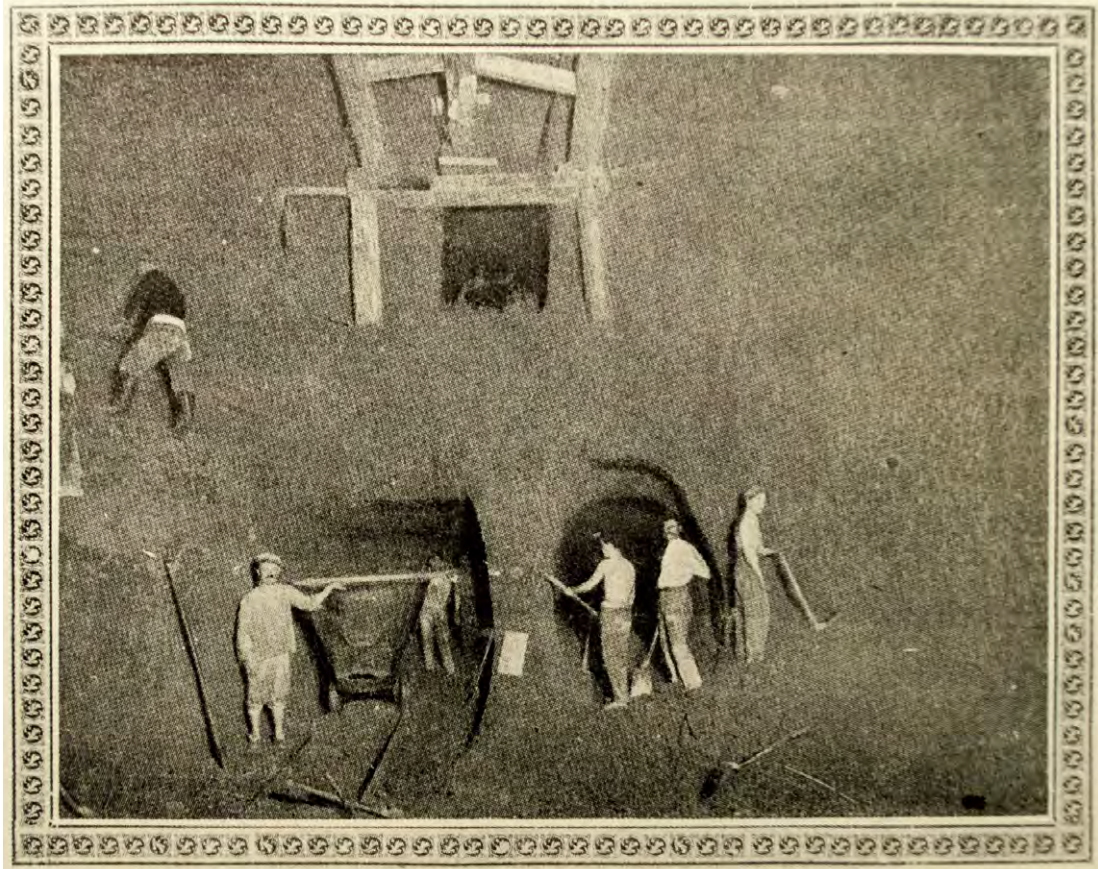


Figura 5. Construcción del túnel del Ferrocarril Oeste a 18 metros de profundidad. Rögind, W. (1937), p. 504.

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.

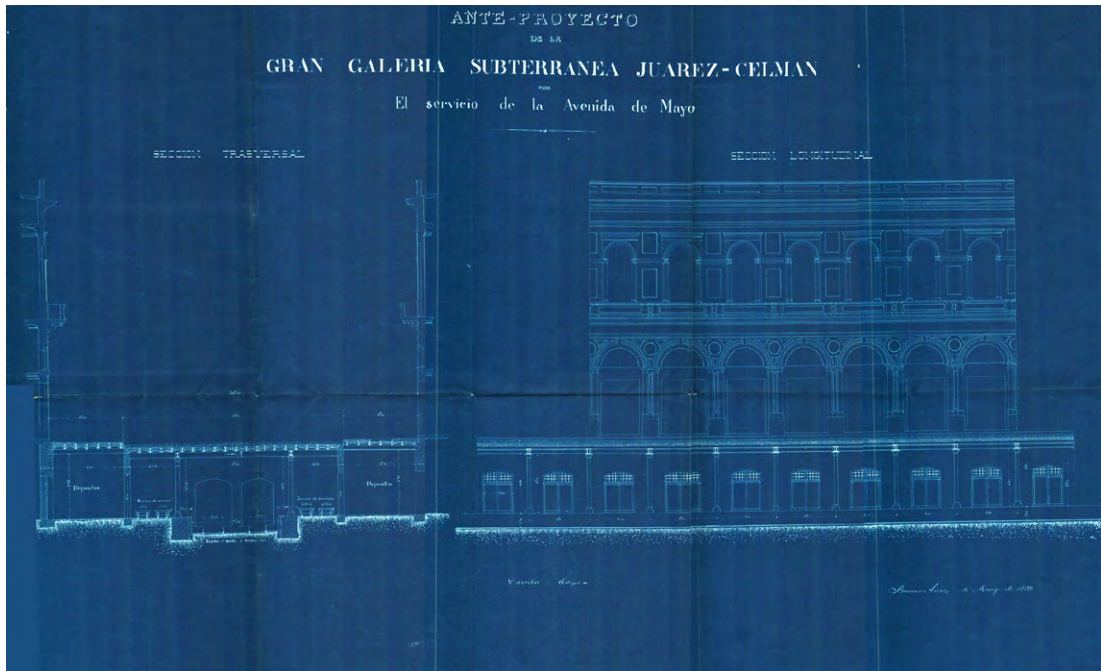


Figura 6. Detalle en corte de las estaciones de la Gran Galería subterránea bajo la Avenida De Mayo propuesta por E. Meincke (1889). Archivo HCDN.

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: Coordenadas contemporáneas de la sociología: tiempos, cuerpos, saberes*. Recuperado de: <http://cdsa.aacademica.org/000-061/970.pdf>

De “adorno utilísimo” a “paraíso de los niños”: la especie Jardín Zoológico a través de la evolución del ejemplar en Buenos Aires

From “useful adornment” to “children’s paradise”: the species
Zoological Garden through the evolution of the specimen in
Buenos Aires

Marina Celeste Vasta

Universidad de Buenos Aires, Argentina

Abstract

In the present article, we conduct a historical-critical review of the site Zoological Garden of the City of Buenos Aires through the observation of its institutional program.

We start from considering that the Buenos Aires Zoo was formed from its beginnings by the conjunction of five programmatic dimensions: aesthetics, entertainment, educational-didactic, scientific and productive. Throughout its history, these dimensions intertwined, interposed, prevailed over each other; but never disappeared. We understand that this multidimensional character places it as a significant and relevant object of study to broaden the view on the urban history of Buenos Aires.

The work comprises from the stages prior to its creation to the consolidation and popularization of this urban-architectural space, focusing on the management periods of its first four directors.

Resumen

En el presente artículo efectuamos una revisión histórico-crítica del sitio Jardín Zoológico de la Ciudad de Buenos Aires a partir de la observación de su programa institucional.

Partimos de considerar que el zoo porteño estuvo conformado desde sus comienzos por la conjunción de cinco dimensiones programáticas: la estética, la del entretenimiento, la educativo-didáctica, la científica y la productiva. A lo largo de su historia, estas dimensiones se entrelazaron, se interpusieron, prevalecieron unas sobre otras; pero nunca desaparecieron. Entendemos que este carácter multidimensional lo ubica como un objeto de estudio significativo y relevante para ampliar la mirada sobre la historia urbana porteña.

El trabajo comprende desde las etapas previas a su creación hasta la consolidación y popularización de este espacio urbano-arquitectónico, haciendo foco en los períodos de gestión de sus cuatro primeros directores.

Key words

zoological garden; Buenos Aires; urban history; cultural heritage

Palabras clave

jardín zoológico; Buenos Aires; historia urbana; patrimonio cultural

Universidad de Buenos Aires (UBA). Facultad de Arquitectura, Diseños y Urbanismo (FADU). Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario Buschiazso” (IAA). Arquitecta y Magister en Historia y Crítica de la Arquitectura, Diseño y el Urbanismo (FADU, UBA) y especialista en Dirección de Proyectos (FCE, UBA). Doctorando FADU. Profesora Adjunta (FADU, UBA). Investigadora principal del IAA, donde participa del Programa de Estudios Históricos de las Heterotopías. En el ámbito profesional se encuentra a cargo del área “Normativa” en la Gerencia Operativa Supervisión Patrimonio Urbano (APH) del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

marinacv@gmail.com

Recibido el 30 de julio de 2017

Aceptado el 25 de noviembre de 2017



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional



El Jardín Zoológico de la Ciudad de Buenos Aires (JZ) es un *ejemplar único*. Exponente más viejo y único superviviente de su tipo en la ciudad, continúa en su emplazamiento original, con los mismos límites físicos, y se mantiene sin evidentes cambios –a excepción de su nueva denominación como "Ecoparque"–, exhibiendo la mayoría de los edificios construidos en sus inicios. Pero la característica principal que lo reivindica como un *ejemplar único en su especie*, es que ha sido distintos zoológicos. Elementos característicos de cada uno de ellos quedaron acumulados, convirtiéndose en un museo de sí mismo. Detrás de ese casi omnipresente pintoresquismo arquitectónico (única faz señalada desde la historiografía urbana y de la arquitectura porteña), se encuentran huellas, fragmentos y piezas completas de arquitecturas que dieron respuesta a diferentes programas institucionales y a imaginarios cambiantes.

Pensado originalmente como trabajo integrador final de la Carrera de Especialización en Historia y Crítica de la Arquitectura y el Urbanismo (FADU, UBA), en el presente escrito contemplamos la longevidad, singularidad y permanencia del JZ como características distintivas que permiten calificarlo desde la perspectiva del patrimonio cultural. Pero entendemos que es el carácter multidimensional del sitio lo que lo ubica como un objeto de estudio significativo y relevante para ampliar la mirada sobre la historia de nuestra ciudad.

Definimos al JZ como un objeto de la cultura material urbana porteña. Partimos de la hipótesis de que en la cultura urbana conviven relatos de cómo es visto el mundo animal y de la posición que los seres humanos nos asignamos respecto de éste, constituyendo un imaginario de la relación humano-animal. Este imaginario y las narraciones que implica son cambiantes a través del tiempo debido a una "doble operación de tránsito" (Cicutti, 2007, p. 32): la construcción del discurso sobre esa relación y las prácticas materiales que lo hacen posible. Entendemos que el zoológico es uno de los programas que contribuyó de manera sustancial –y continúa contribuyendo– a la definición de ese imaginario, por lo que su

estudio no se acaba en la historia de las técnicas mediante las cuales se erigió, sino que supone la incorporación del universo de las personas y de sus relaciones sociales; principalmente de los individuos "como miembros de familias, órdenes y clases sociales, es decir como masa" (Peroni, 1967, p. 157).

A partir de esta hipótesis pensamos el desarrollo del zoo porteño a través del cruce de cinco dimensiones programáticas: la estética, la del entretenimiento, la educativo-didáctica, la científica y la productiva; dimensiones que se cruzaron, se solaparon, se impusieron alternativamente, pero siempre coincidieron bajo una perspectiva de la visibilidad (visión-razón, visión-fruición) y la experiencia corporal (un espacio público singular de paradójico acento en la concentración y la distracción).

La del zoológico es una historia de larga duración sin una determinación clara de períodos, que se remonta a un primer antecedente en 1875, cuando se instala una sección zoológica en el Parque 3 de Febrero para albergar animales útiles y peculiares; se consolida en 1888 con la creación del Jardín Zoológico como institución autónoma e independiente del parque y pensada como un espacio que educa y entretiene o, como lo definió uno de sus impulsores, un "adorno utilísimo" (Carlos Pellegrini en Beccar Varela, 1926, p. 300); y, en su recorrido hacia la popularización, construye su lugar en el mundo infantil convirtiéndose en el "paraíso de los niños" (El paraíso de los niños, 1925, p. 71).

El zoo moderno: ciencia, educación y esparcimiento

El zoológico como espacio público con fines científicos, educativos y recreativos, es un formato singular y bastante reciente de muestrario animal. Sin pretender un análisis exhaustivo, resulta ineludible ubicarlo en el devenir de la historia sobre los animales como recursos no utilitarios,¹ mantenidos en colecciones por motivos variables: como símbolos de poder y prestigio, como objetos lujosos y regalos diplomáticos; o con propósitos

educativos, científicos o de conservación, entre otros.

De acuerdo al arquitecto del paisaje Jon Coe (1994), el desarrollo de los zoológicos posee dos "hebras" separadas, o líneas de tiempo: las exhibiciones de poder humano, donde los animales se utilizan como símbolos del poder o la diversión popular; y las exhibiciones educativas y éticas destinadas a "instruir e inspirar". Estos filamentos convergieron en la era victoriana. Mientras el uso simbólico del animal como expresión de poder continuó entre las élites culturales y el elemento brutal permaneció en las clases populares, por ejemplo, con el hostigamiento de osos, el interés por el mundo natural creció y condujo a la colección de especímenes vivos para su estudio, y, por lo tanto, a los primeros zoológicos con base científica.

Al igual que el museo, el zoológico moderno se insertó como un sistema de representación más, en el conjunto del imaginario social en tanto institución cultural propiciada y amparada por el Estado; fue una acción encaminada a otorgar "señas de identidad colectiva" unitarias a los grupos sociales embarcados en el nuevo proyecto de vida común" (Zunzunegui, 2003, p. 39). Siguiendo al sociólogo Tony Bennett (1995), lo incluimos como parte del "complejo expositivo", conjunto de instituciones y tecnologías que pretendía educar y civilizar al ciudadano otorgándole el poder de participar en diferentes eventos y disciplinas asociadas a nuevas prácticas sociales. Este complejo se desplegó simultáneamente a las técnicas de coerción y disciplina, conformadoras del "archipiélago carcelario". Pero a diferencia de aquel, donde se ejercía el poder sobre el individuo controlando y disciplinando sus acciones en un ámbito cerrado, el complejo expositivo permitía acceder a una visualidad aumentada para ejercer y autorregular el comportamiento social mediante la organización arquitectónica y narrativa.

Con referencia a la resolución espacial –paisajística, arquitectónica y de infraestructura–, desde las explicaciones sobre funcionalismo y arquitectura moderna brindadas por Peter Collins (1965), se puede considerar al zoológico surgido

a principios del siglo XIX como la estructura que mejor condensa e ilustra la influencia del "idealismo de los funcionalistas", puesto que tuvo que cumplir funciones de prisión, hospital o teatro:

Tres tipos de edificios constituyen una ilustración histórica de la influencia que el idealismo de los funcionalistas ha tenido en la arquitectura moderna: las prisiones, los hospitales y los teatros. Aparecen a mitad del siglo XVIII y en todos se pedían que ciertas funciones claramente definidas se cumplieran ... Las nuevas prisiones imponían una supervisión máxima, los nuevos hospitales un máximo de ventilación, los nuevos teatros una buena visibilidad y audición. (Collins, 1965/1977, p. 235)

Los problemas de diseño en los inicios del zoo coincidieron con los de estos tres sitios (y podría sumarse también al museo en esta cuestión): plantear distribuciones ideales que sustituyeran lo que previamente habían sido adaptaciones de edificios ya existentes. Así como los primeros hospitales fueron viviendas o monasterios, tanto el zoológico como el museo de ciencias naturales surgieron como espacios de naturaleza comunicativa creados en la modernidad "en un momento preciso de la historia, producto de una ruptura conceptual (a finales del siglo XVIII) articulada en el paso del coleccionismo privado al desarrollo de un proyecto pedagógico-informativo de carácter público" (Zunzunegui, 2003, p. 39); y serían objetos de aspiraciones científicas para la conformación del tipo desde su aparición.

Además de un inicio sincrónico, museo y zoológico coincidieron en la función referencial. En ambos casos, su propuesta de sentido se articuló bajo la trilogía recorrido-orientación-orden, con una disposición espacial ajustada a las reglas abstractas de la compartimentación de saberes como la taxonomía o el repertorio. No obstante, la función emotiva los diferenció de manera definitiva. El zoológico fue el sitio donde albergar colecciones de animales vivos, característica que impidió la plena coincidencia entre el animal en exposición y lo que se quiere mostrar o informar sobre él.² A esto se sumó su establecimiento como un lugar ligado a la infancia, donde la entrada en juego del niño y su

relación con el animal visitado en "su" lugar, lo convirtió en un paseo encantador e inolvidable.

Las primeras entidades zoológicas modernas

De acuerdo a las historias generales sobre colecciones animales (Kisling, 2001; Hoage y Deiss, 1996; Baratay y Hardouin-Fugier, 2004; Rothfels, 2008; Croke, 1997), el establecimiento que inició el período moderno en la historia de los zoológicos fue la casa de fieras en el jardín de Schönbrunn, Viena, en 1752, sólo seis años antes de que Linneo publicara su nomenclatura sistemática de plantas y animales. Sin embargo, la primera colección de animales con fines exclusivamente científicos tuvo un origen previo, en 1624, como la real *Ménagerie du Parc* en Versalles. Después de la revolución de 1789 se la trasladó al *Jardin des Plantes* en París y el naturalista Georges Cuvier la reorganizó bajo principios científicos.

En 1830 se fundó el Zoo de Londres, cuyo diseño estableció las normas compositivas y constructivas de los establecimientos europeos y norteamericanos posteriores. Allí se desarrolló el primer acuario dentro de un zoológico, que abrió sus puertas en 1852 bajo el nombre "La Casa de los Peces".

La serie de zoológicos americanos del período independiente se inició con el *Philadelphia Zoo* (1874) y continuó con el *Cincinnati Zoo* (1875), el Jardín Zoológico de Río de Janeiro (1888), el Jardín Zoológico de Buenos Aires (1888) y el Zoo "Villa Dolores" de Montevideo (circa 1890); aunque la mayoría de los establecimientos modernos del continente se realizaron en las primeras décadas del siglo XX.

Las extensas colecciones animales de los zoológicos finiseculares no pueden explicarse sin la mención de Carl Hagenbeck (1844-1913). Este zoólogo alemán se dedicó principalmente a la comercialización de animales salvajes y fundó el más exitoso zoológico privado de Alemania, el *Tierpark Hagenbeck*, que se trasladó a su actual ubicación en el barrio

de Stellingen de Hamburgo en 1907. Sus concepciones sobre la exhibición animal llevaron a la transformación de la arquitectura zoológica, con recintos sin barras y diseños que imitaban los hábitats naturales de sus moradores, llegando incluso a la exhibición de humanos junto a esos animales.³

El zoo porteño

Desde su creación, el 30 de octubre de 1888, el JZ fue un zoológico moderno, espacio de índole comunicativa que integró el repertorio de edificios afectados a la exhibición y el estudio sobre la naturaleza en nuestra ciudad.

En un artículo escrito luego de su paso por Buenos Aires, el representante del Museo de Historia Natural de París explicaba:

La Capital Federal de la República Argentina, posee tres establecimientos de Historia Natural que son, cada uno en su especie, de primer orden y que merecen la atención y provocan la curiosidad, tanto de los simples visitantes como de los más eruditos sabios ... En Buenos Aires, los tres establecimientos diferentes: Jardín Botánico, Jardín Zoológico y Museo corresponden por su conjunto a nuestro Museo. En un solo punto el "Zoo" como se le llama allí, puede compararse a nuestro Jardín de Aclimatación; la entrada es paga todos los días de la semana y los domingos, pero el precio es accesible a todos los bolsillos (10 centavos, alrededor de 0,22fr.) lo que satisface a los dos interesados, el público y la caja municipal. (Onelli, 1912, pp. 267-268)

Aunque la comparación fuera válida y correcta en teoría, hasta mediados de la década de 1930 el JZ tuvo mayor relevancia que las otras instituciones de la tríada.

Dentro del "complejo expositivo" porteño, fue una pieza clave, debido a dos situaciones particulares. La primera fue su rápida y contundente materialización a inicios del siglo XX en contraposición al tardío desarrollo edilicio del museo de ciencias naturales, que lo posicionó como un espacio singular para el

estudio y la divulgación científica (laboratorio y locus didáctico). La segunda se correspondió con su incorporación como un ámbito complementario de la amplia red de escuelas públicas con "museos pedagógicos" (Shmidt, 2012), que lo consolidó como un espacio cultural y educativo donde los niños en edad escolar fueron sus personajes centrales.

En este sentido, entendemos que su calificación como jardín refirió a la escala, delimitación y diseño particularizado del sitio, y a una mirada que continuó incluyéndolo como parte integrante del Parque 3 de Febrero (Gutierrez, 1992; Varas, 1997; Gutman y Hardoy, 2007; Pschepiurca 1982, 1983; Gorelik, 1998; Liernur, 2008), a pesar de su independización de éste, al constituirse como una institución autónoma en 1888. Asimismo, el lugar complementario que tuvo la vegetación en la planificación general (sumado a las dificultades de concreción), nos indican que su función primordial fue la de un zoológico: exhibición de fauna. Su segundo director confirma nuestra observación:

Un Jardín Zoológico, según me indica el filólogo Calandrelli, debería llamarse con más exactitud zootrofio, porque es el lugar donde están encerrados, cuidados y alimentados varias clases de animales. Pero hasta que el lenguaje humano no se avenga a usar palabras que signifiquen con exactitud matemática el verdadero sentido que se les quiere dar, hay que tratar de justificar el nombre de Jardín Zoológico, preocupándose de la primera parte de éste, que llamaré, casi vocablo compuesto, tratando de que el lugar elegido se acerque en lo posible un verdadero jardín. (Onelli, 1905, p. 274)

El programa institucional del Jardín Zoológico estuvo conformado desde sus comienzos por la conjunción de cinco dimensiones: la estética, la del entretenimiento, la educativo-didáctica, la científica y la productiva. A lo largo de su historia, estas dimensiones se entrelazaron, se interpusieron, prevalecieron unas sobre otras; pero nunca desaparecieron.

Para poner de manifiesto el carácter multidimensional del sitio (singularidad que lo convirtió en un ejemplar único), nuestro relato recorre su desarrollo de sección zoológica con animales útiles y peculiares; a espacio que "educa y entretiene"; y, en su construcción como sitio popular y masivo, su establecimiento definitivo en el mundo infantil.

Antecedentes: un sitio útil y ornamental

En 1875 se conformó la primera colección zoológica pública de Buenos Aires que puede considerarse como la antecesora directa del JZ. Ésta se instaló como una sección dentro del Parque 3 de Febrero, espacio verde establecido por iniciativa de Domingo Faustino Sarmiento⁴ e inaugurado durante el período presidencial de Nicolás Avellaneda.

La Ley Nacional N° 658 de creación del parque (mayo de 1874) indicaba:

Art. 5° – El parque central contendrá, a más de las plantas y árboles exóticos de ornato o utilidad, ejemplares de nuestra flora, que sea por su rareza, aplicación a la industria o belleza, digna de estudios, propagación y cultivo. La fauna argentina será igualmente representada por las especies útiles o peculiares del país, a más de los animales de otros países que se procurará adquirir para propender a su aclimatación.

Art 6° – Como ornato escultural, los profesores de Geología y Paleontología suministrarán los modelos de las grandes especies extintas, peculiares a la República Argentina, a fin de que producidas de tamaño natural, sirvan de lección y ornato.

Ambos artículos nos remiten directamente a los objetivos y la configuración del *Jardin des Plantes* de París, sitio dedicado a las ciencias naturales, dirigido por Geoges Cuvier luego de la revolución francesa:

Merece la pena describir brevemente el *Jardin des Plantes*, organizado en su mayor parte por el propio Cuvier. Atraía a numerosos visitantes, no sólo científicos,

y entre ellos figuró al menos un escritor sumamente influyente en el campo de las artes aplicadas, a quien resultó formativa la experiencia. Pese a su nombre, el jardín incluía una casa de fieras con animales vivos (Cuvier había diseñado las jaulas y su hermano Frederic era el cuidador), y una vasta colección de fósiles, esqueletos de animales y especies conservadas y disecadas (sólo el número de peces ascendía a 5000), alojados en quince salas que comunicaban con la propia casa de Cuvier. Una serie de gráficos mostraba los órganos y sistemas del cuerpo, así como sus variaciones en las diferentes especies. En la 'gran sala' se exhibían los esqueletos de los animales mayores (jirafa, caballo, ballena y elefante). (Steadman, 1979/1982, p. 52)

Al igual que éste, la primera colección animal de la sección Zoológica-Botánica se conformó con los ejemplares de la *ménagerie* perteneciente al gobernador Juan Manuel de Rosas (quién disponía de un espacio con jaulas donde exhibía principalmente animales propios del país para entretenimiento de sus visitantes); los exhibidos en la "Primera Exposición Ganadero-Agrícola", organizada en 1858 por iniciativa de Diego White, y los donados por integrantes de la Comisión Auxiliar del Parque 3 de Febrero y por los militares de frontera en contacto con "el desierto", los capitanes de puertos, y algunos gobernadores de provincia.⁵



Figura 1. La casa de Rosas en San Benito de Palermo, Colección Witcomb, Archivo General de la Nación.

El período 1870-1890 constituyó un momento clave para la historia de las ciencias naturales en la Argentina, debido al ambiente en ebullición y desarrollo de la ciencia local, su institucionalización como parte de las estrategias de Estado, y la popularización del conocimiento científico. En la esfera política, Sarmiento fue el personaje clave, ya que presentó e intentó llevar a la práctica un modelo de racionalidad consecuente con la Ilustración aplicada; modelo que prometía una realidad esencialmente manipulable, tanto en el plano del cosmo natural (por medio de la praxis científica) como en el del hombre y la sociedad (a través de la educación). Asimismo, el impulso brindado a las ciencias naturales y exactas desde sus diferentes funciones gubernamentales, creó un ámbito propicio para el surgimiento y desarrollo de los primeros científicos locales laureados en nuestro país:

Mientras Holmberg [primer director del JZ] iniciaba en 1869 sus estudios preparatorios en la Universidad, otro joven apenas menor que él, Florentino Ameghino, era destinado a Mercedes como ayudante en la escuela elemental, y comenzaría allí una larga serie de exploraciones apoyado por Ramorino, quien habría de remitir parte del material paleontológico hallado al Museo de Historia Natural de Milán. Pocos años después, en 1873, comienzan las expediciones de un primo de Holmberg, Francisco Pascasio Moreno, primero en Carmen de Patagones ... Moreno, estimulado por Burmeister, describe en la Revue d'Anthropologie dirigida por Paul Broca sus descubrimientos patagónicos. También Holmberg, recién cumplida la veintena, viaja en 1872 al Río Negro, patrocinado por la novel Sociedad Científica Argentina. De este modo, la historia iría tejiendo su fina urdimbre alrededor de nuestros tres grandes naturalistas: Ameghino, Moreno y Holmberg. (Monserrat, 2000, p. 209)

La repercusión de las políticas sarmientinas no sólo tuvo resultados visibles en el ámbito profesional correspondiente, sino que posibilitó

la popularización de los conocimientos. La propuesta y materialización del Parque 3 de Febrero, y en particular, de la Sección Zoológica-Botánica, fue consecuencia de ello: un espacio verde pensado como laboratorio técnico y nivelador social.

Más allá de la intención inicial, esta primera entidad zoológica no poseía una disposición espacial que indicara, por ejemplo, el seguimiento de un ordenamiento taxonómico, sino que la imagen continuó respondiendo a la originaria *ménagerie*, principalmente por la escasez y heterogeneidad de las especies allí reunidas.

La visión de Sarmiento estuvo en diálogo, desde sus inicios, con otras interpretaciones que entendían al zoológico como un espacio urbano destinado principalmente a la recreación y entretenimiento de la población. En 1883, durante su estadía en Londres, Carlos Pellegrini, entonces secretario de la Comisión de Construcción del Parque 3 de Febrero, mantuvo un diálogo escrito con el intendente Torcuato de Alvear donde le manifestaba:

Mi estimado Intendente y amigo: ya que Buenos Aires ha tenido la suerte de acertar con Ud., bueno es aprovecharlo antes que lo cansen. Ud. ha comprendido que le faltan a nuestra Capital esos adornos utilísimos que la hagan una verdadera gran ciudad y no una simple aglomeración de casas donde se agite una colmena humana ... Esto es comprendido, y Ud. que ha viajado, sabe que en todo el Continente no hay ciudad de mediana importancia que no tenga su Jardín Zoológico y que es el punto favorito de reunión de las multitudes ... Nada hay más fácil que reunir una colección digna de ser visitada, y cuento con Ud. que ha mostrado ser capaz de realizar lo que se propone, que es la más grande condición del hombre público, para que la Capital de la República tenga su jardín y colección zoológica. (Beccar Varela, 1926, p. 300)

De la sección al jardín. Entre el conocimiento empírico y el exotismo

En 1888 el Gobierno Nacional entregó el Parque 3 de Febrero a la Municipalidad de Buenos Aires, y se decidió la división de la sección Zoológica-Botánica. El 20 de septiembre del mismo año se creó el Jardín Zoológico de Buenos Aires, nombrándose como primer director general al doctor Eduardo Ladislao Holmberg. Este naturalista y escritor argentino entendió al zoo como una institución científica donde "el observador concienzudo encontrará un centro de distracción y un vasto templo, rico en cuadros de enseñanza" y, en segunda instancia, como un paseo recreativo.

El primer trabajo encarado por el director fue realizar el inventario animal del JZ, que arrojó una colección con 643 ejemplares; los animales autóctonos conformaban más del 90% del repertorio y el 50% eran gallinas, patos y palomas viajeras.⁶ Pese a su interés en ponderar un programa institucional con un eje científico-educativo, en la memoria de gestión del año 1889 aseveró que: "En presencia de esta lista, es posible darse cuenta de que el público no hallara un verdadero atractivo en el Jardín Zoológico" (Memoria MCBA, 1889, p. 696).

La creación del JZ como una entidad independiente del Parque 3 de Febrero no tuvo repercusiones espaciales inmediatas. Durante el primer semestre se mantuvo el emplazamiento de la sección zoológica original con sus construcciones, a las que se agregó el edificio ocupado por el Colegio Militar (ex caserón de Rosas) para ser utilizado como otra instalación. Cada recinto recibió una tablilla que contenía el nombre vulgar del animal, el científico y la procedencia; y también se proyectó el primer recorrido guiado, numerando los locales y plasmando la información en un plano; dos gestos materiales que inauguraron el nuevo esquema programático.

En mayo de 1889 se aprobó el traslado al actual emplazamiento, y el JZ funcionó en ambos sitios hasta su mudanza definitiva, dos años después. El sitio original se acondicionó para la llegada de una serie amplia de animales exóticos, comprados a la casa comercial de Hagenbeck, entre los que se encontraban 2 casales de leones africanos, 1 casal de tigres de bengala, 1 pantera negra, 3 leopardos, 1 casal de osos blancos y 1 casal de elefantes de la India. La colección aumentó considerablemente y sumó si no todas, al menos una parte de las piezas zoológicas de mayor valor. Paralelamente, se nombró una Comisión Asesora, compuesta por Carlos



Figura 2. Fragmento de plano del emplazamiento original del zoológico (julio, 1916). *Revista del Jardín Zoológico*, 46.

Berg, Enrique Lynch Arribálzaga y Florentino Ameghino, que junto a Holmberg confeccionó el plano de conjunto para el nuevo terreno y lo presentó a la Intendencia para su conformidad. De acuerdo a sus autores, el proyecto satisfacía el tránsito inconsciente de las masas; sus caminos se vinculaban entre sí de manera que "el público pasa de uno a otro sin darse cuenta de ello, y variando sin cesar de paisaje" (Memoria MCBA 1893-1894, p. 940).

La aprobación del proyecto marcó la inauguración definitiva del JZ como espacio autónomo e independiente del Parque 3 de Febrero, y su transformación en un jardín. Se cercó el terrero con una reja, se eligieron y colocaron plantas y árboles, se delimitaron los caminos principales y se construyó una serie de puentes que permitían salvar la gran cantidad de lagunas naturales que se formaban en el terreno. También se levantaron más de una docena de pabellones pintoresquistas donde albergar la colección animal, que fue ampliada mediante reiteradas compras a Hagenbeck y donaciones locales: antes del inicio del siglo XX ya se encontraban en pie el Palacio de los Osos y la Casa de los Loros; para 1901 se había conformado "el barrio de los monos" con la construcción del Monario Egipcio, el Monario Azul y el pabellón de los lemúridos, el conjunto de chalets (cuyos principales exponentes eran el pabellón de los ciervos europeos y el del ciervo japonés), el pabellón de los felinos, el de los hemiones (espacio donde posteriormente se ubicaron las jirafas), el de los zebúes, y los primeros gallineros y caballerizas (que luego pasaron a alojar especies exóticas). Respecto a la definición del estilo para cada edificio, Holmberg entendía:

Que el estilo sea uno u otro, podría ser cosa secundaria, pero, a la vista del León, se piensa en los circos romanos, en África, en las cacerías de los monarcas persas, en Hércules y en la época en que los leones habitaban todavía Europa –pero nada nos insinúan las ruinas de Palenque, de Méjico o del Perú. La forma circular disuena con la ornamentación o carácter arquitectónico egipcio, que debe reservarse para el Hipopótamo y para el acuario, el



Figura 3. Vista de los lagos del Jardín Zoológico, Archivo General de la Nación.

Indio para el Elefante, el Árabe para las Gacelas, el Gótico para los Osos, Ciervos, etc., y está casi en las mismas relaciones que el Mejicano. Si adopté el Corintio fue porque me pareció que lo tenía el Coliseo de Roma, a lo menos en las columnas superiores. (Memoria MCBA 1893-1894, p. 959)

Recorridos para el ocio y la educación popular

En 1893, para alentar la labor de difusión del zoológico como institución científica, se creó la *Revista del Jardín Zoológico*, publicación mensual que contó con una gran cantidad de material original y permitió entablar comunicaciones con zoológicos y científicos del extranjero, contando con la colaboración de destacadas figuras. La revista continuó editándose durante la gestión del segundo director general, Clemente Onelli, pero en un formato extendido, con más ilustraciones y temas heterogéneos, en un intento por captar una audiencia más extensa.

Los cambios en el sentido de la publicación se correspondieron con la visión de Onelli respecto a los objetivos que debía perseguir el JZ. Durante su gestión (1904-1924), el énfasis estuvo puesto en la consolidación de una institución cultural y educativa, a través de un programa didáctico-formativo que permitiera llegar al común de la gente; en otras palabras: "La idea de educación a través del contacto con la naturaleza y con un prójimo más variado" (Silvestri y Aliata, 2001, p. 139).



Figura 4. Niñas celebrando el *Arbor Day* en el JZ (octubre, 1906). *Revista del Jardín Zoológico de Buenos Aires*, 7, p. 232.



Figura 5. Los asiduos, *Guía Oficial Municipal del Jardín Zoológico*, edición 1906-1907.

El diálogo con un público amplio, y especialmente con los niños en edad escolar como personajes centrales, fue posible a través de la incorporación de una serie de espacios y actividades para el entretenimiento y la recreación que funcionaban como verdaderas atracciones masivas. En 1904 se listaban las siguientes: pequeños kioscos para la venta de comida, bebida, juguetes, alimento para las aves e instalaciones fotográficas; banda de música en un kiosco destinado a tal fin; un pequeño *tramway* y coches *vis-a-vis*⁷ tirados por caballos petisos; paseos en camellos y llamas adiestrados; carros indios tirados por cebúes; calesitas de bicicletas y hamacas. Para 1906 se incorporaron la Confitería del Águila, un tren *liliput* y un teatro *Guignol*,⁸ y durante 1916 se instaló una rueda de elevación, o "Vuelta al Mundo", en un sector próximo a la esquina de las actuales avenida General Las Heras y calle República de la India.

Estos espacios se complementaron con actividades especiales de gran convocatoria, como el festejo de los corsos infantiles; el Día del Árbol, jornada en que se invitaba a los escolares a plantar árboles en el JZ para conmemorar a Domingo Faustino Sarmiento; y el Día del Animal, ideado originalmente para que los estudiantes asistieran al zoológico en una toma de conciencia del daño que los seres humanos podía causar a las especies animales.⁹

De acuerdo a los informes anuales elevados a la intendencia municipal para el centenario

de la Revolución de Mayo, el JZ había podido "cumplir con uno de los objetos principales de su fundación, y que consiste en presentar un paseo ameno e instructivo a la vez, para que la gran masa del pueblo, concurriendo, se eduque y cultive su espíritu" (Memoria MCBA, 1910, p. 316), con una desbordante concurrencia, en su mayoría infantil.

En 1904 comenzó a publicarse la guía del JZ, con ediciones revisadas anualmente y de distribución gratuita, que funcionó como un medio donde traducir en un relato escrito las imágenes que el público no debía dejar de aprehender durante el recorrido. Estas imágenes proponían paralelismos entre las formas de habitar el zoológico y las formas de habitar la ciudad, y referían tanto a cuestiones tangibles (espacios urbanos y arquitectónicos) como a aspectos intangibles (hábitos y costumbres, formas de relacionarse, etcétera).

Dos caminos condujeron a este "librito de lujo" (MCBA, Guía JZ 1907-1908, p. 3) desde el zoo hasta la biblioteca hogareña: la excursión escolar y la visita familiar de fin de semana;¹⁰ constituyendo un tipo de sociabilidad y un público que tendió a ampliarse crecientemente hasta el grado de expresión que suponía la "audiencia de masas" (Varela, 2002) de principios del siglo XX.

La consolidación del conjunto edilicio siguió adelante. Se respetó el plano general trazado en la primera gestión, con un cambio en el carácter o estilo de los edificios y la inclusión de obras de arte, bajo "la idea de adornar

sus pintorescos paisajes con copias de obras clásicas" (Memoria MCBA 1910, p. 316).

Onelli inauguró el templo de los elefantes iniciado por Holmberg, cuyo diseño y construcción estuvieron a cargo del arquitecto Virgilio Cestari. Este edificio, donde estatuas, bajo relieves e inscripciones que lo decoran eran réplicas y recreaciones de diversos monumentos religiosos de la India, fue definido en las guías del JZ como un "imponente facsímil de un templo indiano que aloja a los gigantes de la colección".

Las nuevas construcciones vincularon a los animales con las culturas griega y romana. En 1905 se inauguró una *nursery*, copia del de la diosa Vesta en Roma, y posteriormente se incorporaron el lago de las focas, con una fuente cabeza de león que permitía el recambio de agua; el lago y recinto de los tapires, y la casa de los canguros, ambos de estilo rústico; y el nuevo pabellón destinado a los ofidios, cuya parte principal estaba ocupada por jaulas con cristales donde como

en un *calidarium* se conservan los reptiles y que en su parte posterior estaba rodeado por las jaulas destinadas a lobos, hienas y pumas.

Sin haberse concretado por falta de apoyo en el Consejo Deliberante porteño, se diseñó un proyecto conjunto con el Jardín Botánico para la instalación de un acuario que cruzaría por debajo de la actual avenida General Las Heras y uniría ambos paseos, en un intento por aunar conocimientos y recorridos incorporando un uso, que hasta la fecha, no formaban parte de las instalaciones del zoológico. Entre los considerandos elevados al intendente municipal a favor de la propuesta, el director del JZ indicaba que para que el acuario sea decoroso, grande y práctico, se concebía como un túnel ancho y corto bajo la avenida; la arquitectura interna que mejor servía a este emprendimiento era la pompeyana, "de policromía clara y de líneas sencillísimas" (Memorándum al señor Intendente Municipal sobre su proyecto de acuarium subterráneo en la Avenida Las Heras, 1913, p. 152).



Figura 6. Plano General, Guía Oficial Ilustrada del Jardín Zoológico Municipal de Buenos Aires. Edición 1916.



Figura 7. El lago de las focas, Archivo General de la Nación.



Figura 8. Una fuente en el Jardín Zoológico (abril, 1911) *Revista del Jardín Zoológico de Buenos Aires*, 25, p.92.

El paisaje del jardín se completó con obras de arte, principalmente replicas y reinterpretaciones de esculturas clásicas. La relación de Onelli con este tipo de obras estaba ligado directamente con su propia biografía:

Desde la infancia su vista quedó saturada por aquello que en el arte moderno, sobre todo en pintura, pasó a llamarse con desprecio "lo académico". Con el tiempo pudo comprobar que esa Academia está más de acuerdo con lo que es la Naturaleza; la que no estiliza, deforma, ni tiene contrastes violentos porque tampoco requiere una clave visual de iniciado para descifrar esculturas. (Perrone, 2012, p. 255)

Durante 1907 se instalaron en el lago Darwin las ruinas adquiridas en Trieste por el pintor, académico y diplomático Eduardo Schiaffino. Su localización completó una de las principales vistas del JZ: su acceso principal. En la Guía del Jardín Zoológico de 1916 se describía este nuevo panorama y otras piezas de arte, como la réplica de la Venus de Milo, ubicada en las cercanías del acceso por Plaza Italia, de la que se comentaba que sus líneas purísimas se destacan mejor sobre el cielo que en una galería; la fuente Joachim de Anchorena, fragorosa y de estilo Roma papal; y la fuente en estilo *stela* griega, realizada a partir de los restos del pórtico de la antigua confitería del Águila.

En el Zoológico del Sud, primer anexo del JZ ubicado en Parque de los Patricios e inaugurado en 1914, se utilizaron exclusivamente las

imágenes de la cultura greco-romana para el desarrollo de todos sus pabellones y recintos: formando parte del acceso al conjunto se encontraba una estatua de la loba capitolina; el pabellón de los felinos y los osos era una réplica del acueducto de Claudio que albergaba en cada arco una jaula; el depósito de forrajes estaba en el ara de Júpiter y las aves exóticas en el *erecteion*. Finalmente, sobre la actual avenida Caseros se encontraban el templo de Vesta y el templo de la fortuna viril de Roma donde funcionaba una confitería.¹¹

El segundo anexo del zoo, ubicado al norte de la ciudad (hoy Parque Saavedra), recibió un tratamiento diferente. Ideado como un paseo que emulaba la Feria de *Neully*,¹² el sitio alojó *bungalows* para sus empleados, dos molinos, dos tinglados para pesebres rústicos de lechería, y un puente levadizo con torreón medieval para el acceso, que condecían con un lugar calificado como agreste y pintoresco.

La actividad científica no desapareció del programa institucional zoológico, pese al giro propositivo hacia la dimensión educativa. Los estudios desarrollados por los doctores Horacio Piñero, Ricardo Lynch y Christopher Jakob, entre otros, pasaron del ámbito académico al de la aplicación, permitiendo una mejor conservación de los ejemplares de la colección animal a través de cambios en su alimentación, las condiciones de higiene de los recintos y una mayor noción acerca de las características anatómicas y funcionales de cada especie.

Una faceta no desplegada hasta este momento fue la inclusión del zoo en el conjunto de instalaciones municipales que desarrollaban tareas productivas. Entre 1914 y 1918, con Benito Carrasco como director de paseos, se amplió y mejoró una granja avícola con venta de huevos dentro del jardín y se instaló un espacio con colmenas; también se creó un tambo en el Parque 3 de Febrero y otro en Parque Avellaneda pero relacionados directamente con el JZ. En diálogo con estos programas, Onelli inauguró un taller-escuela de hilados artesanales con el objetivo de rescatar las técnicas de tejido de las comunidades indígenas que había llegado a conocer durante sus viajes por la Argentina como enviado del Museo de Ciencias Naturales de La Plata y secretario general de la Comisión Argentina de Límites con Chile.

Un zoo moderno para los niños de ciudad

Tras la muerte de Onelli en 1924, Adolfo María Holmberg, sobrino nieto del primer director, asumió el cargo. El programa educativo y didáctico continuó siendo una prioridad. En el Plano General del Jardín Zoológico del año 1927 se indicaba que existían dos institutos municipales anexos: la escuela de avicultura y la escuela de telares; ambas eran gratuitas y entregaban títulos certificados. Entre los espacios culturales y recreativos anexados, se destacaban la biblioteca, el teatro-cine y la primera calesita construida en nuestro país.¹³

En un intento por reforzar la visión de este espacio como una institución científica se creó el Instituto Municipal de Biología, aunque también se decidió el cese de la publicación de la *Revista del Jardín Zoológico*.

El planeamiento de los recintos para animales tomó un nuevo rumbo, en sintonía con los primeros cambios arquitectónicos a partir de las primeras consideraciones sobre comportamiento animal, que recomendaban la separación entre lugares para la exhibición y lugares para el alojamiento. El hecho más llamativo fue que la superficie utilizada para el hábitat de cada especie se amplió

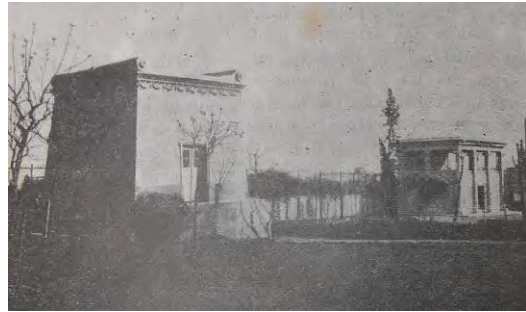


Figura 9. El Ara de Júpiter (diciembre, 1914). *Revista del Jardín Zoológico de Buenos Aires*, 39 y 40, p. 144.



Figura 10. Jardín Zoológico: lechería Tambo Criollo, Colección Dirección de Paseos, Museo de la Ciudad.



Figura 11. El paraíso de los niños (abril, 1925). *Caras y Caretas*, 1385, p. 73.

incorporando mayor espacio exterior e incluyendo los antiguos pabellones; la mayoría de los edificios no fueron demolidos, sino que se utilizaron como espacios de descanso y acopio de alimento. Así se hizo con el recinto para las gacelas y los antílopes, con el llamado Pabellón Ruso, con el predio destinado a camellos, dromedarios y avestruces, y con el Templo de los Elefantes.

Adolfo Holmberg fue sucedido en su cargo por Mario Perón. Durante esta gestión (1946-1955), las ideas del bienestar animal se combinaron con el uso de nuevos materiales y un lenguaje modernista. Se inauguró el nuevo ámbito para leones, primer recinto con fosa perimetral; y se construyeron el pabellón de los orangutanes y el sector para felinos pequeños, edificios de estilo moderno, donde se incorporó el vidrio como límite físico.

Perón retomó la publicación de la Guía Oficial del Jardín Zoológico, uno de los elementos de difusión cultural más importantes que tuvo la institución y que había sido discontinuado alrededor del año 1935. Con un giro casi completo hacia el universo infantil, y en especial hacia la figura del alumno primario, el tipo de relato cambió. Pensado como texto escolar, la descripción del recorrido fue sustituida por una descripción biológica de cada especie incluida en el JZ.

El fin de la cuarta gestión marcó el cierre de la etapa de formación, consolidación y popularización del zoo. Ciclo que finalizó con un JZ considerado anticuado, pero que por su belleza y la riqueza de sus colecciones de animales figuraba entre los mejores del mundo; instituido como lugar obligado de paseo e instrucción para escolares e infantes, y a la espera de las discusiones que marcarán su próxima etapa: la naturaleza de su colección animal (la conservación de especies autóctonas frente a la productividad económica y la atracción popular por lo exótico) y la intervención sobre su patrimonio edilicio (entre el bienestar animal y la conservación de los pabellones protegidos).

A modo de cierre: nuevas extensiones del programa zoológico

Como hemos descrito a lo largo del texto, varias dimensiones programáticas están presentes (y en pugna) en los zoológicos en general y en el JZ en particular, desde un inicio y hasta la actualidad; incluso cuando las propuestas de las instituciones contemporáneas parecen centrarse en dos únicas líneas de trabajo: la educación ambiental y la conservación de las especies.



Figura 12. "04 de Noviembre de 1937 – Jardín Zoológico – Público estacionado frente a la jirafa". Archivo General de la Nación.



Figura 13. "Jardín Zoológico – Elefante paseando niños", Archivo General de la Nación.

A fines de la década de 1990, la fundación Temaikén se propuso instalar un bioparque exclusivamente con especies autóctonas, pero no pudo superar el carácter multidimensional del tipo y debió sopesar la productividad económica y la atracción popular por lo exótico. En la actualidad, el complejo se divide en cuatro grandes áreas: "Africa", "Asia", "Autóctonos" y "Acuario".

Del mismo modo, la primera colección del JZ se centró en la fauna argentina pero no escapó al circuito comercial de animales extranjeros. Su primer director, Eduardo L. Holmberg, recibió durante toda su gestión la donación de animales capturados en las diferentes regiones de nuestro territorio, a los que sumó la compra y el canje de especímenes asiáticos y africanos en Europa.

En la actualidad, el zoo vuelve a debatir la naturaleza de su colección, en un intento por equilibrar el ajuste de sus construcciones a estándares para el bienestar animal establecidos por organizaciones como *World Association of Zoos and Aquariums* y la Asociación Latinoamericana de Parques Zoológicos y Acuarios, estándares que muchas veces no coinciden con el valor patrimonial de sus edificaciones, la conservación de sus obras de arte, monumentos y edificios, y una rentabilidad que permita su supervivencia. Durante el último año, el sitio pasó de una aparente inmovilidad programática a su transformación en eco-parque. La primera medida fue cambiar su nombre. Ahora debemos decir *Ex Jardín Zoológico de Buenos Aires*. Pero ¿será posible en un futuro cercano cambiar nuestra imagen del JZ? El ecomuseo reemplazará al zoo porteño, pero conservará su emplazamiento, la vegetación (ahora sobrevalorada por su aporte a la "calidad ambiental"), gran parte de su arquitectura (devenida en patrimonio edilicio) y los ejemplares exóticos que no puedan ser trasladados por cuestiones sanitarias o económicas.

Volviendo sobre el zoológico como objeto de la cultura material de la ciudad, nos preguntamos si el cambio en su denominación no responde

en realidad a la institución de nuevos imaginarios que no se corresponden con la mirada hacia los animales que tienen quienes los visitan. Seguimos regidos por el imperio de la visión (visión-razón, visión-fruición) y la certeza que nos brinda la experiencia corporal, por lo que el proyecto zoológico puede responder a nuevos contenidos desde su programa didáctico.

Notas

¹ Entendiendo que el animal utilitario es aquel que sirve como alimento o a modo de utensilio o herramienta (transporte, tareas agrícolas, etcétera).

² Lo que llevará a John Berger a señalar: "¿Qué esperas? Esto que has venido a ver no es una cosa muerta, es un ser viviente. Dirige su propia vida. ¿Por qué eso debería coincidir con el hecho de ser claramente visible?" (1978, p.824).

³ Entre los ejemplos más destacados encontramos el primer recinto con foso para grandes animales creado por él en 1904, donde se exhibía un oso polar junto a una morsa y un esquimal como ilustración de la vida en el Polo Norte.

⁴ Domingo Faustino Sarmiento (1811-1888). Político, escritor, docente, periodista, militar y estadista argentino; gobernador de la provincia de San Juan entre 1862 y 1864, presidente de la Nación Argentina entre 1868 y 1874, senador nacional por su provincia entre 1874 y 1879 y ministro del Interior en 1879.

⁵ De acuerdo a lo manifestado en el Primer informe Anual de la Comisión del Parque 3 de Febrero y Apertura de su Primera Sección (Primer informe anual, 1916, pp.177-197).

⁶ Holmberg distingue entre palomas viajeras y "palomas comunes que anidan libres en las construcciones del Jardín Zoológico –en gran número– fuera de inventario."

⁷ Tipo de coche constituido por un bastidor de cuatro ruedas y una carrocería abierta dotada de dos asientos colocados uno frente al otro (de ahí su denominación), y un tercer asiento para el cochero.

⁸ Pequeña réplica de un teatro cuyos personajes son marionetas movidas desde abajo.

⁹ El 29 de abril fue declarado el Día del Animal en 1908, aunque el primer festejo fue realizado el 02 de mayo, ya que la ceremonia prevista al

aire libre debió suspenderse por lluvia. En esa jornada, que contó con la presencia del presidente Figueroa Alcorta y el intendente municipal Manuel J. Güiraldes, el zoológico recibió 15.000 estudiantes primarios que escucharon al coro de la Escuela Presidente Roca cantar un Himno a la Naturaleza.

¹⁰ Un dato no menor es que en la guías de 1904, 1907 y 1908 se indicaba que la entrada al jardín era gratuita para alumnos de las escuelas, siempre y cuando concurrieran en grupo y acompañados por sus maestros o profesores.

¹¹ Único edificio que subsiste hasta la actualidad.

¹² Sobre la feria de Neully, Martínez Sierra (1920) escribe: "La Feria, que es todo el alboroto: las barracas, los monstruos, las figuras de cera, las fieras, los payasos, las flores de papel. La Feria, que es todo el movimiento: los columpios, los caballitos de madera, las montañas rusas. La Feria, que es toda la detonación: el pim-pam-pum, el tiro de fusil, el del revólver, el de la carabina" (p.10).

¹³ La calesita fue realizada en 1943 por la firma rosarina Sequalino Hermanos, que operaba por encargo de la empresa Carruseles Ultramodernos Argentinos La Salvia (CUMA). Los paneles tenían tallas en relieve representando imágenes circenses y del cuento "Los Tres Chanchitos", realizadas por el artista Antonio Ríspoli.

Referencias

- Baratay, E. y Hardouin-Fugier, E. (2004). *Zoo: a history of zoological gardens in the west*. Londres: Reaktion Books.
- Beccar Varela, A. (1926). *Torcuato de Alvear. Primer Intendente Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Su acción edilicia*. Buenos Aires: G. Kraft.
- Bennett, T. (1995). The exhibitionary complex. En *The Birth of the Museum: History, Theory, Politics* (pp. 59-86). Nueva York: Routledge.
- Berger, J. (2004). Le zoo. *Critique*, 375-376 : « L'animalité ».
- Cicutti, B. (2007). *Registros urbanos de una modernidad periférica: representaciones y transformaciones materiales en el frente costero de Rosario entre 1920 y 1940*. Buenos Aires: Nobuko.
- Coe, J. (agosto, 1994). The Evolution of Zoo Animal Exhibits. *ZOO ZEN*, 1 (1). [reimpresión del texto incluido en AAZPA Symposium (1992). *The Role of Zoos in Biological Conservation: Past, Present and Future*].
- Collins, P. (1977). *Los ideales de la arquitectura moderna: su evolución (1750-1950)*. Colección Arquitectura y Crítica. Barcelona: Gustavo Gili.
- Croke, V. (1997). *The Modern Ark. The Story of Zoos: Past, Present and Future*. Nueva York: Scribner.
- El paraíso de los niños (abril, 1925). *Caras y Caretas*, 1385, 71-73.
- Gorelik, A. (1998). *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires 1887-1936*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- Gutierrez, R. (1992). *Buenos Aires Evolución histórica*. Santafé de Bogotá: Fondo Editorial Escala.
- Gutman, M. y Hardoy, J. E. (2007). *Buenos Aires 1536-2006. Historia urbana del Área Metropolitana*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Hoage, R. J. y Deiss, W. A. (1996). *New World, New Animals: From Menagerie to Zoological Park in the Nineteenth Century*. Baltimore/Londres: The John Hopkins University Press.
- Kisling, V. N. Jr. (2001). *Zoo and Aquarium History. Ancient Animal Collections to Zoological Gardens*. Boca Raton: CRC Press, Taylor & Francis Group.

- Liernur, J. F. (2008). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad* (2ª ed.). Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- Martinez Sierra, G. (1920). *La Feria de Neully*. Madrid: Editorial "Saturnino Calleja" S.A.
- MCBA. (1904). *Guía Popular del Jardín Zoológico de Buenos Aires*. Buenos Aires: Rothkopf y Cía.
- MCBA - Concesionarios Exclusivos VASCO FOGLI y Cía (1906-1907). *Guía Oficial Municipal del Jardín Zoológico*. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Compañía General de Fósforos.
- MCBA. (1907-1908). *Guía Oficial Municipal del Jardín Zoológico*. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Compañía General de Fósforos.
- MCBA (1916). *Guía Oficial Ilustrada del Jardín Zoológico Municipal de Buenos Aires*. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Compañía General de Fósforos.
- MCBA (1920-1921). *Guía Oficial del Jardín Zoológico Municipal*. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Compañía General de Fósforos.
- Memoria MCBA (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires). 1888-1936.
- Memorándum al señor Intendente Municipal sobre su proyecto de acudrium subterráneo en la Avenida Las Heras (julio-diciembre, 1913). *Revista del Jardín Zoológico de Buenos Aires*, 34-36, pp.151-154.
- Montserrat, M. (2000). La sensibilidad evolucionista en la Argentina decimonónica. En M. Montserrat (comp.), *La ciencia en la Argentina entre siglos. Textos, contextos e instituciones* (pp. 203-221). Buenos Aires: Ediciones Manantial.
- Onelli, C. (1912). Nuestro Zoo según "La Nature". *Revista del Jardín Zoológico de Buenos Aires*, 31, pp. 267-268. [NOTA: Clemente Onelli publica una traducción propia del artículo realizado por A. Coutaud].
- Peroni, R. (1967). Tipologia e analisi stilistica nei materiali della preistoria: breve messa a punto. *Dialoghi de Archeologia* 1 / 2, pp. 155-172.
- Perrone, M. (2012). *La jirafa de Clemente Onelli*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Primer informe anual de la Comisión del Parque 3 de Febrero y apertura de su primera sección (1916, julio), *Revista del Jardín Zoológico*, 46, 177-197.
- Pschepiurca, P. (noviembre, 1982). El Parque Metropolitano. *Materiales del Departamento de Análisis Crítico e Histórico*, 2, 72-86.
- Pschepiurca, P. (1983). Palermo, la construcción del parque. *Summa Temática*, 3, pp. 56-63.
- Rothfels, N. (2002). *Savages and Beasts: the birth of the modern zoo*. Baltimore/Londres: The John Hopkins University Press.
- Shmidt, C. (2012). *Palacios sin reyes. Arquitectura pública para la "capital permanente", Buenos Aires, 1880-1890*. Rosario: Prohistoria ediciones.
- Silvestri, G. y Aliata, F. (2001). *El paisaje como cifra de armonía*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión.
- Steadman, P. (1982). *Arquitectura y Naturaleza. Las analogías biológicas en el diseño* (Trad. J. Corral). Madrid: H. Blume Ediciones.
- Varas, A. (1997). *Buenos Aires Metrópolis*. Madrid: AG GRUPO S.A.
- Varela, M. (2002). Medios de comunicación de masas. En C. Altamirano (dir), *Términos críticos de la sociología de la cultura* (pp. 169-173). Buenos Aires: Paidós.
- Zunzunegui, S. (2003). *Metamorfosis de la mirada. Museo y semiótica*. Madrid: Ediciones Cátedra.

Revisita al Plan Regulador para Montevideo de 1930: Inveniones y redes en torno al advenimiento del urbanismo científico en Uruguay

Revisit to the Regulatory Plan for Montevideo of 1930: Inventions and networks around the advent of scientific urbanism in Uruguay

Lucio de Souza

Universidad de la República, Uruguay

Abstract

The Montevideo Regulatory Plan of 1930 has been repeatedly considered in Uruguayan historiography on the basis of two statements: as a failed proposal in the sense of not having been put into practice and as ascribed to the current of CIAM. While discussing the first requires a change of look, the second is obviously problematic as a matter of dating. The possibility of accessing primary sources with material never before used allows to study these aspects and to propose new arguments, which overturn both statements. This article is a summary of an investigation that focused on the Regulatory Plan although it derived in the networks that Mauricio Cravotto weaved during his formative years and his first decades of professional and academic work in Urbanism

Resumen

El Plan Regulador de Montevideo de 1930 ha sido repetidamente considerado en la historiografía uruguaya sobre la base de dos afirmaciones: como una propuesta fallida en el sentido de no haberse llevado a la práctica y como adscrito a la corriente de los CIAM. Si bien discutir la primera requiere de un cambio de mirada, la segunda es obviamente problemática por una cuestión de datación. La posibilidad de acceder a fuentes primarias con material nunca antes utilizado permite estudiar estos aspectos y plantear argumentaciones nuevas, que echan por tierra ambos asertos. Este artículo constituye un resumen de una investigación que tomó por foco el Plan Regulador aunque derivó en las redes que Mauricio Cravotto tejió durante sus años de formación y sus primeras décadas de trabajo profesional y académico en Urbanismo.

Key words

scientific urbanism; Cravotto; regulatory plan; Montevideo

Palabras clave

urbanismo científico; Cravotto; plan regulador; Montevideo

Universidad de la República (UdelaR). Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU). Arquitecto (UdelaR). Magister en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (UdelaR FARQ). Profesor Agregado G4 Cátedra Teoría del Urbanismo (UdelaR FADU).

desouzalucio@gmail.com

Recibido el 27 de julio de 2017

Aceptado el 15 de noviembre de 2017



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional

En mayo del año 1930 –coincidiendo con el año de los festejos del Centenario del Uruguay– una Comisión Prestigiadora integrada por expresidentes, industriales y ganaderos¹ de perfil fuertemente modernizador, ofrece la donación de un plan para la ciudad de Montevideo a las autoridades del Departamento. Unos meses después, en febrero de 1931, el Arquitecto Mauricio Cravotto realiza la presentación de las 23 láminas que integran el “Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo. Estudio de urbanización central y regional” al Concejo Departamental. Cravotto lideraba un equipo integrado por los jóvenes Arquitectos De Los Campos, Puente, Tournier y Ricaldoni, y el Ingeniero Michellini.

Las miradas historiográficas corrientes en nuestro país² ubican al Plan Regulador de Montevideo coincidiendo en dos aspectos una y otra vez repetidos: su adscripción a una larga cadena de “planes fallidos” en el sentido de su no realización y su carácter de directo deudor del modelo de los CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna).

Sin embargo, una revisita a este trabajo sobre la base de fuentes documentales recientemente disponibles,³ permite fundar una argumentación en otra dirección: por un lado, poniendo en valor la continuidad de actividades que se articulan en torno a la figura de Cravotto en el período previo y posterior a la elaboración del Plan, es posible visualizarlo como una componente más de un proceso largamente perseguido, orientado a construir un sólido campo disciplinar y operativo. Por otro lado, analizando las redes de relaciones que Cravotto había venido estableciendo con los ámbitos más avanzados del pensamiento y la práctica del urbanismo incipiente entre fines del XIX y principios del XX, es posible comprender la compleja combinación de influencias que anidan en el Plan.

Este artículo se propone hilvanar pacientemente una serie de redes de relaciones, tejidas entre claves y episodios, que permiten hacer verosímiles las argumentaciones antedichas.

1. Antecedentes y resonancias del Plan

La formación del urbanismo como disciplina en nuestro medio transita por un período inicial en el que confluyen una serie de personajes e instituciones germinales, que harán de puente con los intereses de Mauricio Cravotto. Éste será quien impulse el desarrollo de una visión científicista que promoverá a partir de sus estudios y perfeccionamiento de la mano de sus vínculos con los urbanistas franceses, alemanes y americanos, algunos directos y otros a través de libros y revistas.

Las visiones previas a Cravotto eran eminentemente parciales y las preocupaciones se construían a partir del análisis de algunos componentes de la matriz urbana y la búsqueda de soluciones también parciales. Así se podría hablar –más que de urbanistas pues la terminología aún no había coagulado– de embellecedores, higienistas, economistas o ingenieros viales, como campos de inquietud y de trabajo de aquellos que comenzaron a construir un saber urbano específico en el Uruguay.

Estas visiones parciales serán desplegadas para transformar las ciudades y el territorio buscando avances y generación de riquezas. El objetivo es poner en funcionamiento la maquinaria operativa que haga posible la modernización del país y consecuentemente la de sus ciudades y su territorio rural aportando salubridad y belleza en las primeras y eficiencia productiva para el segundo.

Es de corriente aceptación que las primeras visiones sobre la ciudad de Montevideo como entidad problemática a ser transformada y ordenada guardan relación con el período modernizador de fines del siglo XIX y principios del XX. Estos momentos coinciden, por un lado, con las necesidades de construcción de infraestructuras y equipos adecuados a la realidad de un Estado cuyo rol en el mundo se delinea como abastecedor de materias primas e importador de productos industrializados. Y por otro lado, con los requerimientos simbólicos de una ciudad que debe asumir su rol representativo acorde a lo que exige la capitalidad nacional.

De un lado, entonces, se inician los estudios ingenieriles para satisfacer la localización de los ferrocarriles y su Estación Central inaugurada en 1897. Las redes extendidas sobre el territorio nacional, junto al alambramiento de los campos y el Código Rural de 1875 van transformando el campo salvaje en fábrica de carne, lana y cueros para la exportación. Asociado a esto se desarrollan una serie de estudios para el puerto de Montevideo que implican enormes transformaciones en la parte urbana de la ciudad: proyectos como los presentados por Benigno Carámbula con el asesoramiento del Ing. Juan Morell y Gómez en 1889 marcan el inicio del camino

que llevará a la construcción de esa crucial infraestructura que iba acompañada de operaciones acordes a la naciente sensibilidad civilizada, incorporando cloacas, bulevares y paseos costeros.

En 1895 la propuesta de Luther dispara la formación de una Comisión de Estudios del Puerto de Montevideo que culmina con el proyecto de Kummer y Guerard aprobado en 1896. La piedra fundamental se coloca en 1901 y el puerto se inaugura finalmente en 1909, quedando conformado un frente a la bahía que acumula artefactos técnicos para el rol exportador.

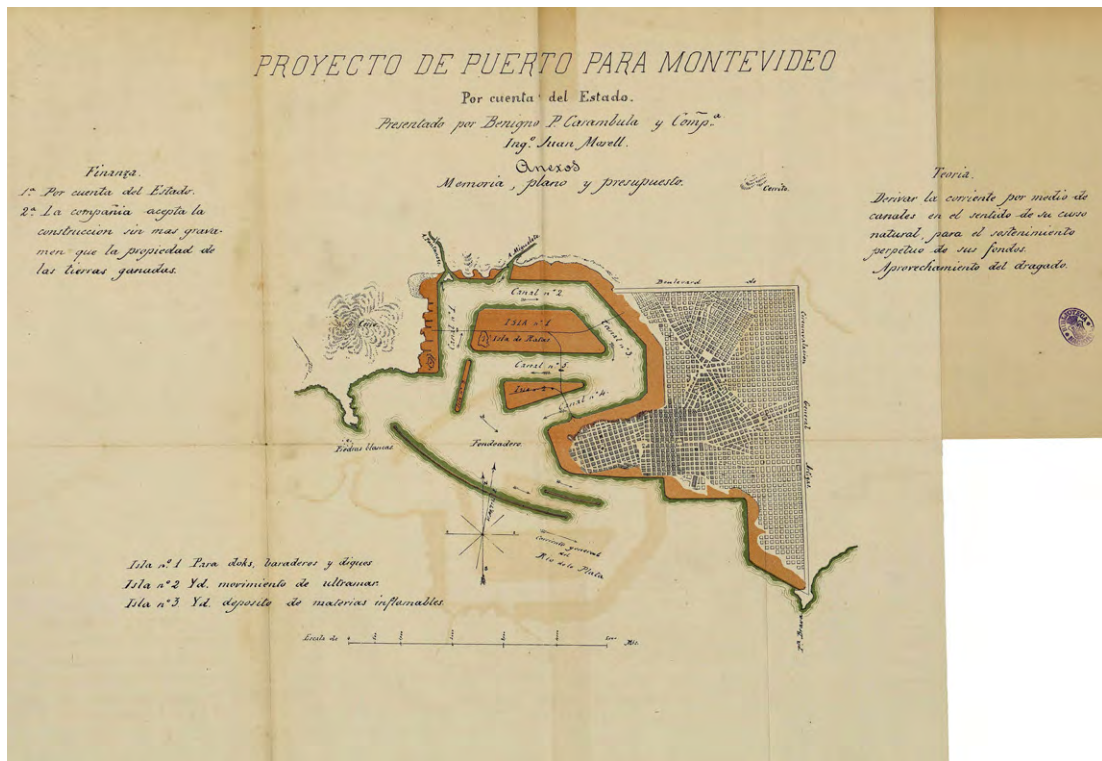


Figura 1. Propuesta de puerto de Montevideo Benigno Carámbula (1889). Proyecto de puerto para la ciudad de Montevideo.

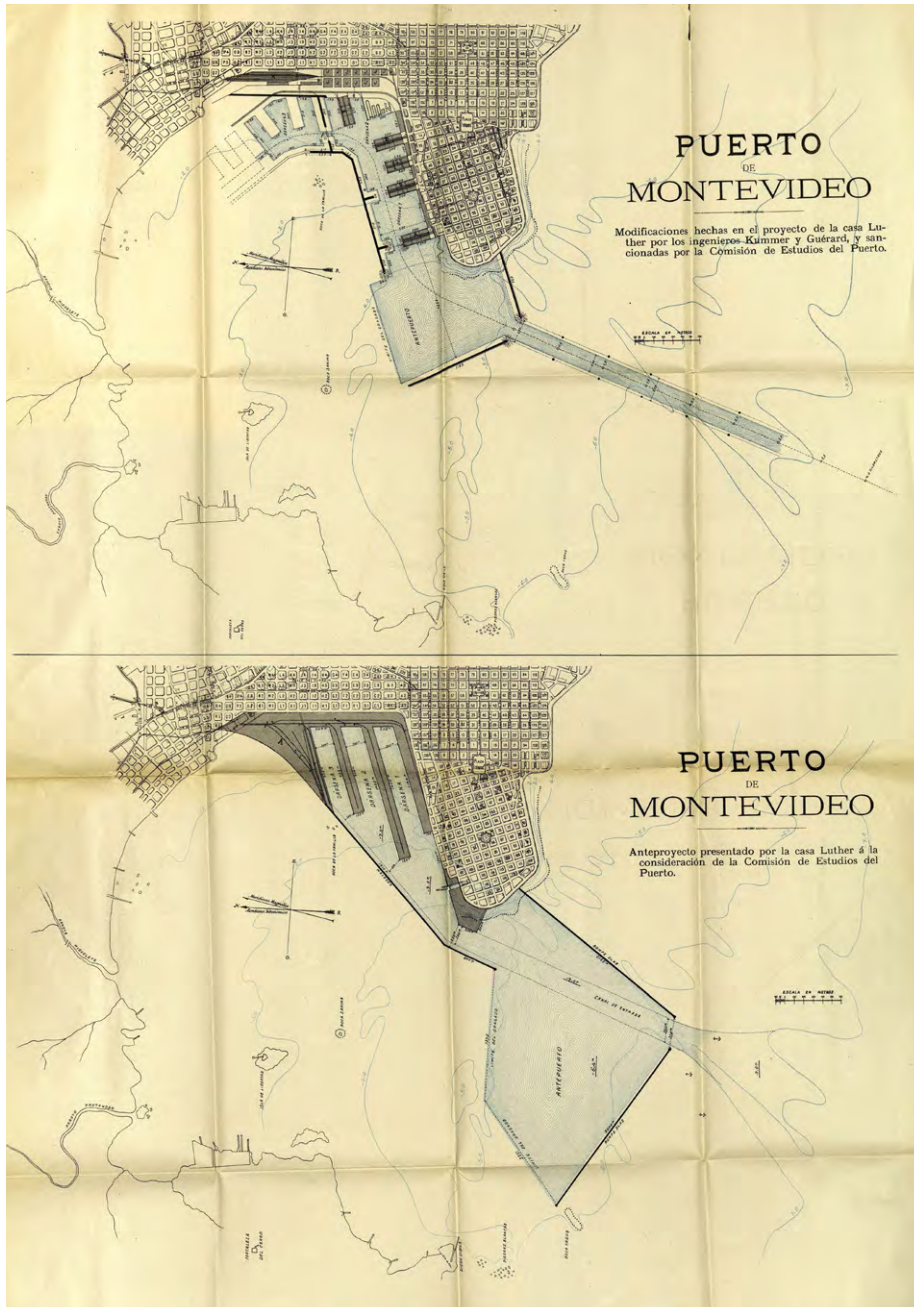


Figura 2. Arriba propuesta de Kummer y Guerard (aprobada 1896) y abajo propuesta de Luther (1895). Comisión de Estudios del Puerto de Montevideo

Del otro lado, los requerimientos representativos inician un proceso en el que el problema central es la falta de carácter de una ciudad que se expande homogéneamente y a impulsos de la especulación de suelo, repitiendo sin cesar la misma monótona sucesión de amanzanados. Tal como se menciona en un editorial de la revista *Arquitectura* de 1919:

No es una novedad —bien lo sabemos— decir que Montevideo ha crecido anormalmente y que se ha extendido al azar, o impulso de las caprichosas y —con frecuencia— interesadas iniciativas de propietarios guiados por un propósito de excesivo lucro; que se han creado y formado barrios, con la más absoluta libertad, que atentan contra la higiene y la belleza urbanas; que se han abierto sin orden ni regularidad calles de ancho exiguo y de trazado invariable y monótono; que se ha olvidado la apertura de plazas y demás espacios libres en el intrincado y compacto amanzanamiento existente; que para nada se ha tenido en cuenta la conveniencia de adaptar los trazados de barrios, plazas y calles a las condiciones naturales, pintorescas y topográficas de los lugares escogidos para esos emplazamientos. (Sociedad de Arquitectos del Uruguay [SAU], 1919, p. 1)

Ni aún el plano de la Ciudad Novísima delineado por Francisco Surroca en 1872, con intenciones ordenadoras de los sucesivos fraccionamientos, logran dar una imagen de ciudad moderna y que “enlace con gracia y variedad los diferentes barrios” (SAU, 1919, p. 1) dando armonía al conjunto.

Las respuestas buscadas a este problema fueron variadas y muchas veces se superpusieron soluciones y se replicaron iniciativas. Por un lado, los sucesivos planos reguladores —parciales en general y totales en algunos casos— y por otro lado, las propuestas de ordenanzas sobre la edificación privada que intentaban ordenar y limitar los excesos.

Los episodios más significativos guardan relación con algunos avances institucionales como la creación de la Dirección de Paseos de la Municipalidad de Montevideo —para cuya dirección se trae a Louis-Ernest Racine desde la *École d’Horticulture* de Versalles— y con la consulta de técnicos especialistas extranjeros que analicen el estado de la ciudad y planteen propuestas específicas. Así se contrata a Edouard André que había trabajado con Haussmann en París, para hacer el Plan de Embellecimiento y Ensanche de Montevideo entregado en 1891.

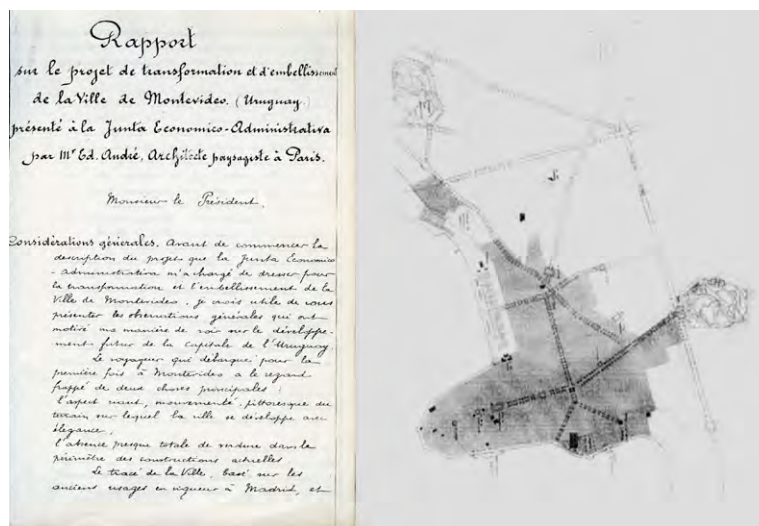


Figura 3. Informe del proyecto de transformación y embellecimiento de Montevideo de Edouard André, 1891. Copia del original perdido que se encuentra en Instituto de Historia de la Arquitectura (IHA), FADU, Udelar.

Más adelante en el tiempo, el propio presidente Batlle y Ordoñez se interesa en estos temas y toma la iniciativa junto con su Ministro de Obras Públicas, el Ing. Víctor Sudriès de detener las obras que se habían iniciado para construir el Palacio de Gobierno y llamar a un Concurso Internacional de Proyectos para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos. Se invita especialmente a los principales urbanistas del mundo: de Alemania los equipos de Herman Jansen y de Joseph Brix que habían ganado el primer premio compartido en el concurso para el Gran Berlín de 1910. De Italia a Augusto Guidini y de Francia a Joseph-Antoine Bouvard. Adicionalmente fueron invitados a participar técnicos nacionales.

El concurso, como se sabe, fue ganado por Guidini, aun cuando en la primera votación del jurado obtuvo más votos la propuesta de Brix. Sin embargo, debido a que el ganador debía serlo por mayoría absoluta de acuerdo al reglamento, en sucesivas votaciones fue perfilándose ganadora la del italiano, por haber mayores disconformidades con que se premiara la del alemán.

Resulta interesante ver en detalle esta última, presentada con el lema *Vivat Montevideo*, dadas las similitudes que presenta con algunas de las propuestas desarrolladas por Cravotto en el Plan Regulador. En efecto, los comentarios del jurado hablan de un "criterio técnico superior" probablemente fundado en que Brix y su socio Felix Genzmer formaban parte de la avanzada del urbanismo europeo. Desde 1908 venían coordinando un curso denominado Conferencias Urbanas en el Seminario de Diseño del Instituto Real de Tecnología de Berlín,⁴ en el cual dictaban conferencias los principales referentes en urbanismo de la Alemania de la época. Así, por ejemplo, Reinhard Baumeister, Josef Stübben y Rudolph Eberstadt quienes además habían publicado los primeros manuales de urbanismo: *Expansiones de la ciudad en relación a la técnica, el control administrativo y la economía*, de 1876; *El diseño urbano*, de 1890 y *Manual de la vivienda y el problema habitacional* de 1909.⁵

Las conferencias del Seminario son también parte de la preparación de la gran "Exposición Internacional de Diseño Urbano de Berlín" de 1910 donde entre otros asuntos se exponen los proyectos premiados en el Concurso del Gran Berlín de ese mismo año.

El jurado del Concurso de las Avenidas menciona como debilidad del proyecto de Brix que resultaría muy difícil de implementar. Dice por ejemplo que:

No puede reducirse a escombros miles de casas en barrios ya densamente poblados para hacer avenidas bordeadas de jardines en decenas de miles de metros de extensión. [El proyecto resultaba] contrario a la facilidad, seguridad y comodidad del tráfico. Los medios empleados por la locomoción moderna y los que en el futuro se utilizarán, requieren la formación de vías amplias sin tortuosidades y cambios bruscos de dirección ... el proyecto se caracteriza por el afán de irregularizarlo todo ... por una serie de líneas entrantes y salientes, angostamientos ilógicos, curvas rápidas ... el proyectista ha cometido el error de proponer para lo que será un foco de movimiento, un sistema de vías que solo debe aplicarse a estaciones balnearias con lo que se consigue romper la monotonía que impone el desarrollo de la vialidad en la ciudad comercial. (Acosta y Lara, Capurro, de Lossio, Gianelli, Hansen, Monteverde, Morra, 1920, p. 13)

La crítica está refiriéndose claramente a los *parkways* que Brix promueve como vías de circulación principales.

La propuesta de Brix resultó significativa para Cravotto que contaba con una copia de la misma en su estudio, dentro de la documentación que utilizó de base para la elaboración del Plan Regulador de 1930. Visualizando la lámina 15 resulta muy claro que la idea de los *parkways* es también una de las claves de dicho Plan.



Figura 4. Proyecto del Prof. Joseph Brix, ganador del segundo premio del Concurso de las Avenidas (1920). *Revista Arquitectura*, 36, p. 3-13.



Figura 5. Lámina 15 del Plan Regulador de 1930. Se visualizan notablemente los parkways propuestos. [Fotografía de Mariana Imhof] (Montevideo, 2011) *Archivo Fundación Cravotto*, Montevideo, Uruguay.

El autor del tercer premio, el Arq. Eugenio Baroffio, también constituye uno de los antecedentes locales en materia de urbanismo que destaca no solamente en épocas previas a Cravotto, sino que también forma parte de las continuidades relevantes. Ingresa a la Sección Arquitectura del Municipio de Montevideo ni bien es creada en 1907, llegando a ser Jefe de esa Sección, además de Director de Paseos y Director de Obras Municipales. Desde allí se promueve la realización de algunos experimentos de trazados urbanos enormemente interesantes como el Barrio Jardín "Parque del Pueblo" frente al actual Parque Rodó en 1913, y un proyecto similar frente al cementerio del Buceo del cual se realizó un fragmento muy menor.

También durante su gestión se realizan avances en relación a las normativas y ordenanzas referidas a la arquitectura y la construcción

como por ejemplo reglamentaciones sobre andamios y demoliciones, altura de edificios y salientes y las Ordenanzas de Higiene de la Habitación de 1928.

Otro personaje cuya actividad resulta un antecedente fundamental para Cravotto en los inicios del urbanismo nacional es el Arq. Raúl Lerena Acevedo, quien es el primer director de la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades de la Dirección de Arquitectura del Ministerio Obras Públicas creada en 1911. Su actividad se centra mayormente en las ciudades del interior del país para las cuales la Sección elabora una gran cantidad de Planos Reguladores dentro de los que figuran los de Melo, Salto, Paysandú, San José, Colonia, etc., así como proyectos de parques y jardines entre los que destaca el del Parque Nacional de Carrasco elaborado junto a Charles Racine.

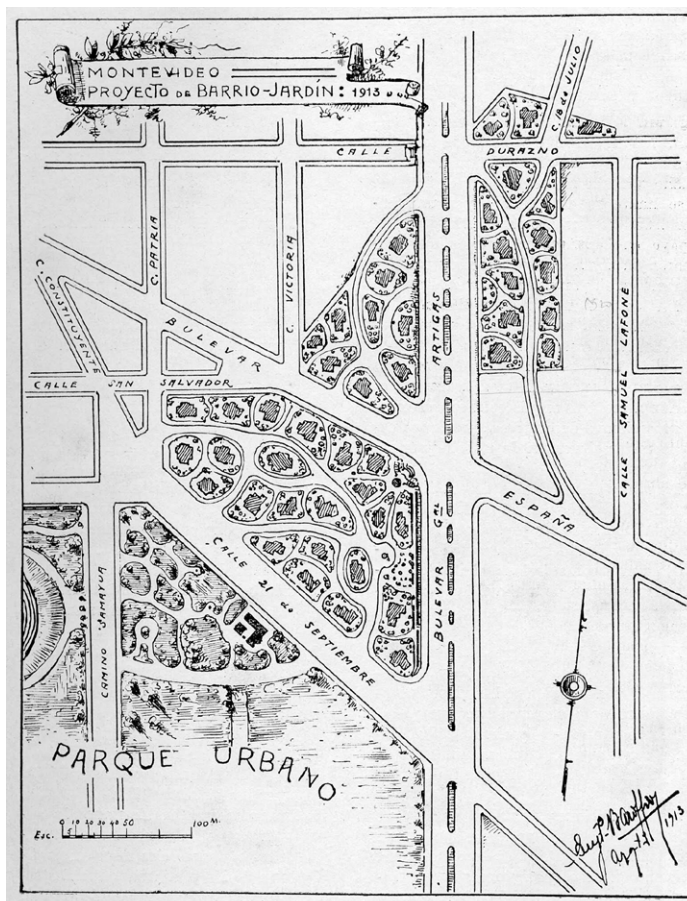


Figura 6. Plano del barrio jardín Parque del Pueblo del Arq. Eugenio Baroffio. Revista Arquitectura (1919), 178.

En la *Revista de Obras Públicas y Edilicias* publica frecuentemente textos referidos a problemas de urbanismo, tanto en relación a temas de índole teórico-conceptual como a propuestas de legislación específica. También publica algunos de los planos reguladores realizados en la oficina técnica.

Es de destacar también la publicación especialmente realizada para el Primer Congreso Panamericano de Arquitectos de 1920: la *Contribución de la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades al Primer Congreso Panamericano de Arquitectos Celebrado en la Ciudad de Montevideo* que en unas 48 páginas desarrolla una serie de temas de interés. Entre ellos las *Prescripciones Generales para el Trazado de Ciudades y Aglomeraciones Urbanas de la República*, donde se establecen en 73 artículos los criterios que deberían tenerse en cuenta a los efectos de la creación de nuevos trazados urbanos. Allí se menciona por ejemplo:

Art 1. Todo nuevo trazado deberá obedecer a un plan preconcebido y metódico, confeccionado de acuerdo con reglas relacionadas. Será materia de un detenido estudio, teniendo en cuenta no solamente exigencias prácticas de circulación, la higiene y la explotación del terreno, sino muy principalmente consideraciones artísticas.

Art 2. En la medida de lo posible, se conservarán las particularidades locales, tanto desde el punto de vista del paisaje como de la arquitectura y la historia. De esta manera, se obtendrán sin esfuerzos concepciones pintorescas.

Art 4. Se evitarán los trazados arbitrarios y sin ningún valor artístico, especialmente los sistemáticamente cortados en damero.

Art 9. Las calles tienen por fin esencial, facilitar la circulación. Su trazado debe adaptarse a las corrientes del tráfico presente o futuro y será hecho, dentro de lo posible, de acuerdo con reglas artísticas.

Art. 10. La facilidad de las comunicaciones exige el trazado de las calles radiales,

circulares, diagonales y secundarias y de espacios libres en los cruces.

Art 14. Una calle no es bella si es demasiado larga, ofrece perspectivas monótonas y revela toda una ciudad del primer golpe de vista. (Ministerio de Obras Públicas [MOP], 1920, p. 12)

En estas prescripciones se percibe el espíritu de Sitte y Unwin respecto del modo de hacer los trazados, así como las enseñanzas de Poëte respecto de la empatía del urbanista con las condiciones de la ciudad o del lugar. Este trabajo presentado al Congreso generó una serie de instancias de debate y fue el tema tratado por la Mesa 1 con el nombre "Transformación, ensanche y embellecimiento de la ciudad de tipo predominante en América".

En las conclusiones puede notarse la influencia de estos temas que calaron hondo en los presentes:

El Primer Congreso Pan-Americano de Arquitectos, llama la atención de los gobiernos nacionales y locales sobre la imprevisión y falta de estudio de las condiciones de higiene, estética y de economía del tráfico que se observa en la generalidad de las ciudades americanas ... el medio positivo y racional para subsanar los defectos producidos por la imprevisión y los errores del pasado y poder preparar las ciudades del futuro en condiciones propicias para la vida moderna, es el de establecer un plano regulador general de las reformas y ensanches de cada una, completado por un cuerpo de ordenanzas. (IU, 1937, p. 3-4)

Asimismo, se hicieron votos para que las autoridades establezcan planos reguladores en las ciudades; para que las facultades de arquitectura incorporen un curso de urbanización; y para que se creen Ligas en las ciudades que sirvan para posicionar en la discusión pública los temas del urbanismo.

Adicionalmente, Lerena Acevedo es el primer Catedrático del curso de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajística creado desde inicios de la carrera de Arquitecto en 1916. Sus

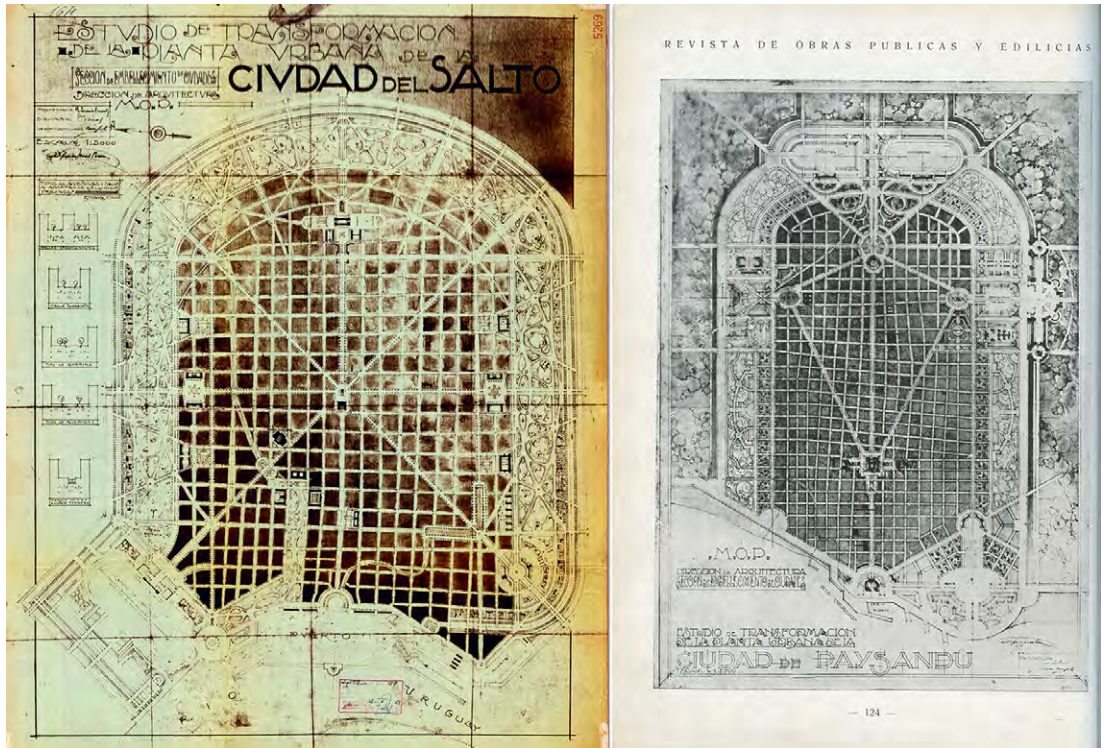


Figura 7. Planos reguladores del Arq. Raúl Lerena Acevedo para Salto. Archivo IHA, FADU, Udelar y Paysandú, Revista de Obras Públicas y Edilicias MOP

cursos inician en 1922 por ser una materia del cuarto año. Allí Mauricio Cravotto comienza su actividad docente como profesor adjunto, quedando como responsable de la Cátedra a partir de 1925. En este caso el vínculo es absolutamente directo.

Si bien las visiones promovidas por estos personajes resultan mucho más simplificadoras de la realidad urbana al comprenderla por aspectos parciales y de ninguna manera articuladas sistémicamente, las líneas de continuidad con las perspectivas de Cravotto son evidentes.

La realidad histórica en la cual emerge la necesidad de una disciplina que se preocupe por la problemática de las ciudades era sin dudas compleja y a la vez un campo de acción desconocido: la urbanología, urbanística o urbanismo nacía como ciencia y como arte que estudia las ciudades, e incluso como se

ve, la terminología aún no había coagulado.

Tampoco la idea que existía sobre el objeto de estudio estaba completamente solidificada. En efecto, la noción a la que esta sumatoria de aparatos debía enfrentar no era meramente la de los requerimientos de organización material para el espacio urbano, sino la idea de que las ciudades y los territorios son organismos autónomos que evolucionan según sus propias leyes. Y que es posible mediante una combinación de mirada científica y empatía espiritual captar o aprehender con suficiente racionalidad esas leyes que llevaron al organismo ciudad a estar “enfermo”, de manera de incidir para hacer posible su evolución “normal”. Esta noción medicinal se despliega gradualmente desde iniciales visiones más simples a otras más complejas.

Aquí nuevamente se hacen patente las ideas de quienes por esas épocas eran los principales

referentes de esta disciplina naciente: Marcel Poëte y León Jaussely en Francia, con quienes Cravotto toma cursos como veremos más adelante; Werner Hegemann a caballo entre Alemania y Estados Unidos, gran difusor de los avances en el campo del urbanismo; Carlos María Della Paolera con quien se cartea y establece vínculos cercanos. También Le Corbusier a quien, sin embargo, Cravotto presenta muy brevemente y sin demasiado entusiasmo en la conferencia que dicta en Montevideo.

Y más adelante en el tiempo otras figuras destacadas del campo ya constituido como Fermín Beretervide con quien gana el concurso del Plan de Mendoza de 1941 y Gastón Bardet del que Cravotto tiene una amplia colección de libros en su biblioteca, y a través del cual se hace miembro del Comité de Patronato del Instituto de Urbanismo de París.

Algunos años pasarán hasta que se vean estos componentes de manera articulada y a las ciudades como un sistema sobre el que actuar con ciencia y arte enlazados. Esto se hará visible un poco más adelante en el tiempo en variadas transformaciones institucionales y legales, así como en la apertura en la Academia de nuevos espacios de investigación y enseñanza. Todo esto impulsará la idea de la imprescindible creación de una tecnocracia de arquitectos que tomen el control del desarrollo material del país y sobre todo sus ciudades. Algo que los propios profesionales toman al pie de la letra comenzando a ocupar cargos relevantes en las distintas instituciones nacionales.

Resulta por ejemplo relevante la resolución del Consejo de Facultad de Arquitectura del 23 de julio de 1935, que aprueba la formación de un Instituto abocado a la investigación y enseñanza en la materia. Allí se nombra una comisión para la creación del Instituto de Urbanología,⁶ primando la intención de denominarlo como una ciencia, aunque inmediatamente cambia de nombre a Instituto de Urbanismo. En ese momento la constitución del Urbanismo como ciencia-arte ya estaría respaldada en nuestro medio.

Al momento de fundarse en el año 1936, la Comisión Directiva presidida por Cravotto cuenta entre sus miembros a Lerena Acevedo y Baroffio, junto con otros referentes presentes y futuros de la arquitectura y el urbanismo nacional como Gómez Gavazzo, Ricaldoni, Scasso y Vilamajó.

En la Academia acontecen otras transformaciones interesantes y al año siguiente, en 1937, se opera el cambio del Plan de Estudios de la carrera de Arquitectura. Allí puede verse el cambio de denominación de aquel curso de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista que pasa a llamarse curso de Urbanística y Arquitectura Paisajista. La transformación parece poca pero es muy significativa. Adicionalmente se incorporan a las temáticas de la ciudad jardín, la ciudad industrial, la ciudad lineal, la geografía, la historia, etc., en la cuarta parte del curso que versa sobre Conceptos y técnicas contemporáneas, una bolilla que se titula Urbanismo, problema de gobierno.

También las instituciones comienzan a evidenciar cambios, como la creación en 1937 del Instituto Nacional de Vivienda Económica (INVE) que se encargará de atender a la problemática de lo que antes se denominaba las casas *baratas*, ahora desde una perspectiva sistémica y en relación a los planes urbanos.

Pero tal vez la resonancia más importante del proceso de instauración del Urbanismo, sea la creación de la Oficina del Plan Regulador en el propio seno de la administración del departamento de Montevideo. Y no resulta menor que quien estará a cargo de esa oficina será desde el comienzo el Arq. Américo Ricaldoni, uno de los colaboradores de Cravotto en el Plan Regulador y miembro inicial del Instituto de Urbanismo. El saber se abría espacio en los ámbitos del poder.

La elaboración del Plan Regulador de Montevideo de 1930 ha sido estudiado como un episodio aislado y como un corte diferenciado en momentos de debate internacional y local en torno a las problemáticas de la ciudad. En este sentido en nuestra historiografía aparece como una práctica individualmente aislada

y sin conexión con su pasado inmediato. Las argumentaciones expuestas operan en otra dirección poniendo en valor, por el contrario, las continuidades y redes de relaciones que se establecen en el período analizado con el objetivo consciente –por parte de quienes se interesan en estos temas– de abrir el campo disciplinar del urbanismo en nuestro medio, presentando con claridad los problemas de los que se ocupa y su potencial operativo.

En este sentido, el Plan Regulador sería un episodio más en una cadena largamente montada que hace posible la instalación de la idea de la “necesidad” del Urbanismo en nuestro medio. La presentación que hace Cravotto en Buenos Aires del propio Plan Regulador en el ciclo de conferencias del Primer Congreso Argentino de Urbanismo de 1937, no hace otra cosa que afianzar la profesión mediante la validación de las redes internacionales.

Visto como una “operación cultural” y haciendo énfasis en sus continuidades –con sus antecedentes y sus resonancias– no parece haber nada “fallido” en el Plan Regulador de 1930. A la luz de hoy, más bien puede leerse como formando parte de un proceso enormemente exitoso que ha “fundado” una disciplina y la ha instaurado definitivamente en el medio Académico e Institucional.

2. Las influencias que abriga el Plan

La influencia de Le Corbusier en nuestro medio ha sido claramente sobreestimada en la medida que su temprana visita al Río de la Plata en 1929, ha sido utilizada como argumentación para justificar una gran cantidad de asertos. En particular, como ya se ha mencionado, la influencia del CIAM en las bases fundantes del Plan Regulador de 1930.

De por si existen claros problemas de datación respecto a esto, en la medida que se haga una revisión sobre los temas tratados en los primeros CIAM. Es conocido que los preceptos CIAM quedan recién definidos “oficialmente” y con claridad en la Carta de Atenas elaborada en 1933 por lo cual no sería posible encontrar

influencias en el Plan Regulador realizado en el correr de 1930. Pero veamos un poco más detenidamente este asunto.

En efecto, en el CIAM I de 1928 realizado en *La Sarraz*, Suiza, el conocido *battle plan* que Le Corbusier presenta como resumen de los seis temas a discutir es bastante amplio: 1. La técnica moderna y sus consecuencias, 2. La estandarización, 3. La economía, 4. La urbanística, 5. La educación de la juventud, 6. La realización: la arquitectura y el Estado.

Como se ve la urbanística es un tema más y las discusiones se centran en el punto 6 que resulta el de mayor interés y debate del congreso. Podría avanzarse un poco más y revisar la declaración de *La Sarraz* publicada en la revista *i10* de Amsterdam, que sobre el tema 4 hace la siguiente precisión:

El urbanismo es la organización de todas las funciones de la vida colectiva; abarca tanto las aglomeraciones urbanas como todo el ámbito rural. El urbanismo no debe estar condicionado por la pretensión de una estética preexistente: su esencia es el orden funcional ... Este orden consiste en tres funciones: habitar, trabajar y distraerse. Su objetivo esencial es la subdivisión de suelos, la regulación del tráfico y la ordenanza de edificación. (Mumford, 2002, p. 25)

Mientras tanto Cravotto en la memoria del Plan Regulador –el discurso de presentación realizado frente al Concejo Departamental– menciona lo siguiente:

La función colectiva de los habitantes de una ciudad, gira en torno del trabajo, del descanso y del esparcimiento: TRABAJAR MEJOR, DESCANSAR MEJOR y OBTENER EL MAXIMO DE ESPARCIMIENTO. (Cravotto et al, 1931, p. 22)

Podría deducirse de esto que alguna influencia de los preceptos de *La Sarraz* existen, y que tal vez algunas de estas ideas fueron expuestas por Le Corbusier en 1929 en Montevideo. Es cierto que Cravotto estuvo en contacto con Le Corbusier durante la visita de éste y aún se conserva una película donde se ve al maestro francés recorriendo el cerro de Montevideo



Figura 8. Cuadro del filme donde aparecen Cravotto, Le Corbusier y Scasso en el cerro de Montevideo. Donación familia Scasso.

y observando la ciudad desde esa cima, acompañado de Cravotto y Scasso.

De hecho, tampoco es posible despreciar las influencias de Le Corbusier, sobre todo entre los más jóvenes integrantes del equipo que elabora el Plan Regulador. De Los Campos, Puente y Tournier forman parte de la comitiva que acompaña al maestro francés durante toda su estadía en nuestro país, cuestión que está también documentada en una serie de fotografías. Es quizá por esto que en el propio Plan aparece un guiño de los dibujantes, al denominar a una nueva estación del subterráneo propuesto con el nombre "Corbusier".

Siguiendo en la línea de análisis, en el CIAM II realizado en Frankfurt en 1929, el tema central fue el *existenzminimum*, muy en línea con la experiencia que venía desarrollando Ernst May como arquitecto municipal de la

ciudad. Allí las discusiones se centraron en la capacidad técnica de la prefabricación y la sistematización modular para enfrentar el tema de la vivienda obrera. May que se había formado con Raymond Unwin utiliza en sus *siedlungen* referencias urbanas más ligadas a la ciudad jardín, aun cuando el lenguaje sea de una perturbadora abstracción.

Es recién en 1933 que los preceptos del CIAM quedan definidos con claridad a partir de la Carta de Atenas elaborada en el mítico viaje a bordo del *Patris II*. Si bien ese documento, muy discutido y no totalmente acordado, fue publicado recién en 1942 por Le Corbusier y José Luis Sert, en Uruguay se conoce un resumen enviado por el Arq. Carlos Gómez Gavazzo desde París—donde estaba trabajando en el estudio de Le Corbusier— en setiembre de 1933.

De toda esta lectura puede deducirse que las

influencias de los arquitectos modernos en el Plan Regulador de 1930 podrían ser, a lo máximo, de un cierto espíritu de progreso, euforia y prosperidad que se lee a lo largo de toda la memoria del Plan. Y que serían más atribuibles a la época y las expectativas de superación que a los propios discursos de los CIAM. Aún cuando alguna influencia de Le Corbusier en su paso por Montevideo y las incipientes discusiones de *La Sarraz* resultasen conocidas.

La pregunta entonces sería ¿cuáles son las influencias que Cravotto recibe? o mejor ¿de qué ideas disciplinares se alimenta el Plan? Para esto, una revisión detallada del enorme acervo de la Fundación Cravotto hace evidente otras líneas que han quedado extrañamente oscurecidas en nuestra historiografía.

Cravotto se recibe de arquitecto en 1917 y gana el concurso del Gran Premio, que consistía en la posibilidad de viajar becado a profundizar los estudios en el extranjero. Es así que realiza un viaje de casi 3 años, entre 1918 y 1921, pasando primero por Sudamérica en viaje hacia Estados Unidos. Allí atraviesa el país de este a oeste en automóvil por caminos de muy precarias condiciones retornando a New York donde se embarca hacia Liverpool, punto de entrada a Europa. Posteriormente recorre Inglaterra y viaja por España, Italia y Francia donde llega en 1920.

Allí en París se vincula al *Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris* (IUP) fundado recientemente por Marcel Poëte y los miembros de la *Société Française des Urbanistes* (SFU). Entre la documentación de esta época que se conserva en la Fundación Cravotto aparecen los folletos de los cursos del IUP y algunas listas de clases que toma en el transcurso de su estancia parisina.

En *l'Ecole de Beaux Arts* toma además cursos de verano con Marcel Poëte quien resulta una fuerte influencia. La noción de "alma de la ciudad" que implica un acercamiento a la comprensión de lo urbano desde una óptica historicista, contraria al positivismo mecanicista, resulta crucial en la manera de aproximarse a los problemas urbanos.

La intuición y la empatía como modos de conocimiento para detectar el élan vital de la ciudad se manifestarán claramente en los discursos del Plan Regulador.

Así se puede leer en el libro *Introducción al urbanismo. La evolución de las ciudades: la lección de la antigüedad* de Marcel Poëte (1929): "La ciudad es un ser humano colectivo que evoluciona a lo largo del tiempo, modificándose, desarrollándose o decayendo hasta morir" (Poëte, 1929, p. 2). Las comparaciones con el texto de la Memoria del Plan Regulador de Cravotto son evidentes: "La ciudad, organismo colectivo, al crecer desmesuradamente, puede modificar ese funcionalismo, por obra colectiva, empobreciendo su propia vitalidad" (Cravotto et al, 1931, p. 16).

No en vano la lámina número 2 del Plan Regulador presenta la "evolución de la ciudad desde 1724 hasta 1930" poniendo de relieve la importancia dada al desarrollo histórico. Adicionalmente, en la leyenda, se destaca el crecimiento inarmónico y la excesiva extensión de la ciudad producto de su crecimiento fragmentario.

También en su estancia en París se integra al *atelier* de León Jaussely, donde si bien realiza trabajos de arquitectura, comienza la relación y admiración por quién en esas épocas era el urbanista más prestigioso. Jaussely había sido ganador de primeros premios en los concursos de Barcelona 1905 y Gran París 1919, así como del segundo premio en Berlín de 1910. Cuando Jaussely dicta en 1926 un total de nueve conferencias en la Facultad de Arquitectura de Montevideo, así lo presenta el Arq. Eugenio Baroffio.

Profesor Jaussey: Venís de esa escuela que marcha hoy a vanguardia de las nuevas orientaciones en la aplicación de las disciplinas que el espíritu moderno ha creado para responder a los ideales de mejoramiento social en la vida de los hombres reunidos en las urbes. La tribuna de nuestra Universidad, hospitalaria para todas las altas manifestaciones intelectuales estará hoy honrada con vuestra presencia en



Figura 9. Cuadro de influencias urbanísticas según Cravotto (1942). *Anales de la Facultad de Arquitectura*, 4. En Nudelman J. (2015).

ella. Os encontrarís aquí entre admiradores vuestros prestigios, que ansiosos esperan escucharos y aplaudiros. (Baroffio, 1926, p. 220)

Jausseley era el portador del saber-hacer, es decir alguien que era capaz de presentar un discurso coherente sobre los objetivos del urbanismo y a la vez realizar proyectos y propuestas de alta calidad resolutive, lo que le granjeaba el éxito en los concursos. Constituyó una muy fuerte influencia en Cravotto, lo cual él mismo reconoce cuando en 1942 publica un cuadro con los principales aportes a la urbanística en el N°4 de *Anales de la Facultad*

de *Arquitectura*. Allí aparece como parte de los “Urbanistas precursores” junto a Ebenezer Howard, Hermann Jansen, Henri Prost y Toni Garnier.

Otros profesores del IUP también dejaron su marca en las incipientes técnicas de análisis y actuación que se ponen en práctica en el Río de la Plata. Por ejemplo, los diagramas de líneas isócronas que el Prof. Louis Bonnier enseñaba a realizar en sus cursos son aplicados de similar manera por Della Paolera para la ciudad de Buenos Aires y por Cravotto para el Plan Regulador de Montevideo.



Figura 10. Della Paolera, líneas isócronas de Buenos Aires 1928. En Rigotti A. M. (2014). Cravotto, líneas isócronas de Montevideo 1930 [Fotografía de Mariana Imhof] (Montevideo, 2011) Archivo Fundación Cravotto, Montevideo, Uruguay.

Otra influencia relevante para las ideas de Cravotto lo constituye el Prof. Werner Hegemann, de origen alemán aunque también desarrolla parte de su actividad en Estados Unidos. Editor de *Der Stadtebau* a la muerte de Camilo Sitte, era un gran difusor de las tendencias urbanísticas relevantes de la época. Había editado en 1922 *El Vitruvio Americano. Manual de Arte Cívico para el Arquitecto*, como una colección analizada de referentes con imágenes y planos de las más diversas creaciones del "Arte Cívico" urbano de Norteamérica y Europa.

En Montevideo, también dicta dos sesiones de conferencias en 1931, un poco después de que Cravotto presentara el Plan Regulador. Allí la introducción la realiza el mismo Cravotto reconociendo la fuerte influencia a través de libros y revistas. Dice así:

El profesor Werner Hegemann, doctor en ciencias Políticas, Urbanista, organizador de las primeras exposiciones de Urbanismo en Boston [1915] y Berlín [1910], escritor, crítico, intelectual de vasta cultura, oriundo de un país donde el estudio y el método llegan a una gran perfección, ha dedicado su vida al análisis, a la realización y a la

difusión de los principios y problemas urbanísticos. Revistas como *Stadtebau*, libros como *Arquitectura y Urbanismo* en Norteamérica, del doctor Hegemann, han llevado enseñanzas en todo el mundo. El doctor Hegemann ha vivido, estudiado y trabajado, en diversos países. Ha podido observar de cerca, la obra de otros urbanistas. Puede comparar, puede juzgar, puede ofrecer conclusiones. Y estas conclusiones tienen gran valor por cuanto provienen de un hombre de clara inteligencia y sólida preparación. La Facultad de Arquitectura se honra con su presencia, y cree firmemente que sus conferencias aportarán sanas enseñanzas a los técnicos y a los que desean el bien del país. (Cravotto, 1931, p. 264).

Cabe destacar que Cravotto recibía periódicamente la revista *Der Stadtebau*, a la cual estaba suscrito. En estas propuestas editoriales Hegemann difundía fuertemente una combinación de las líneas derivadas de Camilo Sitte; las transformaciones modernas de las ciudades europeas; la corriente de la ciudad jardín inglesa; y gran parte de las realizaciones de los Centros Cívicos de Norteamérica.

Algunos de estos ejemplos eran conocidos por Cravotto que, por ejemplo, en su viaje de 1918 se había interesado mucho por los Centros Cívicos y había escrito un artículo publicado en la *Revista Arquitectura*, destacando los de Washington y San Francisco:

Con el deseo de sintetizar diré solamente que en principio una ciudad moderna debe tratar de realizar los grupos urbanos que tienen relación con las funciones administrativas, públicas y educacionales ... Durante mi viaje por Estados Unidos pude comprobar los resultados extraordinarios, prácticos y estéticos de los principios arriba mencionados en lo referente a centros universitarios y artísticos y en centros administrativos llamados estos últimos en ese país *Civic Center* ... Entre los más interesantes se cuentan el de Washington y el de San Francisc (Cravotto, 1921, p. 134)

También era conocida por Cravotto la enorme transformación del *Ringstrasse* de Viena que

había visto en 1925 en otro viaje a Europa mientras visitaba a su amigo y también Arquitecto Rodolfo Amargós que estaba trabajando en el estudio vienés de Peter Behrens. El ejemplo de Viena es analizado una y otra vez por Hegemann en el *Vitrubio Americano*, a veces para alabarlo y a veces también para criticarlo.

Ya en 1937, Cravotto elabora un plano que se conserva hasta hoy en el mismo rollo del Plan Regulador y que titula "Desarrollo de algunas ideas del plan regulador publicado en 1930". Allí dibuja y lista un total de 18 centros cívicos que debían desarrollarse en el área central de Montevideo. Algunos de ellos coincidían con el entorno de algún edificio significativo como el Teatro Solís, el Palacio Legislativo, o el Palacio Municipal recién terminado por el mismo Cravotto. Otros retomaban el espíritu de combinar artes y deportes como el centro cívico del Parque Batlle, donde hacía poco se había inaugurado el Estadio Centenario de Scasso.

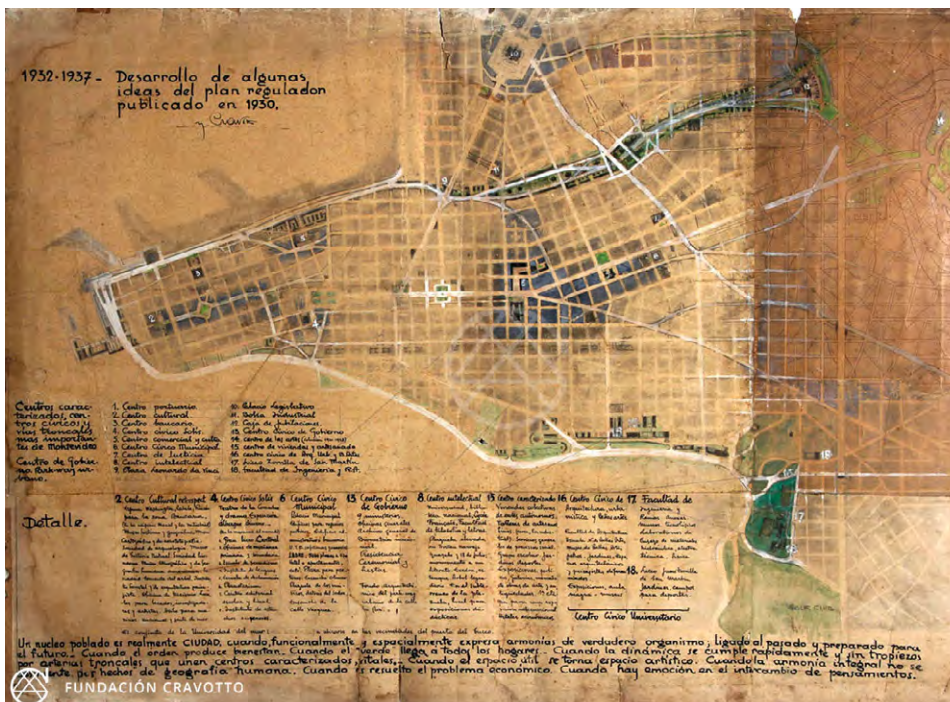


Figura 11. Plano de 1937 Desarrollo de algunas ideas del plan regulador publicado en 1930. [Fotografía de Mariana Imhof] (Montevideo, 2011) Archivo Fundación Cravotto, Montevideo, Uruguay.

Sin embargo, lo más interesante del plano lo constituye la frase que se ubica debajo y que condensa todo el pensamiento cravottiano en torno a la ciudad, así como las influencias de las cuales está teñido. Allí se lee:

Un centro poblado es realmente CIUDAD cuando funcionalmente y espacialmente expresa armonías de verdadero organismo; ligado al pasado y preparado para el futuro. Cuando el orden produce bienestar. Cuando 'el verde' llega a todos los hogares. Cuando la dinámica se cumple rápidamente y sin tropiezos por arterias troncales que unen centros caracterizados, vitales. Cuando el espacio útil se torna espacio artístico. Cuando la armonía integral no se desmiente por hechos de geografía humana. Cuando es resuelto el problema económico. Cuando hay emoción en el intercambio de pensamientos. (Cravotto, plano de 1937)

Esta frase constituye una combinatoria muy madura de las corrientes y pensadores que parece abrigar el imaginario de Cravotto: Poëte, Baumeister, Jausseley, Sitté Le Corbusier y el gran difusor Hegemann, se arropan sucesivamente en este párrafo.

A la vista de esta compleja –y a la vez muy convencional para la época– lista de relaciones y redes de intercambio que manejaba Cravotto, parece insólito que la historiografía corriente en el Uruguay todavía maneje la línea CIAM como única y poderosa influencia en el Plan Regulador. No cabe duda que el urbanismo naciente en ese tiempo era un muy rico campo de debate y aporte de ideas, desde diversas ópticas y autores. Variado y complejo como cualquier momento de fundación.

Lo que queda claro, a la luz de la revisión del camino de formación, estudios y relacionamiento seguido por Cravotto, es que no había desprecio por ninguna de las líneas presentes en los debates del momento. Y que algunas de las objeciones que se le han señalado al Plan en su época guarda relación con cierta yuxtaposición –en principio contradictoria– entre aquellas ideas variadas. Así por ejemplo sucede con las observaciones

que le hace Vilamajó a través de la prensa, donde critica el descuido del élan vital de la ciudad, al proponer la mudanza del Centro Cívico desde el centro de la ciudad a la zona de Tres Cruces.

En una serie de artículos publicados en el diario El Día de Montevideo y en una entrevista en el diario La Nación de Buenos Aires entre marzo y junio de 1931, Vilamajó se despacha contra esta propuesta que claramente iría en contradicción con las enseñanzas poëtianas que ambos arquitectos comparten. Es lógico que resultara incompatible imponer a la ciudad una forma concéntrica –para organizar racionalmente el valor del suelo a la manera de Baumeister y Stübben– y pretender atender empáticamente –a la manera de Poëte– el desarrollo histórico de Montevideo. El problema radica en que ambas influencias parecen condensar mal en la solución propuesta para este asunto en Montevideo.

3. Las invenciones

Los hilos que se urden en torno a la preparación, presentación, difusión y posterior debate y análisis del Plan Regulador de Montevideo de 1930, resultan mucho más complejos de lo que las visitas anteriores de la historiografía uruguaya han evidenciado. Sin que eso signifique quitar valor a los trabajos previos, este texto intenta acumular nuevas evidencias para –a la manera que preconiza Guinzburg– perseguir con mayor eficacia a la presa.

Este artículo constituye un resumen del resultado de un trabajo de investigación en el que se contó con material que no había estado disponible anteriormente con facilidad. Esto permitió mirar con mayor detenimiento los planos originales de la propuesta –que no se exhibían desde 1994⁷–, leer y revisar documentos relacionados que estaban en el archivo de la Fundación Cravotto y documentar la biblioteca, tanto de libros como de revistas, que recibía y tenía a disposición el Arq. Mauricio Cravotto.

Todo esto permite como nunca, emplear la estrategia cinegética y “rodear” al Plan

Regulador de una manera que anteriormente no se había podido hacer. Perseguir sus antecedentes y rastrear sus huellas, para comprender mejor el contexto en el cual fue realizado.

A los efectos de esta investigación no quedan dudas sobre el valor y la utilidad que se le atribuía al Plan en sí: no hay documentación que avale la idea de que fuera elaborado para ser “realizado” en la realidad. Ni siquiera se intentó que fuera sometido a la aprobación por parte de la autoridad correspondiente. Esto hecha por tierra la idea de su “fracaso” en cuanto a la transformación material de la ciudad.

Tampoco hay evidencias de un interés especial de políticos y funcionarios, dado que en el Concejo Departamental hay una cierta indiferencia respecto del trabajo en marcha y de la presentación de la propuesta. Una lectura de las actas del período demuestra ciertas confusiones respecto de lo que se está preparando y luego exhibiendo, y si bien hay manifestaciones de preocupación por «los asuntos que plantea el progreso de nuestra capital», el propio Concejo parece tomar decisiones erráticas sobre el tema. Así por ejemplo el concejal Presno sugiere realizar un Concurso Internacional para un Plan General de Urbanización del Departamento de Montevideo aproximadamente en el mismo momento en que Cravotto y su equipo estaban realizando su trabajo.

Tampoco la prensa de la época mostraba gran interés en el asunto y en general aparecen muy pocos artículos, de muy breve extensión y con pocos comentarios sobre las propuestas del Plan. Resultan elogiosos del trabajo pero de una manera muy superficial. Los más extensos son los que los propios arquitectos impulsan, presentando a la prensa en general –como los ya mencionados– o a la Revista Arquitectura de la SAU, publicación de referencia y específica de la disciplina.

Podría concluirse entonces que corresponde visitar al Plan Regulador desde una posición historiográfica diferente: el éxito

de los planes consiste más bien en construir nuevos imaginarios y representaciones sobre lo que la ciudad “debe ser”. Imaginarios y representaciones que son siempre alimentados por una compleja combinación de líneas y redes de pensamiento. El objetivo no es tanto dejar huellas materiales sobre la ciudad física, aunque en algunos casos también lo haga. Sino sobre todo orientar las formas de operar académicas e institucionales, en la medida que los supuestos que impulsan se incorporen en todas las agendas públicas.

Visto así Cravotto era más bien un “operador cultural” orientado a construir el campo disciplinar del urbanismo, en lugar del propio Plan. Las invenciones y las redes de sentido en las que el Plan se envuelve, lo trascienden como mero objeto disciplinar, ubicándolo como una pieza de un dispositivo mayor cuyo objetivo era hacer visible la “necesidad” del Urbanismo científico en nuestro medio y sus “capacidades” para guiar la transformación.

Agradecimiento

A la Fundación Cravotto por permitir utilizar el archivo como fuente primaria fundamental de esta investigación. Y especialmente al Arq. Eduardo Álvarez

Notas

¹ La Comisión Prestigiadora la integraban José Serrato y Baltasar Brum, ambos ex presidentes; Alejandro Gallinal, médico, político y estanciero que introduce técnicas modernas en la producción ganadera; Numa Pesquera y Horacio Mailhos ambos capitalistas industriales.

² Véase por ejemplo los trabajos de Carmona y Gómez "Montevideo, proceso planificador y crecimiento" 1999; Antola y Ponte "La nación en bronce, mármol y hormigón armado" 2001; Alemán, Laura "Hilos rotos. Ideas de ciudad en el Uruguay del SXX" 2012.

Véase, por ejemplo, los trabajos de Carmona y Gómez (1999); Antola y Ponte (2001) y Alemán (2012).

³ El enorme acervo de la Fundación Cravotto que ha facilitado la investigación, junto con la sistematización y ordenamiento del Archivo Gómez Gavazzo en el Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo (anteriormente el Instituto de Urbanismo) de la FADU Udelar.

⁴ Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin

⁵ Sus títulos en Alemán son respectivamente:

Baumeister: Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und Wirtschaftlicher Beziehung

Stübben Der Städtebau

Eberstadt Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage

⁶ Archivo administrativo de Facultad, Acta del Consejo del 23 de julio de 1935 en que se encomienda a una Comisión constituida por Cravotto, Scasso, Lerena Acevedo, Baroffio, Gómez Gavazzo, Ricaldoni, De Los Campos y Tournier la elaboración del Reglamento del futuro Instituto.

⁷ En ese momento se expusieron en el Congreso Iberoamericano de Urbanismo realizado en Montevideo. Solamente existen publicaciones en monocromo y de muy pequeño tamaño.

Referencias

Acosta y Lara, Capurro, de Lossio, Gianelli, Hansen, Monteverde, Morra (1920). Urbanización. El concurso internacional de proyectos para el trazado general de avenidas en la ciudad de Montevideo. *Revista Arquitectura*, 36, 3-13.

Alemán, L. (2012). *Hilos rotos. Ideas de ciudad en el Uruguay del SXX*. Montevideo: HUM

Antola, S. y Ponte, C. (2001). La nación en bronce, mármol y hormigón armado. En G. Caetano, (Dir.), *Los uruguayos del Centenario* (pp .217-243). Asunción: Santillana.

Baroffio, E. (1926). Sobre Urbanismo. Las conferencias del Profesor Arquitecto León Jaussley. *Revista Arquitectura*, 107, 219-220.

Carmona, L. y Gómez, M. J. (1999). *Montevideo, proceso planificador y crecimiento*. Montevideo: Udelar

Cravotto M. et al (1931). *Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo. Estudio de Urbanización Central y Regional*. Montevideo: SAU.

Cravotto, M. (1921). Sobre Urbanización. Centros cívicos en Estados Unidos. *Revista Arquitectura*, 48, 132-134.

Cravotto, M. (1931). Conferencias del Dr. Werner Hegemann, *Revista Arquitectura*, 168-69, 264.

IU (1937). La creación del Instituto de Urbanismo no es el fruto de una improvisación. *Revista IU*, 1, 3-6.

MOP (1920). *Contribución de la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades al Primer Congreso Pan Americano de Arquitectos celebrado en la ciudad de Montevideo*. Montevideo: MOP.

Mumford, E. (2002). *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*. Cambridge: MIT Press.

Nudelman J. (2015). *Tres visitantes en París*. Montevideo: Udelar.

Poëte, M. (1929). *Introduction d l'Urbanisme, L'évolution des villes la leçon de l'Antiquité*. Paris: Ed. Boivin.

Rigotti A. M. (2014). *Las invenciones del urbanismo en Argentina 1900-1960*. Rosario: UNR

SAU (1919). El Plano Regulador de Montevideo. *Revista Arquitectura*, 30, 1-2.

Conveniencia, solidez, expresión. La Arquitectura en las reparticiones técnico-estatales: el caso de la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, 1906-1932

Convenience, solidity, expression. The Architecture at the technical department states: the case of the General Department of Architecture at the Minister of Public Works, 1906-1932

Magalí Franchino

Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Abstract

The purpose of this work is to analyze the role that architects had in the construction of public architecture at the technical-state departments since the end of the 19th century, being a relevant case the General Direction of Architecture of the Ministry of Public Works. From its creation in 1906 to 1932, the year in which an architect, José Hortal, was appointed director for the first time, the Direction oversaw notable engineers from the local institutional field. However, we find other characters, whose education oscillated between art and technique, in charge of the design of public architecture. Although this process recognizes social actors and institutions of different provenance, we are interested in the relationship between the institutions dependent on the recent National-Estate: The University of Buenos Aires and the Ministry of Public Works. We assume that the construction of the institutional buildings of the State supposed to overcome the ideas of rationality economics of 19th technical-scientific knowledge, insufficient for the symbolic expression of the state architecture. In this direction, the adoption in the local institutional field of the *beaux-arts* system provided the tools for theoretical and design discussion to express the public and national character of the architecture of the rising modern State.

Resumen

El propósito de este trabajo es analizar el rol que tuvieron los arquitectos en la construcción de la arquitectura pública en las reparticiones técnico-estatales desde finales del siglo XIX, siendo la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas un caso de singular interés. Desde su creación en 1906 hasta 1932, año en el que por primera vez un arquitecto, José Hortal, es nombrado director, la Dirección estuvo a cargo de notables ingenieros del campo institucional local. Sin embargo, encontramos otros personajes, cuya formación media entre el arte y la técnica, encargados de proyectar la arquitectura pública. Si bien en este proceso se reconocen actores sociales e instituciones de diversa procedencia, nos interesa analizar las redes de intercambio producidas entre las instituciones dependientes del reciente Estado federalizado: la Universidad de Buenos Aires y el Ministerio de Obras públicas. Partimos del supuesto que la construcción de las sedes institucionales del Estado supuso superar las ideas de racionalidad y economía de los saberes técnico-científicos decimonónicos, insuficientes para la expresión simbólica de la arquitectura estatal. En esta dirección, la adopción en el campo institucional local del modelo *beaux-arts* aportó las herramientas para la discusión teórica y proyectual en busca de expresar el carácter público y nacional de la arquitectura del naciente Estado moderno.

Key words

public architecture; General Direction of Architecture; *beaux-arts* education; character

Palabras clave

arquitectura pública; Dirección General de Arquitectura; enseñanza *beaux-arts*; carácter

Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU). Instituto de Investigación Historia, Teoría y Práxis de la Arquitectura y la Ciudad ((HiTePAC)-CONICET y Universidad Nacional de San Martín (UNSAM). Instituto de Arquitectura y Urbanismo (IA). Arquitecta (UNLP-FAU). Maestranda en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad, Universidad Torcuato Di Tella (UTDT). Becaria Doctoral de CONICET. Docente en Historia de la Arquitectura en UNLP-FAU y en UNSAM-IA.

magaliffranchino@gmail.com

Introducción

Desde finales del siglo XIX, el rol decisivo que tuvieron las reparticiones estatales encargadas de la construcción de las obras públicas como testimonios de la presencia material del estado, evidencia una hegemonía de los ingenieros respecto de los arquitectos. Sin embargo, en el marco del proceso de institucionalización del campo disciplinar de la arquitectura, se manifiesta una progresiva recurrencia a dicha disciplina como campo del saber especializado y diferenciado de los saberes técnico-científicos. Uno de los aspectos que evidenció esta condición fue la construcción de las sedes institucionales del naciente Estado moderno. Se parte del supuesto que su construcción supuso superar los conceptos de racionalidad y economía de los saberes técnico-científicos decimonónicos, insuficientes para la expresión simbólica de la arquitectura pública. En los debates finiseculares, la creciente necesidad de los arquitectos de construir un espacio propio dentro del campo de la construcción del hábitat, dominado hasta entonces por ingenieros y constructores de oficio, llevaría a cuestionar tales principios en busca de aquellos más convenientes para la expresión del carácter público y nacional que la arquitectura del Estado requería.

Si bien en este proceso se reconocen actores sociales, instituciones y sociedades de diversa procedencia, en el presente trabajo nos centraremos en las redes de intercambio producidas entre las instituciones dependientes del reciente Estado federalizado: la Universidad de Buenos Aires y el Ministerio de Obras públicas. En esta dirección, nos interesa analizar el rol que tuvieron los arquitectos en la construcción de la arquitectura pública en las reparticiones estatales, siendo la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas (DGA-MOP) un caso de singular interés. Desde su creación en 1906 hasta 1932, año en el que por primera vez un arquitecto, José Hortal, es nombrado director, esta repartición estuvo a cargo de notables ingenieros del campo institucional local. Sin embargo, durante este periodo encontramos otros personajes, cuya formación media entre

el arte y la técnica, encargados de proyectar, dirigir y gestionar la arquitectura pública. Este trabajo se apoyará entonces en el análisis de la trayectoria de ciertos personajes del periodo para evidenciar los intercambios de saberes y prácticas que se producen entre la DGA-MOP, la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales (FCEFN-UBA) y las sociedades más relevantes del periodo.¹

Analizar estas redes de intercambios nos permitirá evidenciar la relación dialéctica entre la modernización del Estado nacional, la institucionalización del campo disciplinar de la arquitectura y la construcción de la arquitectura pública durante los primeros decenios del siglo XX. Reconocer este nudo problemático supone abordar el trabajo desde el cruce entre los temas y las perspectivas de análisis de la historia disciplinar de la arquitectura, la historia institucional del Estado junto con la historia intelectual. Desde la década de 1980, nuevas perspectivas de análisis han vinculado la historia de la arquitectura con la historia social y los estudios culturales (Aliata y Liernur, 2004). Esto permitió cuestionar y complejizar los relatos canónicos construidos sobre el periodo 1870-1930 durante gran parte del siglo XX y enraizar su producción arquitectónica en el proceso de modernización de la ciudad de Buenos Aires y la construcción del Estado nacional (Liernur, 2001).²

La connotación de arquitectura pública posee una dimensión particular. Entendemos por arquitectura pública a las sedes institucionales creadas por el Estado que poseen una dimensión cívica relevante. Esta dimensión apela a la construcción de una imagen que simbolice una serie de valores del Estado-Nación al que hace referencia. En este sentido, los conceptos de "obra o arquitectura pública" permiten un abordaje complejo de la articulación entre arquitectura y política. Los trabajos de Ballent (2005; 2006; 2008) y Parera (2012) permiten analizar la multiplicidad de tradiciones, intereses, recursos y ámbitos de intervención de las reparticiones estatales en el proceso modernizador. Condensadas bajo la autoridad del Estado, las obras públicas son vistas en tanto instrumentos e imágenes, en términos

de símbolos o representaciones. Al mismo tiempo, el trabajo de Oszlak (2006) permite concebirlas como testimonios de la “presencia material del estado”. Esta perspectiva identifica al Estado como una “red interdependiente de instituciones” y a éstas como formas de actuación estatal “material e ideológica” de un proyecto económico, a la vez que crea y difunde valores, conocimientos y símbolos de nacionalidad con el fin de legitimar el orden institucional.

El trabajo de investigación llevado a cabo por el IDES desde el 2004 a través del Programa de “Saberes de Estado y Elites Estatales” resulta de interés para entrelazar la historia del Estado moderno con la historia de las disciplinas y de las formas del ejercicio profesional. Como afirma Plotkin (2012) la definición de los espacios de intervención del Estado moderno necesitó, por un lado, de saberes específicos legitimados por academias, universidades y sociedades de profesionales, ámbitos de producción y circulación de conocimiento y práctica profesional. Por el otro, estos saberes y sus portadores han conseguido reconocimiento social gracias a los vínculos con el Estado y los círculos de poder construidos con la elite política. En esta dirección, el periodo de estudio ha sido caracterizado en la historiografía reciente como determinante de la construcción de la arquitectura en tanto disciplina y profesión. Los trabajos de Bordieu (1983) y Williams (2001) son de relevancia para la noción de “formación” o “sociedad” de personas que conforman el campo intelectual e inciden en la cultura. Estos personajes comparten una serie de intereses, vínculos e ideas y circulan en torno a las instituciones formales y esferas del poder. En sintonía con el trabajo de Bourdieu, en el ámbito local Cirvini (2004) analiza la relación entre la construcción disciplinar de la arquitectura en tanto campo del conocimiento y práctica especializada durante la primera mitad del siglo XX y Cravino (2012) sobre los cambios curriculares de la Escuela de Arquitectura (EA) de la FCEfyN-UBA en relación con las políticas educativas universitarias.

Durante este periodo la cultura arquitectónica francesa –en particular las variaciones provenientes del llamado “academicismo” o “eclecticismo” decimonónico– fue una referencia recurrente en los círculos de la elite porteña. Esta condición supuso que tanto la representación de las instituciones del Estado como la construcción de las residencias urbanas de la alta sociedad eligieran arquitectos y modelos de referencia provenientes de la cultura francesa. En este sentido, los trabajos sobre la institucionalización de la arquitectura en Francia permiten superar los análisis realizados bajo el sesgo negativo de la noción de estilo, característica de los relatos canónicos del “movimiento moderno”, e indagar en la articulación entre políticas de Estado, institucionalización de la enseñanza y ejercicio profesional. La bibliografía es vasta, pero se destacan un conjunto de trabajos realizados en países anglosajones (Van Zanten, 1977, 1994; Egbert, 1980) y otros posteriores realizados en sede francesa y suiza (Épron, 1997; Lucan, 2009; Decommer, 2017)

Un planteo similar surgió en la historiografía local. Durante gran parte del siglo XX, la producción del periodo 1850-1930 fue caracterizada con un tono condescendiente de rechazo a toda forma de eclecticismo decimonónico proveniente de países emisores, considerados culturas centrales, frente a casos como Buenos Aires entendidos como culturas periféricas. Bajo esta teoría de la dependencia cultural, la “arquitectura del liberalismo” apareció definida como una “copia servil de modelos europeos” y al periodo caracterizado como un “ladrón de elementos arquitectónicos de otros tiempos” que formaba parte de un “largo proceso de extravíos y anacronismos estilísticos” (Buschiazzo, 1965; Gutiérrez, Ortiz, Mantero, Levaggi, 1968). En el ámbito local, varios son los trabajos que superan esta mirada y permiten abordar articuladamente la producción arquitectónica del periodo con la construcción del campo disciplinar y el ejercicio de la profesión. Los trabajos señeros de Liernur (2001), Shmidt, Silvestri y Rojas (2004) y Aliata (2006) identifican la orientación hacia el modelo *beaux-arts* en la institucionalización

de la enseñanza de la arquitectura en Buenos Aires, particularmente de la EA-FCEFYN-UBA, seguidos por los mencionados de Cirvini y Cravino. La ingeniería, en tanto campo del saber y práctica, fue abordada por Silvestri (2011), Aliata (2006) y Shmidt (2012), y en el campo de la enseñanza universitaria por Buchbinder (2005). Por último, es de singular relevancia para este artículo los trabajos de Shmidt (1995; 1997; 2012) dada la relación que plantea entre la construcción de la arquitectura pública en Buenos Aires en tanto “capital permanente”, a la luz de las teorías del sistema académico francés – fundamentalmente en la *École Nationale des beaux-arts*– y su relación con el medio local finisecular.

A partir de las relaciones propuestas, el trabajo se organiza en tres partes. En la primera se abordarán los debates finiseculares en torno a la emergencia de la arquitectura en tanto campo disciplinar y ejercicio profesional en la UBA y en las reparticiones estatales. En la segunda parte analizaremos las sucesivas modificaciones del estatuto de la arquitectura en las reparticiones estatales desde la creación del MOP hasta la emergencia de la DGA-MOP, en estrecha articulación con la orientación *beaux-arts* que adquiere la enseñanza en la EA-UBA y el conflicto que plantea en dicha repartición. Una última parte está destinada al problema del carácter de la arquitectura pública en la que se desarrollan un conjunto de casos de personajes del periodo que manifiestan una relación dialéctica entre disciplina y profesión, entre teoría y práctica. Como ha expuesto Cirvini (2004) la historiografía no ha prestado suficiente atención al valor de las revistas especializadas de arquitectura como fuentes primarias. Dada su relevancia en la fundación del campo disciplinar, a lo largo del trabajo recurriremos a los debates vertidos en el *Suplemento de Arquitectura* de la *Revista Técnica (SdeA)* y en la *Revista de Arquitectura (RdeA)* principales espacios de difusión y discusión disciplinar.

Cultura finisecular en Buenos Aires: tempranas manifestaciones de una autonomía disciplinar

Durante los últimos decenios del siglo XIX, la cultura finisecular de Buenos Aires evidenció una serie de debates acerca de la carencia de instituciones de formación artística. Intelectuales, críticos y profesionales de relevancia identificaron que la contracara de los “ideales de progreso” de una “Nación civilizada” era un excesivo materialismo evidente en algunos miembros de la elite dirigente y la burguesía porteña, apegada a los logros económicos y actividades mercantiles (Teran, 2008). Ante una sociedad que se la consideraba sumida en “el fárrago de los intereses materialistas” y dominada por “el gusto bizarro del *parvenue*”, cultivar el arte, la literatura y la filosofía, a la manera de las grandes capitales europeas, sería el camino prometedor para convertirse en una Nación culta (Malosetti Costa, 2001).

Esta situación tiene su correlato en el ámbito de la construcción material de la ciudad. En el marco de la federalización de la república, la ciudad de Buenos Aires, transformada en capital permanente de la Nación, comenzó su proceso de modernización acusando las mismas críticas. Desde los círculos de la prensa especializada, el ingeniero Enrique Chanourdie afirmaba que:

la transformación ocurrida durante las dos pasadas décadas en todas las manifestaciones de nuestra cultura social, ha sufrido su mayor acentuación en el arte arquitectónico, el arte considerado como el de mayor trascendencia en la vida de los pueblos ... No queremos por esto decir, que hayamos llegado a un grado ponderable en materia de arquitectura, muy lejos de ello; a nuestro juicio, el incremento adquirido por la construcción, bajo todos sus aspectos, ha sido muy poco secundado por el arte arquitectónico, en una palabra: el feliz empleo de la materia no ha sido, generalmente, consagrado por la belleza de la forma. (Chanourdie, 1895, pp. 135-136)

La crítica estaba dirigida hacia el devenir de la arquitectura de la ciudad de Buenos Aires entre 1850 y 1880, es decir, durante el momento de expansión urbana previo al fenómeno de metropolización. Producto de la inmigración después de la batalla de Caseros, la llegada masiva de técnicos y operarios italianos transformaron la imagen de la ciudad. Como ha observado Aliata (2003), la conferencia "La arquitectura en Buenos Aires", leída en 1880 en la Sociedad Científica Argentina por el arquitecto Juan Martín Burgos, es un pormenorizado análisis de la arquitectura realizada durante el periodo. En línea con los debates en la prensa periódica, Burgos examina la caótica imagen de la ciudad a la que juzga privada de carácter, a la manera de las naciones europeas, junto con la ignorancia que encuentra en los constructores que, no siendo arquitectos, distorsionaban el uso del lenguaje clásico y lo extendían a la edilicia privada. Esta "democratización del ornamento" defendida por la elite dirigente del periodo, fundamentalmente por Sarmiento, expone el cambio de paradigma que implica la llegada del eclecticismo al Río de la Plata (Aliata, 2003, p. 41). En este "territorio en disputa", Buenos Aires, a la manera de un gran obrador, acusa un dinámico proceso de crecimiento y construcción en el que se reconocen actores de diversa procedencia y dudosa idoneidad por la inexistencia de un marco regulatorio de la actividad edilicia, como también por la falta de una tradición académica propia (Liernur, 2001). El reclamo de Chanourdie, entonces, iba dirigido a la necesidad de crear instituciones de formación arquitectónica dado que se consideraba al arquitecto recibido en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires (FCEFN-UBA) un "Ingeniero civil que se [había] quedado corto". Los estudios en arquitectura serían la base de formación de los "verdaderos artistas" encargados de la "dirección y conservación de los monumentos públicos" (Chanourdie, 1895, p. 136).

El posicionamiento privilegiado del saber ingenieril en la cultura local fue consolidándose durante el siglo XIX. Como afirma Aliata

(2006) esta tradición se remonta hacia las instituciones y reparticiones que surgen en la época rivadaviana como parte de la reorganización de la administración estatal postrevolucionaria.³ Más cercanos a la figura del agrimensor que a la del ingeniero civil, eran considerados poseedores de "saberes urbanos" dedicados a la administración, la agronomía o la higiene pública, con el fin de llevar a cabo una reestructuración de la sociedad a partir del control y la gestión urbana. En una compleja articulación entre la tradición politécnica de los *batiments civils* franceses y la *edilizia* nor-italiana, la ingeniería, antes que imitación de modelos antiguos, había impulsado una construcción racional del conocimiento sustentado en las ciencias exactas –aritmética, álgebra, geometría, trigonometría y cosmografía– y los saberes técnico-constructivos (Aliata, 2006).

Pese a ser juzgados por sus contemporáneos como profesionales pragmáticos escindidos del debate intelectual de la época, hacia finales del siglo XIX, esta "burocracia técnica de ingenieros" era reconocida por los círculos oficiales como una profesión liberal portadora de los saberes técnicos, emblemas de la modernidad (Ballent, 2006; 2008). Esto fue posible gracias a la estrecha articulación entre instituciones educativas como la UBA y el ejercicio profesional en las reparticiones del Estado, garantizada por sus lazos con la elite política, junto con organizaciones como la Sociedad Científica Argentina (1874) y el Centro de Ingenieros (1895) que regulaban la actividad científica y el ejercicio profesional (Cirvini, 2004).⁴ Los ingenieros entonces, habían sido formados para desempeñarse en las reparticiones técnicas del moderno Estado en construcción (Ballent, 2008; Buchbinder, 2005).

La voluntad de superar esta impronta racional y pragmática de tradición ingenieril puede ser reconocida en una serie de iniciativas relacionadas con la institucionalización del campo de la arquitectura: la creación de la carrera de Arquitectura en la FCEFN-UBA (1878), la primera fundación de la SCA (1886), junto con la creación de diversas revistas

especializadas en arquitectura.⁵ En la búsqueda de “la belleza de la forma”, uno de los ámbitos en los que se manifestó por primera vez esta reacción fue en las reparticiones estatales encargadas de la construcción de las sedes institucionales. La recurrencia a profesionales cuya formación oscilaba entre el arte y la técnica supuso una progresiva incorporación de personajes formados en las Academias de Bellas Artes europeas más relevantes, siendo la *École Nationale des Beaux-Arts* (ENBA) de París la institución más prestigiosa y con mayor impacto a nivel internacional durante el siglo XIX. En línea con la tradición académica del *Ancien Régime*, desde comienzos del siglo XIX la enseñanza *beaux-arts* se orientó hacia la formación artística del arquitecto, diestro en el dibujo y la pintura, con un erudito conocimiento de las arquitecturas del pasado. A partir del dominio de una serie de técnicas proyectuales sustentadas bajo el concepto de composición y junto con la teoría del carácter, estos arquitectos tendrían que ser capaces de erigir la *Grande architecture* del Estado francés (Van Zanten, 1977; Egbert, 1980; Lucan, 2009). Desde la creación de la *École des beaux-arts* (EBA) el Estado francés desarrolló una serie de acciones que garantizaron la articulación entre los *élèves* de la institución con los cargos de mayor jerarquía en la construcción de la obra pública, en manos del *Conseil des Bâtiments civils*⁶ (Epron, 1997; Decommer, 2017).

En el ámbito local esta condición se evidencia, fundamentalmente por su alcance territorial, en el Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación (DCIN). Creado en 1875 durante la presidencia de Nicolás Avellaneda, seis años más tarde, bajo la primera presidencia de Roca y en el marco del traspaso de bienes y servicios a la Nación, se reestructuró para afrontar la construcción de obras públicas de alcance nacional. Dividido en tres Inspecciones –de Arquitectura,⁷ de Puentes y Caminos y de Irrigación– organizó las reparticiones que intervenían en el estudio, inspección y ejecución de las obras arquitectónicas a cargo del Estado y en obras vinculadas a la infraestructura ferroviaria y portuaria (Geneau, 1919; Gómez, 1935). Dada la tradición politécnica

local, esta repartición estuvo dirigida por ingenieros relevantes en el medio local.⁸ Sin embargo, las vicisitudes que atraviesa desde 1875 hasta su reestructuración con la creación del MOP (1898) permiten identificar ciertos temas fundacionales acerca del problema de los arquitectos en las reparticiones estatales y la construcción de la arquitectura pública. Ante el rol técnico, administrativo y de gestión del director del DICN, la creación en 1881 de la figura de Inspector General de Arquitectura (IGA), así como los intentos de desligar a la Sección de Arquitectura del DICN⁹ evidencia la búsqueda de profesionales que pudieran resolver “con unidad de criterio” la expresión simbólica de “la construcción de los edificios públicos” (Gómez, 1935).¹⁰

Esta particularidad aparece en los sucesivos cargos del IGA-DICN.¹¹ A los primeros –y conflictivos– casos de Enrique Aberg (IGA, 1874-1884), formado en la Real Academia de Bellas Artes de Estocolmo, y de Francesco Tamburini (IGA, 1884-1890), alumno de la *Università di Bologna* y profesor en la *Scuola di Architettura dell' Accademia di Belle Arti di Napoli*, siguió el del uruguayo Joaquín Belgrano (IGA, 1894-1901) uno de los primeros arquitectos del ámbito rioplatense formado en la ENBA de París. A su regreso se desempeñó en el DICN y en el Consejo de Obras Públicas, como también fue proyectista en el Consejo Nacional de Educación. En el campo de la enseñanza fue uno de los primeros profesores de los Cursos de Arquitectura en la Carrera de Arquitectura de la FCEfyN-UBA, siendo, asimismo, socio-fundador de la primera SCA (Crispiani, 2004; Crosnier-Leconte, 2011). A su vez, otros personajes evidencian esta condición: Carlos Altgelt, formado en Alemania en el Real Museo de Artes de Krefeld, la Real Academia de Bellas Artes y en la Real Academia de Arquitectura de Berlín, fue arquitecto en varias reparticiones del estado (DICN, Dirección General de Escuelas de la provincia de Buenos Aires, Consejo Nacional de Educación) y un personaje activo en los debates de la prensa especializada¹² (Tartarini, 2005); Juan Martín Burgos, arquitecto formado en la *Accademia di San Luca*

de Roma, se desempeñó como profesor de los Cursos de Arquitectura en la FCEFYN-UBA y trabajó en el Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires (Aliata, 2003; Shmidt, 2004); Carlos Morra, realizó sus estudios en la Academia Real de Turín y en la Escuela de Aplicación de Ingenieros y Artilleros de la misma ciudad, fue arquitecto e ingeniero militar del Consejo Nación de Educación.

Sin embargo, a finales del siglo XIX la presencia de este tipo de profesional era menor ante la inercia ingenieril en las reparticiones estatales. Si bien lograron acceder a cargos de relevancia en las reparticiones de arquitectura, los de mayor jerarquía estaban en manos de ingenieros. No obstante, estos personajes formados en las principales Academias de Bellas Artes de Francia, Italia y Alemania dominaban una serie de saberes que los diferenciaba de aquellos adquiridos en instituciones politécnicas.¹³ Como afirma Shmidt (2012), concebir estos “palacios sin reyes”, en tanto piezas compositivas, suponía evocar una serie de contenidos simbólicos de poder, solidez y belleza, al tiempo que resolver los diversos programas del nuevo Estado-Nación. Por supuesto que según la formación recibida y en sintonía con el debate acerca de los estilos nacionales, la cantera de la historia a la cual estos arquitectos recurrían cambiaba. Sin embargo, estas variaciones formales y estilísticas operaban sobre una matriz común que implicaba el manejo de sofisticadas técnicas de composición de acuerdo con las jerarquías programáticas establecidas para cada encargo. Junto con la búsqueda del carácter adecuado según su destino y emplazamiento, estos aspectos formaban parte del debate disciplinar de las principales academias de bellas artes europeas.

En sede francesa, la institucionalización de la arquitectura estaba garantizada por la articulación entre academia y *batiments civils*, llevada a cabo con una decidida voluntad política. Cabe preguntarse, ¿Qué sucede en el ámbito local, donde la tradición ingenieril domina la enseñanza y la obra pública? ¿Cuál puede ser el lugar del arquitecto, formado en instituciones de orientación *beaux-arts*,

en las reparticiones técnicas del Estado, al estar supeditada su inventiva proyectual a una cadena de decisiones políticas, técnicas y administrativas? ¿Cómo incorporar a un arquitecto autodefinido como “artista-creador” en una estructura dirigida por ingenieros? Estos interrogantes atravesarán el ejercicio profesional de los arquitectos en las reparticiones estatales durante los primeros decenios del siglo XX.

¿Arquitectos o Ingenieros? Saberes y prácticas en disputa

En el marco de la federalización de Buenos Aires, la creación del MOP bajo la ley N° 3727 que disponía la organización de ministerios nacionales (1898) tuvo el propósito de concentrar y racionalizar el funcionamiento de las reparticiones estatales existentes en una estructura centralizada en Buenos Aires con delegaciones en las provincias (Ballent, 2004).¹⁴ La necesidad de articular el modelo agro-exportador con el territorio nacional requería del estudio, la inspección y ejecución de nuevos programas edilicios, junto con una red de infraestructura que conectara el puerto de la capital con el interior del país para garantizar la circulación de las materias primas (Rocchi, 2000).

Bajo la dirección del abogado Emilio Civit pasaron a depender del nuevo ministerio la Dirección de Ferrocarriles Nacionales, la Comisión de Obras de Salubridad de la Capital y el Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación. Reorganizadas en cuatro direcciones se denominaron Dirección General de Vías de Comunicación y Arquitectura (DGVCyA), Dirección General de Obras Hidráulicas, Dirección General de Obras de Salubridad y Dirección General de Contabilidad. La encargada de “la construcción, el embellecimiento y conservación de edificios públicos y la inspección de obras particulares concedidas por la Nación” fue la Inspección de Arquitectura (IA), una de las tres oficinas de la DGVCyA (Geneau, 1919; Gómez, 1935).¹⁵ Debido a la “importancia de las obras que tenía a su cargo” y por “su escasa vinculación

con los asuntos de la DGVCyA", en 1899 la IA pasa a depender de la subsecretaría del MOP, en un intento de desprenderse de las infraestructuras viarias y de servicio. Esta condición adquirió su máxima expresión en la modificación de la estructura del MOP en 1906. El impulso dado a la construcción de obras de arquitectura de "carácter monumental" dentro MOP se evidencia en las leyes N° 3187, 4087 y 4665 (Palacios de Congreso, de Justicia y de Correos y Telégrafos); la ley N° 4270 (Edificación escolar) y la ley N° 4830 (Edificación de las oficinas en las capitales de provincia) (Geneau, 1919). Esta demanda de obras de "otra índole y distinta naturaleza" exigía mejorar el funcionamiento, distribución y fiscalización de las obras estatales. Esto condujo a la reorganización de la DGVCyA en tres direcciones: la de Ferrocarriles, la de Puentes, Caminos y Telégrafos, y la de Obras Arquitectónicas. Con la finalidad de ampliar el radio de acción de la IA, esta última comenzó a denominarse Dirección General de Arquitectura (DGA). Sin embargo, hasta 1911 la organización de la DGA fue similar a la antigua IGA-DIC, aunque aumentando su personal: debajo de la figura del Director, Vicedirector e Inspector general se incorporaron a tres arquitectos de primera clase, un ingeniero sanitario y cuatro arquitectos de segunda clase, una sucesión de "dibujantes proyectistas" de primera, segunda y tercera clase, además del personal técnico-administrativo (Geneau, 1919).

La concreta especialización según áreas de incumbencias se evidencia en la reorganización de 1911 que definirá la estructura de la DGA hasta 1932. Promovida durante la dirección del ingeniero civil Mauricio Durrieu (DGA, 1911-1915),¹⁶ los cargos de Director y Vicedirector e Inspector general fueron seguidos por una estructura de cinco secciones: la Sección de Proyectos, la de Presupuestos y Subsidios, la de Revisión de Obras y Liquidaciones, la de Conservación de Edificios, la de Inspección de Obras. Hacia 1916 aparece la figura del "Arquitecto principal" con una mayor especialización de las Secciones: la Oficina de instalaciones especiales (sanitarias y

electromecánicas) y la Oficina de catastro. (*Boletín de Obras Públicas* [MOP], 1916). A pesar de la aparición de dicha figura, antes que proyectistas, los cargos jerárquicos tenían un perfil eminentemente técnico, cuyos responsables se encargaban de coordinar las Secciones en relación a los proyectos, cálculos, presupuestos, junto con la elaboración de las especificaciones e informes técnicos y la interpretación de contratos, medianerías y servidumbres.

Podríamos afirmar que la relevancia que tuvo la figura del Inspector General de Arquitectura (IGA) del DICN en la construcción de la arquitectura pública a finales del siglo XIX tiene su correlato en el problema de las competencias de la Arquitectura dentro del MOP. En este sentido, la mayor especialización que adquirió la DGA a partir de 1911 evidencia un cambio fundamental del rol del IGA: si en el DICN era considerado el autor intelectual de las obras, cuya capacidad inventiva lo convertía en la voz autorizada ante las decisiones proyectuales a tomar, en la DGA-MOP este rol proyectual sería asumido por la Sección de Proyectos, relegando las incumbencias técnicas, de gestión y administración de las obras a las demás Secciones, coordinadas por los tres superiores de la Dirección (el Director, Vicedirector e Inspector). Por lo tanto, aquello que se proclamaba como el sello distintivo de la formación de los arquitectos, es decir, la inventiva proyectual resultante del manejo de técnicas compositivas apoyadas en el conocimiento de la historia sería un aspecto subordinado a una cadena de decisiones técnicas en esta Dirección.

Al mismo tiempo, desde el ámbito institucional de la arquitectura se reconocen posiciones encontradas sobre el ejercicio de la profesión en la "administración pública". A diferencia de lo que sucedía en el ámbito francés, donde el cargo en una *agence* del Estado era símbolo del prestigio y reconocimiento social que legitimaba a los arquitectos, este tipo de empleo fue enfáticamente cuestionado por los miembros más relevantes de las instituciones y corporaciones del campo disciplinar local.

Tanto desde la Escuela de Arquitectura de la FCEyN-UBA, primera institución de enseñanza de la arquitectura fundada en 1901, como desde la refundada SCA, ámbito de reconocimiento y legitimación de carácter corporativo que representaba los ideales de una elite del campo disciplinar, durante los primeros decenios del siglo XX se defendió la idea de un "arquitecto-patrón" que como profesional liberal dominara intelectualmente el proyecto, construcción y ejecución de la obra. La posición de esta modalidad de ejercicio profesional fue promovida por Alejandro Christophersen. Es sabida su relevancia en la construcción del campo institucional. Siendo fundador y profesor de la EA-UBA y miembro fundador de la SCA, tuvo una activa participación en los debates de la prensa especializada y en los círculos oficiales artísticos, considerando al empleo de los arquitectos en la administración pública como una "salida laboral menor" que incorpora a los "peores capacitados" para producir "obras mediocres" (Christophersen, 1931, p. 409).

Esta reticencia aparece en el reclamo de los arquitectos nucleados en torno a la SCA para que las obras de arquitectura pública fueran asignadas por Concurso. Históricamente, la figura del concurso de arquitectura puede ser entendida como un instrumento disciplinar que surge en el Renacimiento y se consolida en la enseñanza académica francesa desde el siglo XVIII. Como reconoció Silvia Cirvini, en el medio local tanto los congresos como los concursos, en tanto "prácticas y dispositivos", fueron una modalidad del ejercicio profesional "diferenciadora" entre los demás agentes de la construcción, medio de legitimación y debate en las instancias fundacionales del campo disciplinar (Cirvini, 2004, p. 233). Esta práctica fue relevante en la construcción de obras públicas significativas del periodo, como el caso del concurso para el Congreso de la Nación o los edificios institucionales de la nueva ciudad de La Plata.¹⁷

Sin embargo, la creciente incumbencia de las agencias estatales en la construcción de la arquitectura pública suscitó enfáticas críticas desde el círculo de la SCA. En línea con la

posición mencionada de Christophersen sobre el arquitecto como "empleado público", las críticas se dirigían a la transparencia en la adjudicación de las obras y los medios arbitrarios de contratación de profesionales. En reiteradas oportunidades los premios se declaraban desierto y se procedía a la contratación directa de profesionales, en su gran mayoría extranjeros, que ostentaban poseer vínculos directos con las altas esferas del poder. (Cirvini, 2004, p. 256) Una medida tendiente a rectificar esta situación fue la elaboración del primer reglamento de concursos de la SCA en 1903. La finalidad consistió en promover la práctica de los concursos como modalidad de encargo para erigir la obra pública. Publicado en el SdeA de 1904, condensaba las aspiraciones de una mayor presencia de los arquitectos en la composición de los jurados al considerar que en su mayoría estaban compuestos por funcionarios públicos carentes conocimientos disciplinares. (Cirvini, 2004, p. 256)

Simultáneamente a esta mirada, el mencionado Carlos Altgelt, quien se jactaba de firmar sus obras como "arquitecto-no ingeniero", llamaba a "deslindar" ambas profesiones, exigiendo que sean arquitectos quienes ocupen los cargos jerárquicos en las reparticiones estatales. En un artículo del SdeA de 1909, Altgelt reconocía que había sido el Poder Ejecutivo quien por primera vez reconoció esta necesidad al disponer que la Sección de Arquitectura se autonomice del Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación, a cargo de obras infraestructurales. En una defensa de la condición de "arte bella" de la arquitectura, arremete contra los saberes, incumbencias y ética de los ingenieros locales, señalando la complicidad del Estado en el otorgamiento de sus obras a todos los ingenieros hidráulicos y de vialidad. En esta dirección, establece la diferencia entre arquitectos e ingenieros:

Voy á establecer ... la diferencia entre las dos profesiones que nos ocupan. La ARQUITECTURA es la primera entre las BELLAS ARTES; el Arquitecto es un ARTISTA (y un técnico); La INGENIERÍA es CIENCIA PURA, con exclusión absoluta de todo ARTE

BELLO; el Ingeniero no es exclusivamente (sic) TÉCNICO, puede ser una notabilidad en su profesión, careciendo de todos los dones naturales, aptitudes y conocimiento que caracterizan al ARTISTA. (Altgelt, 1909, p. 145)

Para luego afirmar:

nuestra Facultad, en cuyo seno los Arquitectos no tienen ni voz ni voto ... siempre trató de rebajar á los Arquitectos á la categoría de simples dibujantes ... sosteniendo que el ARTE arquitectónico es una rama de las CIENCIA del Ingeniero, la más fácil de dominar; que los fracasados en Ingeniería son suficientes para Arquitectos ... que todas ellas demuestran cómo justamente en la enseñanza es donde más daño hace la confusión de las profesiones, pues mal puede uno enseñar lo que no ha aprendido. (Altgelt, 1909, p. 150)

Ambas posiciones revelan un territorio en conflicto en el que se superponen visiones contrastantes sobre la relación entre Estado, obra pública y arquitectos e ingenieros. De esta manera el artículo de Altgelt recoge de modo elocuente la disputa acerca de las incumbencias de los arquitectos en las reparticiones estatales y permite dirigirnos al corazón mismo de las discusiones disciplinares de la EA-UBA. Lo paradójico de esta situación es que la exigencia de una equilibrada formación entre arte y técnica fuera promovida por ingenieros de relevancia del ámbito universitario y las reparticiones estatales. El primero de ellos fue el ingeniero Luis Huergo, quien como decano de la FCFyN-UBA impulsó la creación de la Escuela de Arquitectura. Pero el caso más significativo para nuestro tema es el del mencionado Mauricio Durrieu. Siendo Director General de Arquitectura durante el periodo 1911- 1916 promovió la especialización de la repartición, y fue quien, hacia 1914 y como miembro del Consejo Directivo de la FCFyN-UBA participó en la elaboración de la Reforma del Plan de estudios de la EA más significativa desde su creación. En el diagnóstico que realizaba sobre los primeros planes de Estudio de la carrera afirmaba que:

Los autores del plan vigente en esa carrera ... procuraron subsanar, al redactarlo, la falta de preparación artística previa de los alumnos que se presentaban para seguir estos estudios ... La consecuencia ha sido que los alumnos actuales, mal preparados en ciencias ... llegan al final de la carrera con preparación más deficiente aún, que en la rama artística. (Durrieu, 1915, p. 2)

Y afirma luego:

nuestro país no tiene tradiciones artísticas y carece de edificios ... que puedan servir para la enseñanza; aquí no hay aún ideas artísticas propias ... y es difícil llegar a formularlas por la diversidad de origen y escuelas profesionales ... en las que hay un marcado cosmopolitismo puesto en evidencia por la variedad de gustos y estilos ... Buscando satisfacer esta necesidad, el nuevo plan ... responde el propósito de crear aulas de composición arquitectónica análogas a las que existen en la Escuela de Bellas Artes de París y otras, donde los profesores tienen cada uno su taller (atelier) al que adscriben sus alumnos. (Durrieu, 1914, s/p)

Estos debates exponen la tensión entre la dimensión artística y técnica que debía poseer la arquitectura y vinculan enseñanza, profesión y construcción de la arquitectura pública. Como afirmó Altgelt, las primeras voluntades “de deslinde” entre arquitectos e ingenieros surgieron a finales del siglo XIX, en la reorganización de las reparticiones estatales a través del Poder Ejecutivo que buscaba dotar de carácter monumental a las sedes institucionales. Pero Altgelt indicó que se trató sólo de un deslinde administrativo, dado que el Poder Ejecutivo siguió “entregándole toda la profesión del Arquitecto a esos Ingenieros de Hidráulica y Vialidad ... tan incompetentes como una *chauffeur* para componer cronómetros”, evidente en la “mala calidad de nuestros edificios públicos (y de muchos privados) en el doble sentido artístico y técnico” con “mala distribución, falta de comodidad (ascensores, etc), confort (calefacción), aire, luz ... a la vez que deplorable arquitectura” (Altgelt, 1909, p. 146).

Pero no sólo era un problema entre ingenieros y arquitectos, sino también se dirigía al interior del campo disciplinar, donde la voluntad de consolidar la figura del arquitecto en su doble condición de “artista” y “profesional liberal” colisionaba con la concepción de la época acerca del empleo público. En esta coyuntura, la DGA incorporará más arquitectos del núcleo institucional de la EA-UBA, ya con una orientación decididamente *beaux-arts*, para afrontar la construcción del programa institucional del Estado después del Centenario de mayo. Distinguidos en la prensa gráfica de la época y cuestionados hacia el interior de la disciplina, estos personajes serán los responsables de dotar de una mesurada monumentalidad a las sedes institucionales construidas hasta principios de la década de 1930.

Una mesurada y austera monumentalidad. La construcción de la arquitectura pública en el territorio nacional

En el marco de la extensión del proyecto modernizador al territorio nacional, a partir del Centenario de mayo la DGA-MOP fue la encargada de la construcción de centenares de nuevas sedes institucionales que exhibieran “la presencia material y simbólica” del Estado. Esta situación dio cuenta del progresivo aumento de intervención del Estado en la sociedad, particularmente en aquellas ciudades cuyo rol político-administrativo fue consolidándose como cabeceras de partido o capitales de provincias (Oszlak, 2006). Estas sedes respondían a un vasto programa de la administración estatal, instituciones de enseñanza y de carácter asistencial, así como de edificios conmemorativos y de equipamiento.¹⁸

Que la DGA se encargara del proyecto, ejecución y control de las obras dependientes de la Nación evidenciaba un problema. A pesar de la sanción de la ley N° 3727 en 1899, en la que se atribuía al MOP el derecho del “estudio y realización de toda obra de arquitectura a construir por la Nación” existían otras oficinas técnico-administrativas que

funcionaban en dependencias nacionales y que tenían la facultad de proyectar, construir o intervenir en las obras de arquitectura nuevas o existentes” (Geneau, 1919). Si bien en 1906 durante la presidencia de Figueroa Alcorta se estableció que el MOP fuera el intermediario con los Ministerios que solicitaran a la Nación realizar obras de arquitectura, estas oficinas podían intervenir en la toma de decisiones, desde proponer el programa de necesidades, precisar una distribución deseable, hasta aprobar o desestimar un anteproyecto o licitación. Esta situación aparece en varias oficinas: por ejemplo, el Consejo Nacional de Educación dependiente del Ministerio de Justicia e Instrucción pública; el Banco de la Nación y el Banco Hipotecario Nacional, ambos dependientes del Ministerio de Hacienda; y la Comisión Nacional de Casas Baratas, dependiente del Ministerio del Interior. Al multiplicarse la cantidad de obras –y las incumbencias compartidas con otras oficinas técnicas– se complejizaba aún más uno de los principales conflictos del rol de los arquitectos en la DGA: su condición de autor intelectual.

Analizar esta condición implica detenerse en la conformación de esta Dirección, en particular en la Sección de Proyectos, oficina que asume desde su nombre la competencia específica de la arquitectura proclamada desde la disciplina. Para esto es necesario reconstruir la nómina de los arquitectos que trabajaron en esta Dirección desde su creación hasta la década de 1930. El material documental que se conserva en los Boletines de Obras Públicas (BOP), en los informes de la DGA y en el centenar de planos firmados por las autoridades de la repartición resulta fragmentario y ambiguo. El BOP de 1913 detalla el “personal superior del MOP”, donde aparece varios arquitectos de la DGA: Carlos Geneau, como “Arquitecto principal”; Eduardo Zavaleta, “segundo Jefe de la Sección Revisión de obras y liquidaciones”; Juan Fla, “Jefe de la Sección de presupuestos y subsidios”; Julio C. Rodríguez, “Jefe de la Sección de conservación de edificios” (de Capital Federal) junto al segundo Jefe, Mario Gabrici; Enrique Cuomo, “Jefe de la Oficina de obras sanitarias”.

Resulta interesante observar la constitución de la Sección de Proyectos: en el BOP se menciona a Juan Cornelio Van Dorsser Az como Jefe de proyectos, un holandés formado en la ENBA (1883-1888) que luego de trabajar en París y ser profesor de Arquitectura en la Academia Coolvest de Rotterdam (Crosnier Leconte, 2011) llega a la Argentina hacia 1913 y se desempeña como profesor de Composición arquitectónica y de Historia de la Arquitectura en la EA-UBA. Como Segundo Jefe figura Domingo Pitella, arquitecto graduado en 1916 en la EA-UBA¹⁹ (BOP, 1915- 1916²⁰). Sin embargo, al contrastar estas publicaciones oficiales con los planos producidos por la DGA, la nómina de arquitectos participantes se multiplica y sus competencias se complejizan. En la Sección de Proyectos aparecen planos firmados bajo el título de "preparado por" o "revisado por", o bajo el nombre de "Sección de proyecto A" o "B", ocasionalmente acompañados con el apellido de algún arquitecto. Esta documentación hace suponer la existencia de equipos de proyecto operando en simultáneo, liderados por los profesionales de mayor experiencia en la repartición.²¹

En estos planos aparecen las firmas de Manuel Torres Armengol, arquitecto graduado en 1906 en la EA-UBA, así como Alberto Belgrano Blanco graduado en 1922 en la misma institución, junto al ya mencionado Van Dorsser Az.²² Pero el caso más emblemático es el de René Villeminot. Siendo un arquitecto francés ganador del *Second Première Grand Prix de Rome* en la ENBA, viajó a Buenos Aires en 1909 como resultado de obtener el Primer premio en el Concurso internacional del Policlínico José de San Martín, promovido por el MOP. En el marco de la mencionada reforma del Plan de estudios de la EA-UBA se incorporó como profesor en los Talleres de composición arquitectónica y decorativa. No exento de conflictos, Villeminot fue consolidando su figura dentro y fuera de la Escuela como uno de los personajes más relevantes de los primeros decenios del siglo XX, en su doble condición de maestro de Taller y de proyectista del MOP, autor de decenas de obras de arquitectura estatal (Franchino, 2016).

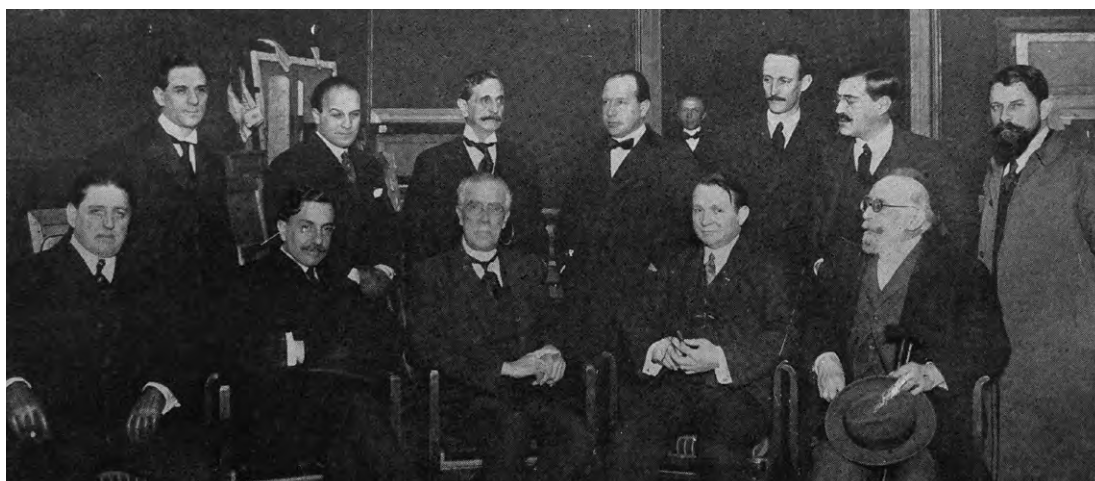


Figura 1. X Salón Nacional de Bellas Artes, 1920. Jurados. Sección Pintura: Cupertino del Campo, Ernesto de la Cárcova, Enrique Prins, Pio Collivadino, José León Pagano. Sección escultura: Torcuato Tasso, Honzalo Leguizamón Pondal, Atilio Chiappori, Arturo Dresco, Felix Pardo de Tavera. Sección Arquitectura: Martín Noel, Alejandro Bustillo, Alberto Coni Molina, Alejandro Christophersen, René Villeminot. Archivo familia Chedeville-Villeminot. Tarjeta de invitación a Villeminot y recorte del Diario *El Hogar*, (septiembre de 1920.)

A diferencia de los personajes mencionados, Villeminot presenta una vasta producción durante los quince años en los que trabajó en esta repartición en calidad de proyectista. Los más de seiscientos planos elaborados evidencian una producción de más de cincuenta obras en importantes ciudades del

centro y noroeste del país.²³ Entre ellos se destacan los proyectos escolares para Colegios Nacionales, como el caso de Corrientes (1916) y de Mercedes (1917) como también el Colegio Nacional y Liceo de Señoritas Usimón de Iriondo de Santa Fe (1916).

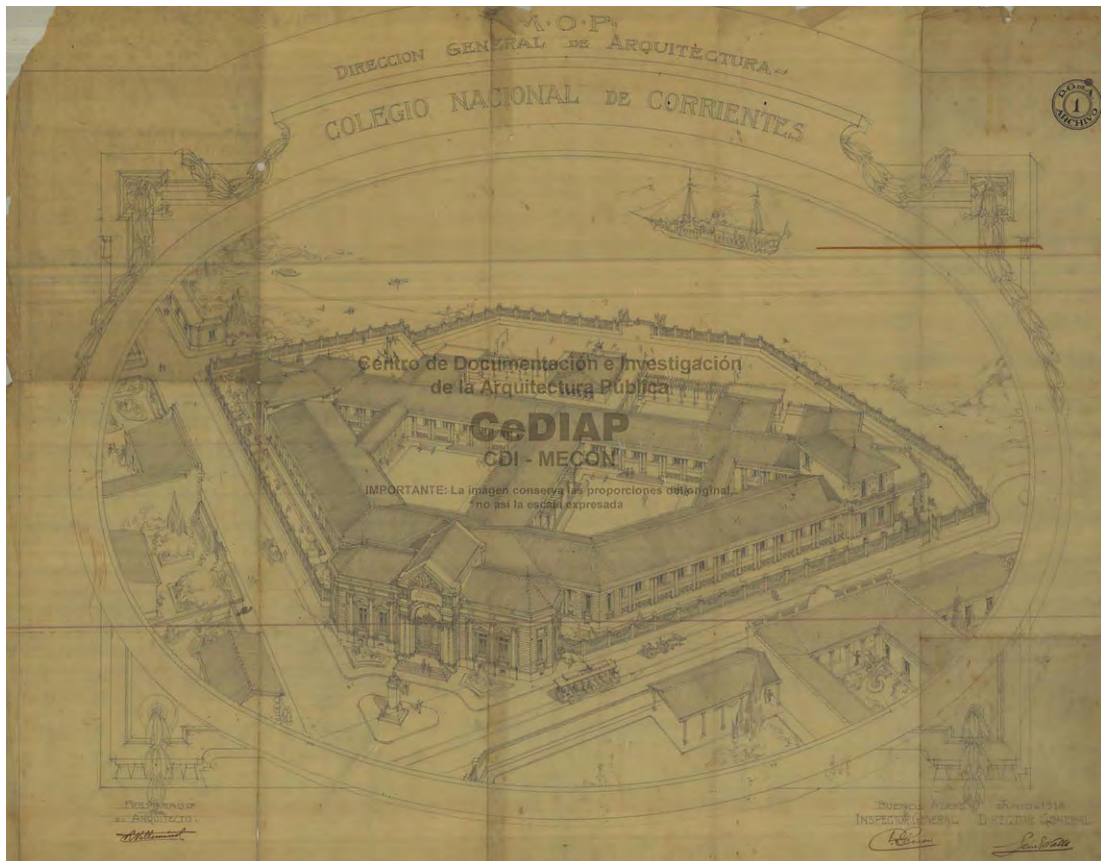


Figura 2. René Villeminot, Colegio Nacional como el de Corrientes (1916). Axonometría. Documento perteneciente al archivo del Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública –CeDIAP– del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

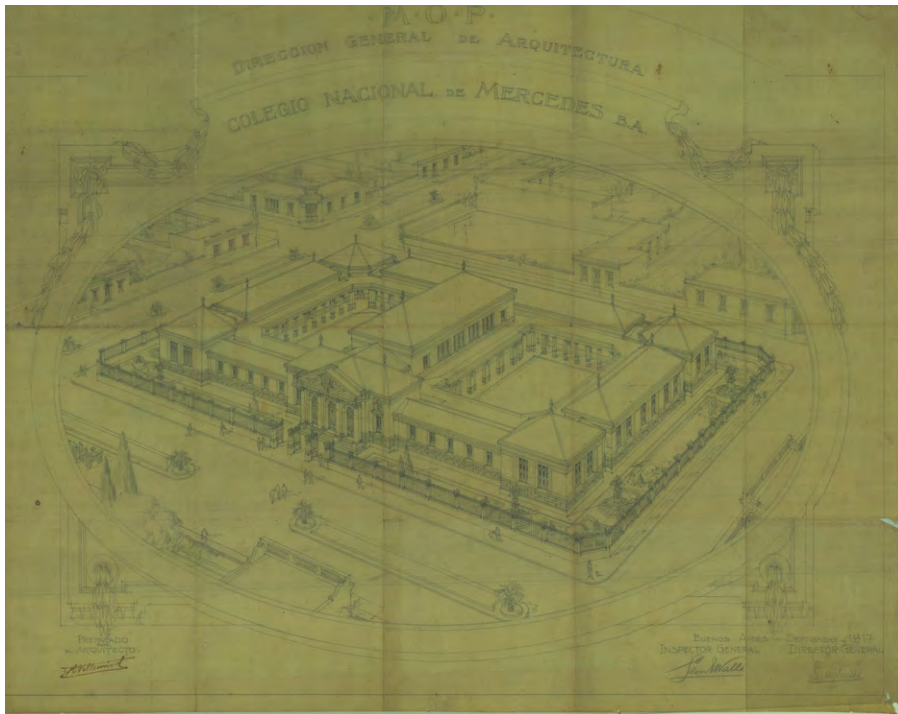


Figura 3. René Villeminot, Colegio Nacional como el de Mercedes (1917) Axonometría. Documento perteneciente al archivo del Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública –CeDIAP– del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

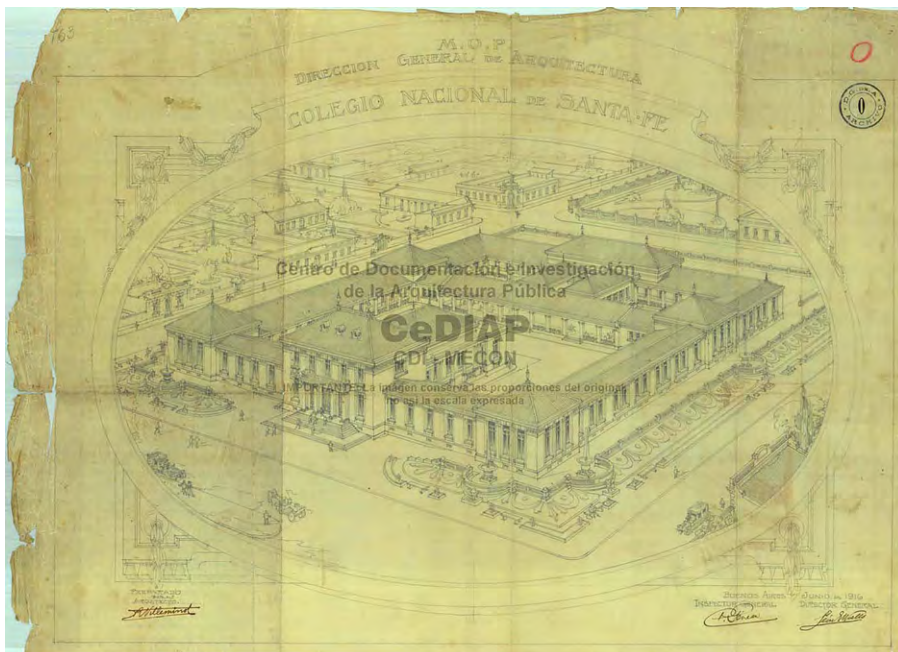


Figura 4. René Villeminot, Colegio Nacional y Liceo de Señoritas Usimón de Iriondo de Santa Fe (1916). Axonometría. Documento perteneciente al archivo del Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública –CeDIAP– del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

Con un volumen de producción considerablemente menor aparece el mencionado Van Dorsser Az, autor del anteproyecto para Museo de Historia natural de Buenos Aires (1913).²⁴ Desde mediados de la década de 1920 encontramos a Alberto

Belgrano Blanco firmante por la Sección de proyecto "B" con el proyecto para el Club atlético de la Ciudad de Buenos Aires (1928) y Torres Armengol como autor de la Universidad Nacional del Litoral en la ciudad de Santa Fe (1926).²⁵

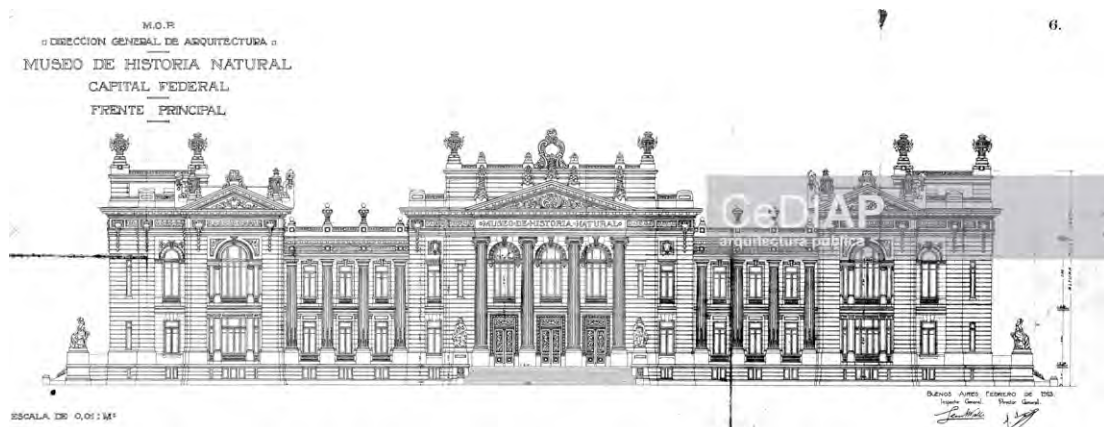


Figura 5. Juan Cornelio Van Dorsser Az, Fachada principal del Museo de Historia natural de Buenos Aires (1913). Documento perteneciente al archivo del Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública –CeDIAP– del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

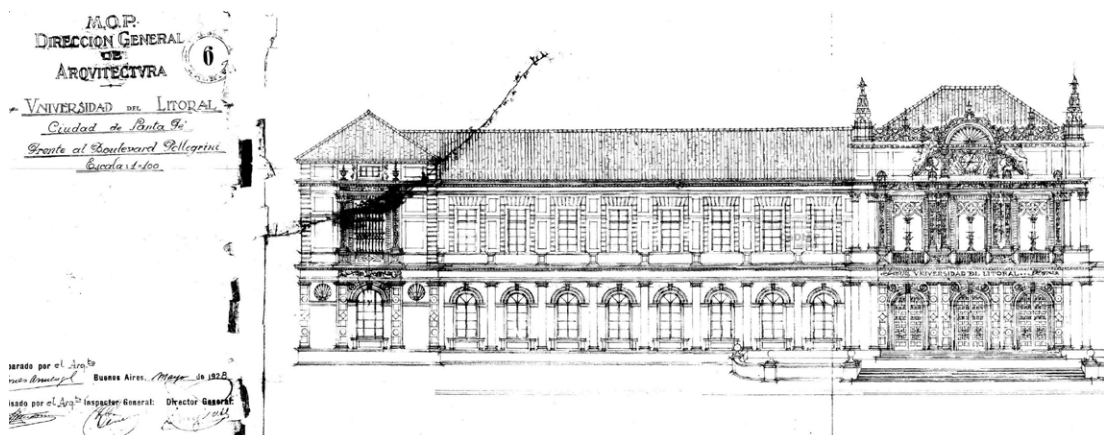


Figura 6. Manuel Torres Armengol. Fragmento fachada Principal de la Universidad Nacional del Litoral de Santa Fe (1922). Documento perteneciente al archivo del Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública –CeDIAP– del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

Hasta el momento no encontramos criterios precisos en la asignación de los proyectos a realizar, sea por tipo programático o por área geográfica. En oportunidades coinciden varios profesionales operando en simultáneo sobre las escalas de definición de un mismo proyecto. Sin embargo, lo que vincula a estos arquitectos es su pertenencia a la EA-UBA, ya sea como profesores –en el caso de Villeminot y Van Dorsser Az– o como graduados. Podríamos suponer que la figura de Mauricio Durrieu resulta clave en esta articulación, y que se mantendrá durante la dirección del ingeniero Sebastián Ghigliazza (1916-1932). Además de ser director de la DGA-MOP, durante su

gestión como Director (1911-1915) Durrieu fue profesor y miembro del Consejo Directivo de la EA-UBA, lo cual evidencia una nueva etapa en la que los profesores y ex alumnos de la escuela se desempeñaron en la Sección de Proyectos. Esta estrecha relación entre ambas instituciones comienza en 1913, en el momento en el que la Escuela reforma su Plan de estudios y orienta la formación hacia el modelo *beaux-arts*, tanto por el método de enseñanza que propone –el *atelier* incorporado a la estructura curricular como taller de composición– por las materias de orientación artística que introduce, como por los profesores que incorpora (Franchino, 2016).²⁶

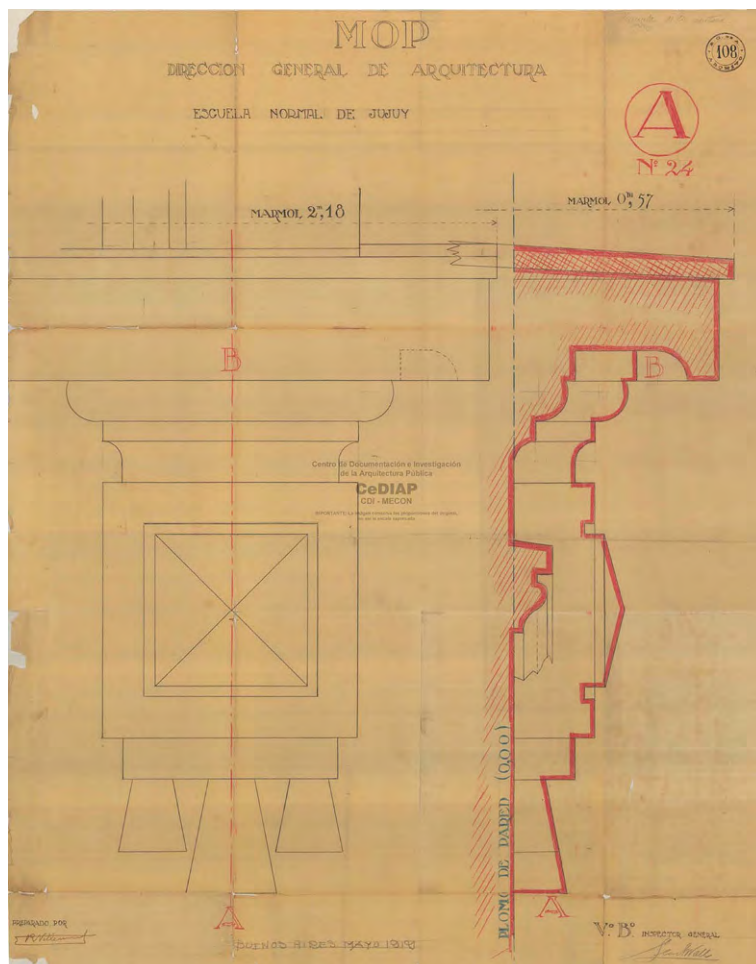


Figura 7. René Villeminot. Escuela Normal Mixta de San Salvador de Jujuy (1918). Sección y vista de ménsula de la ventana (1919). Escala 1:1. Documento perteneciente al archivo del Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública –CeDIAP– del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Un aspecto interesante para analizar en la producción arquitectónica de esta Sección es el problema del carácter de la arquitectura del Estado, en su doble acepción de pública y monumental, y en particular aquellos debates acerca de los valores estéticos que las sedes institucionales debían expresar. Durante el siglo XIX, en el clima de la construcción de los Estados modernos, la elección de los estilemas del pasado apropiados para construir los nuevos lenguajes nacionales fue un tema de debate internacional. Como afirma Shmidt (2012), en el cruce entre modernización y nacionalidad la teoría del carácter de tradición *beaux-arts* introdujo el problema de la búsqueda de la expresión simbólica de las nuevas instituciones del Estado.

En el escenario local, el desarrollo de la arquitectura finisecular en la ciudad de Buenos Aires, en su doble condición de ciudad capital y metrópolis, evidenciaba un conflicto estético por la presencia de diversas colectividades de inmigrantes que recurrían a repertorios estilísticos propios en busca de trasladar sus representaciones de origen al medio local (Liernur, 2001). La categoría de eclecticismo con la que se definió a la arquitectura del periodo no sólo suponía la adopción estilística según el modelo de referencia elegido. En el contexto local, el eclecticismo fue el resultado de la ausencia de debate y confrontación en un medio que carecía de instituciones, teorías y sociedades profesionales que construyeran un principio de acuerdo (Aliata, 2003, p. 41) Pero a medida que se crea el marco institucional, esta ausencia se transforma en necesidad de discusión acerca del marco de legalidad de la arquitectura, de los modelos de referencia que adopta y las doctrinas que pondera. Como afirma Épron (1997) el eclecticismo puede ser entendido como una discusión sobre el proyecto, sobre cómo inscribirlo en la historia de la arquitectura y cómo adaptarlo a los nuevos programas de la sociedad moderna. Es una operación proyectual selectiva de elementos del pasado que mediante el acto de composición permite el ensamblaje de estas piezas para transformarlas y resignificarlas en nuevo conjunto. Y es desde la dimensión

proyectual en tanto instrumento de dominio disciplinar que los arquitectos intentarán construir una figura de autoridad en el universo de la construcción.

En este clima de debate, la discusión acerca del carácter "nacional" de la arquitectura aparece asiduamente en la *RdeA*. Provenientes de diversas tradiciones –en su mayoría de la cultura académica francesa pero también la italiana y alemana– a la manera de tratados, compendios y diccionarios circulaban por las bibliotecas de la EA, la SCA, la Biblioteca Nacional y el Colegio Nacional (Shmidt, 1995). Estas teorías aparecieron reformuladas en los cursos de Teoría de Arquitectura de la Escuela a cargo de Pablo Hary y fueron publicadas en la *RdeA* a partir de 1916. Si pensamos en su doble rol como uno de los ideólogos de la EA y profesor de Teoría, materia de relevancia en la formación *beaux-arts*, su exposición resulta significativa. Reivindicando al eclecticismo como condición de la arquitectura de la época, Hary afirmaba que el tiempo presente no tenía un estilo dado "porque los conocemos a todos y porque no tenemos netamente una tendencia nacional" (Hary, 1916, p. 11). ¿Pero qué entendía por estilo? El estilo, afirmaba, "es el carácter, es el indefinible acento de sinceridad y de vida que emana de toda obra maestra" (Hary, 1916, p. 11). En la búsqueda de consenso, define a la arquitectura como el "arte de construir con *conveniencia, solidez y expresión*" (Hary, 1916, p. 3). *Conveniencia*, entendida como la armonía entre el destino y la obra; *Solidez*, en tanto exigencias de la construcción que concilie la estática con la definición formal de la obra; *Expresión*, en tanto el edificio enuncie su destino mediante el uso de los materiales, la morfología y el decoro.

Asociada a la idea de belleza, la definición de *convenance*, de tradición francesa dieciochesca, aparece reelaborada en el siglo XIX a través de los escritos de Hyppolithe Taine, *Philosophie de l'Art* (1865) y de Charles Blanc, *Grammaire des Arts du dessin. Architecture, Sculpture* (1867). Por un lado, el *caractère* exterior de la obra debería apelar a la "verdadera" solidez: no sólo tenía que serlo

sino parecerlo. Por el otro, el carácter debía asentarse en la *teoría del milieu*, formulada por Taine. En este caso, se definía en relación al entorno natural, entendido como las particularidades del clima, la geografía o la tradición “nacional” (Franchino, 2016). Por lo tanto, la teoría del carácter no sólo involucraba la noción de *convenance* anteriormente planteada sino también el dilema de crear un estilo “nacional” atento a la diversidad de climas y geografías.

En este marco, y como reacción al denunciado cosmopolitismo metropolitano porteño, surgieron las primeras reivindicaciones de la época colonial como las de Alejandro Christophersen, Martín Noel o Juan Kronfuss, argumentando la capacidad que éste estilo tenía para responder a necesidades y posibilidades locales. En todos los casos el inconveniente era definir cuál era el modelo de arquitectura colonial, teniendo en cuenta sus variaciones estilísticas, programáticas y materiales a lo largo de tres siglos de dominación española (Liernur, 2001). En esta dirección, para Hary era preciso estudiar rigurosamente las obras del pasado colonial. Afirmaba: “Cuidado, pues, con un neocolonial, y ante todo ver si el colonial reúne las virtudes clásicas o educativas, lo que llamé poder germinativo, suficientes para iniciar un Renacimiento Argentino” (Hary, 1915, p. 10). A excepción de las iglesias, si bien el resto de las obras le parecían obras dignas, su “baja” calidad no las convertía en estilo. Y continúa: “la fuerza educativa de la estructura colonial es una lección de adaptación de recursos” (Hary, 1915, p. 10).

El problema entonces consistía en hacer convivir las jerarquías programáticas de la legalidad clasicista, tamizadas por la enseñanza académica francesa, con esta arquitectura considerada “menor e innoble”. Además de motivos ornamentales, la apelación a un pasado colonial se dirigía a recuperar valores de simplicidad material y constructiva, así como la utilización de materiales de la región y su adecuación a la mano de obra local.

La obra del mencionado Villemín permite evidenciar estas tendencias y así recorrer

el dilema del carácter de la arquitectura en la DGA-MOP durante el periodo. Los proyectos elaborados para el programa escolar evidencian una nueva y sofisticada técnica compositiva que opera sobre la matriz de regularidad decimonónica. En estos casos la pretendida monumentalidad *beaux-arts* aparece mesurada, mediada por la racionalidad propia de la tradición local (Franchino, 2016). Esta medida puede explicarse por varios motivos. Hacia finales de la década de 1910, las ciudades en las que se construían estas obras poseían un paisaje eminentemente rural, contrario a la escala de las ciudades capitalinas. Si para los encargos institucionales de los centros urbanos se recurría a la variable del clasicismo francés, el carácter suburbano de las ciudades provinciales le permitía buscar otras fuentes de referencias validadas por la historia. La manera de conciliar la ortodoxia del clasicismo francés con otras canteras de la historia afines a la variedad del clima y la geografía “nacional” se evidencia en el manejo de la utilización de los órdenes clásicos, la decoración aplicada y los materiales. En la serie de Colegios Nacionales mencionados, las fachadas aluden a una articulación formal afín a las villas palladianas, cuyo sobrio repertorio estilístico es conciliado con elementos de tradición local como son las cubiertas inclinadas revestidas de teja colonial. La concordancia entre esta despojada clasicidad con motivos locales le permitía, a su vez, adecuarse a las condiciones presupuestarias de los materiales, mano de obra y técnicas constructivas disponibles en cada región.

Como en obras escolares anteriores al Centenario, la carga ornamental representativa aparece en las fachadas principales y vestíbulos de las áreas jerárquicas como la administración, la dirección y la sala de profesores. Tal es el caso de la heráldica patria: la utilización del frontis clásico como resalte del módulo central del cuerpo principal aparece enfatizado por el escudo, enaltecido con motivos ornamentales celebrativos como guirnaldas que acompañaban el nombre de la institución. Es la propia dimensión proyectual,

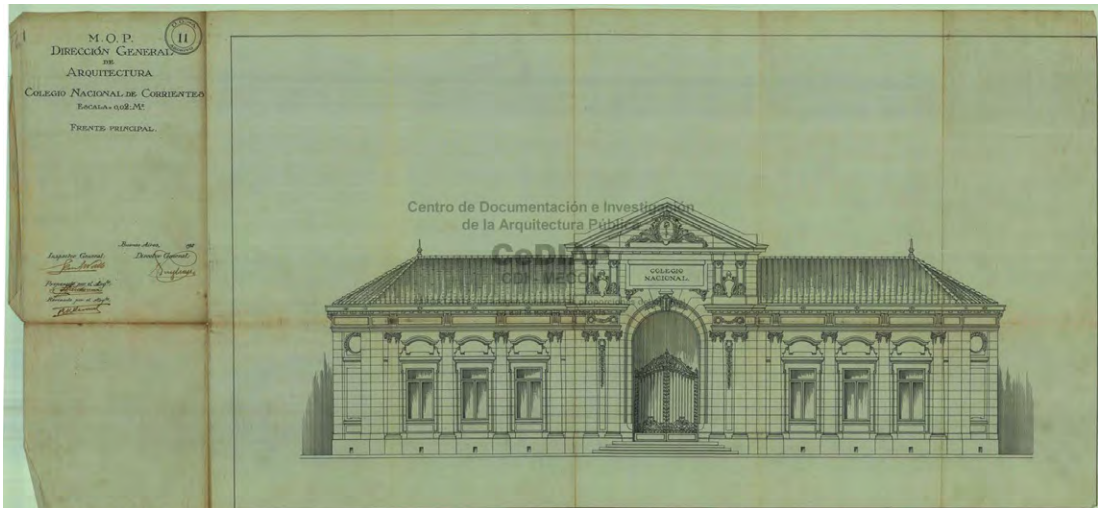


Figura 8. René Villemín. Colegio Nacional de Corrientes (1916) Frente principal. Sección y vista. Documento perteneciente al archivo del Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública –CeDIAP– del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

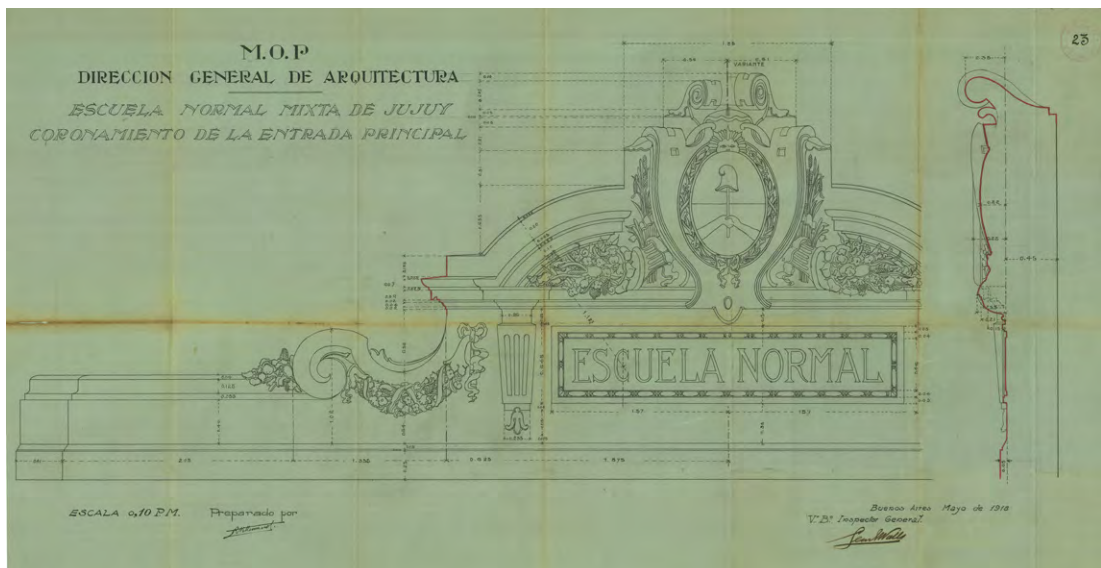


Figura 9. René Villemín. Escuela Normal Mixta de San Salvador de Jujuy, (1918). Detalle del escudo en el cuerpo central de la fachada principal. Sección y vista. Documento perteneciente al archivo del Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública –CeDIAP– del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

en este caso entendida en tanto composición decorativa, la que permite a los arquitectos definir desde la escala del conjunto hasta el detalle. Esto se evidencia en las decenas de planos dedicados a la definición al detalle – llegando a la definición en escala 1:1– de las piezas ornamentales de cada obra.

No obstante, la mayoría de las obras a cargo de Villemín fueron proyectadas entre mediados de la década de 1910 y comienzos de la década de 1920. Hacia finales de esta década, las libertades estilísticas eran más evidentes. Tal es el caso del repertorio estilístico utilizado en el proyecto para la Universidad

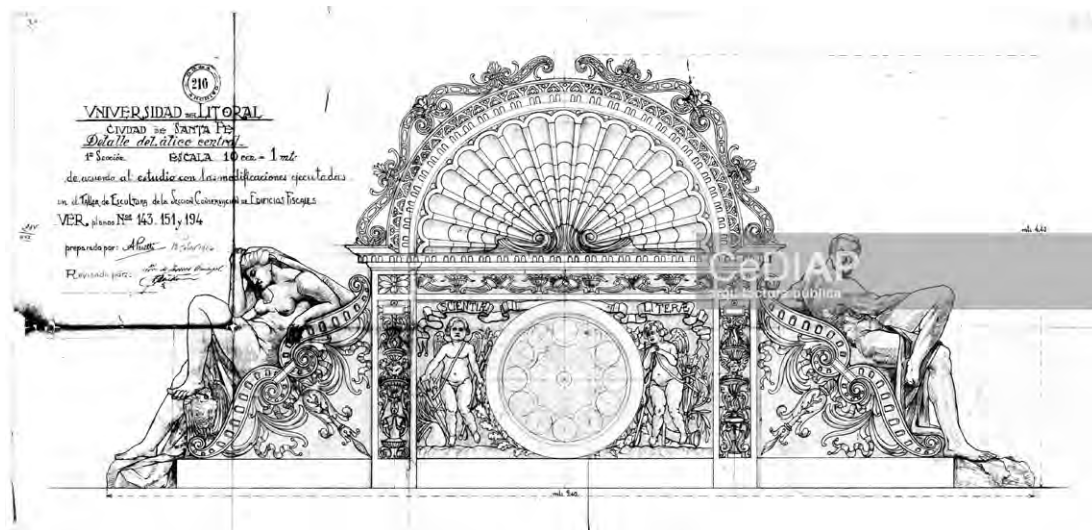


Figura 10. Manuel Torres Armengol. Universidad Nacional del Litoral de Santa Fe (1922) Detalle ático central según modificaciones ejecutadas en el Taller de Escultura (1932). Detalle del escudo en cuerpo central de fachada principal. Sección y vista. Documento perteneciente al archivo del Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública –CeDIAP- del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas)

Nacional del Litoral de Santa Fe de Manuel Torres Armengol. Como observa Parera (2012) a pesar de operar sobre una matriz compositiva *beaux-arts*, las fachadas incorporan elementos lingüísticos del repertorio clásico que conviven con motivos ornamentales de otras tradiciones. En el cuerpo central de la fachada principal se observa una pieza que inscribe un reloj entre motivos mudéjares y platerescos. A su vez, éstos coexisten con un *piano nobile* que en su aventanamiento incorpora motivos bizantinos, como es el remate en forma de óculos cuadrilobulados de las columnas. En planta baja este mismo cuerpo introduce pilastras cuyo fuste está decorado con abstractas piezas geométricas, en sintonía con las nuevas expresiones *art déco*, cuyas alas laterales están ritmadas por pilastras de orden jónico. A la manera francesa, el conjunto utiliza cubiertas inclinadas, pero en este caso optando por tejas de tradición colonial.

Los casos expuestos evidencian, por un lado, ciertas libertades estilísticas que hacia finales de la década de 1920 desafían la legalidad clasicista optando por repertorios alternativos, sea en clave neocolonial o hacia una

abstracción formal *art déco*; por el otro, estos casos parecen vincularse más a los debates teóricos hacia el interior de la disciplina que a un programa estético explicitado por esta repartición estatal. Estos debates se inscriben en la reacción nacionalista mencionada, ante las consecuencias de la inmigración y las transformaciones materiales del proceso modernizador. De allí la apelación lábil a algunos signos de la “madre patria”, en el intento de encontrar rasgos de identidad nacional.

Consideraciones finales

En 1930 la SCA eleva una nota al presidente Uriburu con el pedido que los futuros cargos vacantes en las reparticiones estatales sean cubiertos por arquitectos recibidos en Universidad nacionales con una formación que concilie “el arte, la ciencia y la cultura” (Parera, 2012). Ante la jubilación del Ing. Sebastián Ghigliazza, en 1932 el arquitecto José Hortal, graduado en 1918 en la EA-UBA fue designado como director de la DGA-MOP. Siete años más tarde esta misma institución

publicaría un artículo celebrando el decreto del Poder Ejecutivo que designaba una comisión encargada de estudiar y formular un proyecto de reorganización de la DGA bajo el nombre de "Dirección Nacional de Arquitectura" con la finalidad de refundar en una sola dirección todas las oficinas dependientes de los ministerios encargados de las obras de arquitectura. El argumento sería similar al expresado a principios del siglo XX:

las secciones, integradas por arquitectos, encargadas de la concepción y estudio de los proyectos, a pesar de la naturaleza de sus tareas, a pesar de constituir el alma de la repartición, ocupan un lugar secundario del escalafón, inferior en jerarquía al de las oficinas que son sus accesorias. (El arquitecto en la función pública, 1939, p. 317)

Esta incomodidad había caracterizado a los arquitectos en las reparticiones del Estado durante los primeros decenios del XX. Como afirma Parera, hacia la década de 1930, los arquitectos habían construido su carrera en las oficinas técnicas del estado, por poseer "saberes específicos, socialmente legitimados y públicamente demandados" (Parera, 2012). Sin embargo, un problema fundamental para la disciplina aún no estaba resuelto: ¿Qué lugar podía ocupar el arquitecto, con la orientación eminentemente *beaux-arts* que había tomado su formación en la EA-UBA, la principal institución educativa vinculada a esta oficina, en las reparticiones técnico-administrativas de Estado? El problema pertenecía al corazón mismo de la disciplina, no solo en el ámbito local sino también a escala internacional, ante un cambio de paradigma que involucraba una concepción de la arquitectura arraigada al fenómeno de la modernidad y que llevaría a cuestionar la relación mimética con la historia a partir de su incorporación en la "era de la máquina".

A pesar de este conflicto, desde finales del siglo XIX las instituciones dependientes del Estado fueron relevantes en la fundación del campo disciplinar de la Arquitectura. La necesidad de construir una arquitectura que

expresara los valores del Estado-Nación fue decisiva para que desde las agencias estatales se recurriera a profesionales formados entre el arte y la técnica. Al mismo tiempo, desde principios del siglo XX fueron los ingenieros, en tanto promotores instituciones, que desde sus cargos jerárquicos en la UBA y MOP bregaron "desde adentro" por la diferenciación y especialización de los saberes de la arquitectura orientados hacia las bellas artes. Subsumidos en la estructura burocrática de la DGA-MOP, aquello que diferenció a los arquitectos de los ingenieros fue el manejo de una serie de teorías y procedimientos de tradición *beaux-arts* que a través de su reformulación en la cultura local les permitió superar las ideas de racionalidad y economía de los saberes técnico-científicos decimonónicos y dotar a la arquitectura institucional del carácter público y monumental que expresara los valores del Estado moderno en construcción.

Notas

¹ Este trabajo fue presentado en la mesa de "Saberes de estado, burocracias y administración pública: articulación y tensiones entre política, expertos y saberes (1916- 2016)" de las Jornadas Interescuelas 2017, coordinada por Mariano Plotkin, Jimena Caravaca y Claudia Daniel. Agradezco los comentarios realizados por Valeria Gruschetsky en aquella oportunidad. Asimismo, agradezco las observaciones de Perla Bruno, Virginia Bonicatto y Ana Gómez Pintos.

² La historiografía reciente ha complejizado los relatos canónicos del periodo 1870-1930 construidos durante gran parte del siglo XX en relación a las categorías de "modernidad, modernismos y modernización" en los trabajos de Marshall Berman (1989) y Raymond Williams (1997)

³ En la década de 1820 se crean el Departamento de Ingenieros- Arquitectos (1821), el Departamento de Ingenieros Hidráulicos (1822) y posteriormente el Departamento de Ingenieros topográficos (1825).

⁴ Si analizamos la trayectoria de la primera generación de ingenieros civiles graduados en la UBA (particularmente los casos de Huergo, Balbín, Buttner, White, Villanueva) vemos que se desempeñaron simultáneamente en docencia universitaria y a cargo de las reparticiones estatales encargadas de obras infraestructurales y de servicio.

⁵ El Suplemento de Arquitectura de la Revista técnica (1895-1904); En 1915 el Centro de Estudiantes de la EA-UBA funda la Revista de Arquitectura, que hacia 1917 se transforma en órgano oficial conjunto del CEA y la SCA.

⁶ Retomando el trabajo de Épron, Maurice Decommer identifica que desde 1829 el ministro del Interior y el director de *Travaux Publics* acuerdan la necesidad de emplear una parte de los estudiantes de la *École des beaux-arts* para ocupar los puestos de inspectores, subinspectores y directores de las agencias del Estado. Poco a poco se establece una jerarquía: los puestos disponibles en las agencias debían proponerse a los internos del Palacio de Mancini en Roma, los ganadores del *Grand Prix de Rome*, y luego a los alumnos de la primera clase de la *EBA*. A pesar de la incorporación del diploma hacia 1867, ésta era la principal vía de acceso al prestigioso empleo en las agencias del Estado.

⁷ La Inspección de Arquitectura estaba conformada por el Inspector General, un ingeniero de segunda clase, un inspector de obras, dos ayudantes inspectores de obra, un dibujante de primera clase,

otro de segunda, un sobrestante, un escribiente y el personal de ordenanza.

⁸ Por ejemplo Guillermo White, uno de los primeros ingenieros civiles recibidos en la UBA: fue director durante diez años desde 1876; Juan Pirovano, también egresado de la UBA, fue miembro de la Academia de la Facultad de Ciencias Físico Matemáticas de la Universidad de Buenos Aires, socio fundador del Centro Nacional de Ingenieros y catedrático de Topografía y Geodesia en 1885.

⁹ La efímera creación de la Dirección de Edificios Nacionales pretendió salir del dominio de la Sección de arquitectura del DICN y pasar a depender del Ministerio del Interior.

¹⁰ Shmidt (2012) analizó la incorporación de este perfil profesional mixto en las reparticiones del Estado en los debates entre el Poder Ejecutivo y Legislativo para la ampliación de la Casa de Gobierno. Ante la insatisfacción que produce en el Congreso el encargo del presidente Roca del proyecto encomendado a Enrique Aberg, Inspector de la IGA-DIC, por considerarlo "carente de armonía", sin "unidad arquitectónica" y de "dudosa distribución interior", Roca solicita contratar a Francesco Tamburini, un ingeniero-arquitecto proveniente de la cultura finisecular italiana formado en la Universidad de Bologna para que proyecte y dirija la construcción de los edificios públicos de la Nación.

¹¹ En los casos de Enrique Aberg, Francesco Tamburini y Joaquín Belgrano. La única excepción es la de Carlos Massini, quien se encontraba en simultáneo a cargo de la Inspección de Puentes y Caminos.

¹² Como detalla Tartarini, cursó estudios en el Real Museo de Artes de Krefeld (1872-74), en la Real Academia de Bellas Artes y en la Real Academia de Arquitectura de Berlín (1874-77). Sus profesores fueron Adler, Spielberg, Botticher y Gropius, especializándose en temas higienistas. Desde su llegada a la Argentina en 1877 fue Arquitecto ayudante en el Departamento de Obras Públicas de la Nación, Arquitecto Jefe de la Dirección General de Escuelas de la Provincia de Buenos Aires, Director General de Arquitectura del Consejo Nacional de Educación, Arquitecto Consultor del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública. Desde 1922 se desempeñó en Alemania como Asesor Técnico de la Legación Argentina en Berlín.

¹³ El modelo preponderante de formación técnico-científica que tuvo gran impacto en el medio local provino del sistema napoleónico francés, cuya máxima expresión institucional es la *École Polytechnique*. La formación se sustentaba en la geometría descriptiva en busca de conformar una "tecnología territorial" cuyo saber técnico permitiera la descripción, transformación y control del territorio. (Silvestri, 2011)

¹⁴ Las otras direcciones se denominaron "Dirección de Ferrocarriles Nacionales", "Comisión de Obras de Salubridad de la Capital" y "Departamento de Ingenieros Civiles de la Nación".

¹⁵ Las demás oficinas eran la "Inspección de Ferrocarriles y Transportes" (a su vez diferenciada en técnica y comercial, y mecánica y estadística) y la "Inspección de Puertos, Caminos y Telégrafos".

¹⁶ Formado como ingeniero civil en la FCEfyN-UBA, Durrieu ocupó sucesivos cargos en las reparticiones del estado antes de su cargo como DGA: fue inspector del ferrocarril central de Córdoba (1895-1856), Director general de obras hidráulicas (1904-1906) e Inspector general de Arquitectura del MOP (1910-11) En su rol de profesor de la FCEfyN-UBA realizó varias publicaciones como *Técnica de la ingeniería y de la arquitectura e ingeniería y arquitectura legal* (s/d, Buenos Aires); *Tratado de medianería y de la confusión de límites : con particular referencia a la legislación civil argentina* (1934, Buenos Aires).

¹⁷ Ver Aliata, F. (2015); Tartarini, J. (1982).

¹⁸ Instituciones escolares (escuelas normales, de artes y oficios y colegios nacionales, academias de bellas artes); instituciones de enseñanza superior (facultades y academias); sedes institucionales del poder provincial; instituciones de carácter asistencial y correccional (asilos, institutos para ciegos y sordomudos, cárceles); conjuntos de "casas baratas" y prototipos de viviendas para empleados; edificios conmemorativos (monumentos, iglesias y clubes).

¹⁹ Hacia 1915, durante la dirección interina del Ingeniero León Walls, esta nomina mostraría variaciones: Pitella sería Jefe de la Oficina de obras sanitarias y Cuomo pasaría a Jefe de la Sección de inspección de obras en Capital.

²⁰ En los siguientes volúmenes que se conservan del BOP este organigrama desaparece.

²¹ Tal es el caso del proyecto para la Aduana de impuestos internos y resguardo en Santa Fe (1924) bajo la autoría de la Sección de proyecto A. Sin

embargo, en el plano aparece la firma de J. C. Van Dorsser Az.

²² Cecilia Parera (2012) y Mariana Fiorito (2012) incorporan otros arquitectos a la lista, como Meer Nortman, Ángel Guido, Emilio Rubillo, Eugenio Bellocchio Lousteau, Guillermo Ebrecht, José Hortal y Jorge Tavernier.

²³ En la provincia de Buenos Aires, La pampa, San Luis, Santa Fe, Córdoba, San Juan, Corrientes, La Rioja, Tucumán, Jujuy, Chaco, Chubut y Rio Negro.

²⁴ Otros casos relevantes de Van Dorsser Az son el anteproyecto para las Oficinas Nacionales en terreno de la Aduana antigua en Buenos Aires (1919), del tipo general elaborado para una Escuela agrícola regional (1920), del proyecto para la Maternidad en Córdoba (1915) y del proyecto para la Prefectura del Río de La Plata (1923).

²⁵ Otros casos de Torres Armengol son el anteproyecto del tipo general de Escuela de Agricultura (1911), del anteproyecto para construir una escuela en la ciudad de Córdoba (1913)

²⁶ Además de los casos de Villemín y Van Dorsser Az, podemos mencionar el de René Karman, élève de la EBA que durante la primera mitad del siglo XX consolida su figura de profesor de Composición en la EA-UBA y allí se convierte en un referente del academismo francés.

Referencias

- Aliata, F. (2003). La democratización del ornamento. Juan Martín Burgos y la transformación de la arquitectura de Buenos Aires entre 1850 y 1880. *Registros. Revista de Investigación del Centro de Estudios Históricos Arquitectónicos-Urbanos*, 1, 27-42.
- Aliata, F. (2006). *La ciudad regular. Arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario, 1821-1835*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- Aliata, F. (2015). *Palacio del Congreso de la Nación. Historia de su arquitectura*, Buenos Aires: Editorial de la Imprenta del Congreso de la Nación.
- Aliata, F. y Shmidt, C., (2004). Neorrenacimiento italiano. En F. Liernur y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (Vol. i-n, pp. 189-192). Buenos Aires: Clarín Arquitectura.
- Altgelt, C. (noviembre, 1909). Necesidad de deslindar las profesiones de arquitecto e ingeniero. *Suplemento de Arquitectura, Revista Técnica*, 59, 145-153.
- Altamirano, C. (2013). *Intelectuales*. Buenos Aires: siglo veintiuno.
- Ballent, A. (2004). Ministerio de Obras Públicas (Vol. i-n, pp. 136-139). En F. Liernur y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*. Buenos Aires: Clarín Arquitectura.
- Ballent, A. (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto Ravignani*, 27 (1), 107-137.
- Ballent, A. (2006). El rol del Ministerio de Obras Públicas de la Nación en la construcción del territorio Nacional: coordinadas y problemas de una historia institucional. En A. Novick y H. Caride (Comps.), *Ciudades americanas. Aproximaciones para una historia urbana*. Buenos Aires: CEAC UTD, ICO UNGral. Sarmiento, FADU-UBA.
- Ballent, A. (2008). Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *História, Ciências, Saúde - Manguinhos*, 3 (15), 827-847. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=386138038013>
- Boletín de Obras Públicas* (BOP) (enero-junio, 1913). Tomo VIII. Ministerio de Obras Públicas. Buenos Aires, Argentina.
- Boletín de Obras Públicas* (BOP) (enero-junio, 1916). Tomo XIV. Ministerio de Obras Públicas. Buenos Aires, Argentina.
- Bourdieu, P. (1983). *Campo del poder y campo intelectual*. Buenos Aires: Folios Ediciones.
- Buchbinder, P. (2005). *Historia de las universidades argentinas*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Chanourdie, E. (diciembre, 1895). Arquitectura y Arquitectos. *Revista técnica*, 9, 135-137.
- Christophersen, A. (agosto, 1931). Inconvenientes de la Arquitectura a sueldo. *Revista de Arquitectura*, 128, 409.
- Cirvini, S. (2004). *Nosotros los arquitectos: campo disciplinar y profesión en la Argentina moderna*. Buenos Aires: Ediciones Zeta.
- Cravino, A. (2012). *Enseñanza de arquitectura: una aproximación histórica 1901-1955: la inercia del modelo Beaux arts*. Buenos Aires: Nobuko SCA.
- Crosnier-Leconte, M.-L. (2011). «Belgrano, Joachim» *Dictionnaire des élèves architectes de l'École des beaux-arts (1800-1968)*. AGORHA. [Base de datos en línea]. Paris : Institut national d'histoire de l'art. Recuperado de <http://www.purl.org/inha/agorha/002/84982>.
- Crosnier-Leconte, M.-L. (2011). «Van Dorsser, Jean». *Dictionnaire des élèves architectes de l'École des beaux-arts (1800-1968)*. AGORHA. 2011-. [Base de datos en línea]. Paris : Institut national d'histoire de l'art. Disponible en <http://www.purl.org/inha/agorha/002/84982>.
- Decommer, M. (2017). *Les architectes au travail. L'institutionnalisation d'une profession, 1795-1940*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes.
- Durrieu, M. (enero-febrero, 1915). La enseñanza de la Arquitectura (1) Reformas en el plan de estudios. *Suplemento de Arquitectura, Revista Técnica*, 96,1-6.
- Durrieu, M. (1914). Presentación ante el Consejo Directivo del nuevo Plan de estudios, 4 de agosto de 1914. Actas del Consejo Directivo de la FCEfN-EA-UBA. Archivo Histórico de la UBA, AH-UBA.

- Egbert, D. (1980). *The Beaux-arts tradition in French architecture*. New Jersey: Princeton University Press.
- El arquitecto en la función pública (julio, 1939). *Revista de Arquitectura*, 223, 316-317.
- Épron, J.-P. (1997). *Comprendre l'éclectisme*. Paris : Institut Français d'Architecture, Norma Editions
- Fiorito, M. (2012). El ejercicio del arquitecto en la administración pública: la Dirección General de Arquitectura (1933-1944). En 2° *Jornadas de Investigadores en formación: Reflexiones en torno al proceso de investigación*. IDES, Recuperado de <http://giif.ides.org.ar/files/2012/11/Estado-Fiorito.pdf>
- Franchino, M. (2016). Entre el arte y la técnica: René Villemín y la arquitectura *beaux-arts* en la Argentina (1878-1928). *Estudios del hábitat*, 14(1), 28-67. <http://revistas.unlp.edu.ar/Habitat/issue/view/251>
- Geneau, C. (1919). Reseña histórica de las reparticiones nacionales de Arquitectura. Dirección General de Arquitectura, Ministerio de Obras Públicas. Buenos Aires, Argentina.
- Gómez, E. (1935). Recopilación de datos de reseñas histórica de las reparticiones nacionales de arquitectura MOP. Dirección General de Arquitectura, Ministerio de obras públicas. Buenos Aires, Argentina.
- Hary, P. (agosto, 1915). Sobre arquitectura colonial, *Revista de Arquitectura*, 2, 9-12.
- Hary, P. (mayo, 1915.). Cursos de Teoría de la Arquitectura I y II. *Revista de Arquitectura*, 5, 2-12
- Hary, P. (junio, 1915) Cursos de Teoría de la Arquitectura. *Revista de Arquitectura*, 6, 11-19.
- Liernur, J. F. (1985). "Buenos Aires del Centenario". *Materiales*, 4, 62-73.
- Liernur, J. F. (2001). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX*, Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes
- Liernur, J. F. (2004). Colonial (Arquitectura). En F. Liernur y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*. (Vol c-d, pp. 107-223). Buenos Aires: Clarín Arquitectura.
- Rocchi, F. (2000). El péndulo de la riqueza: la economía argentina en el periodo 1880-1916. En M. Lobato (Ed.), *Nueva Historia Argentina, el progreso, la modernización y sus límites (1880-1916)*, Tomo V- (pp. 15-71). Buenos Aires : Editorial Sudamericana
- Lucan, J. (2009) *Composition, non-composition. Architecture et théories, XIXe - XXe siècles*, Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes (PPUR)
- Malosetti Costa, L. (2001). *Los primeros modernos. Arte y sociedad en Buenos Aires a fines del siglo XIX*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica
- Oszlak, O. (2006). *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y organización nacional*. Buenos Aires: Paidós.
- Parera, C. (2012). *Arquitectura pública: entre la burocracia y la disciplina. Intervenciones de Nación y Provincia en territorio santafesino durante la larga década del treinta*. Tesis de doctorado no publicada. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata, Buenos Aires, Argentina. Recuperado de <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/28986>
- Parera, C. (2012). *Arquitectura pública y técnicos estatales: la consolidación de la Arquitectura como saber de Estado en la Argentina, 1930-1943*. *Anales IAA*, 42 (2). Recuperado de <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.anales/article/view/85/73>
- Plotkin, M y Zimmermann, E. (Comp.) (2012). *Los Saberes del Estado*. Buenos Aires: Edhasa.
- Reglamentación de los concursos de arquitectura (agosto, 1904). *Suplemento de Arquitectura, Revista Técnica*, 8 y 9, 75-78
- Shmidt, C. (1995). *Tratados de Arquitectura. Catálogo temático de Libros, Tratados y Revistas editados entre los siglos XVI y XIX, existentes en las principales bibliotecas públicas de Buenos Aires*. Informe final Beca de investigación, IAA-FADU-UBA. Inédito.
- Shmidt, C. (1997). Francesco Tamburini, *Seminario de Crítica del Instituto del Arte Americano*, 81. Disponible en: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0081.pdf>
- Shmidt, C. (2012). *Palacios sin Reyes. Arquitectura pública para la "capital permanente" Buenos Aires. 1880-1890*. Rosario: Prohistoria ediciones.
- Shmidt, C.; Silvestri, G. y Rojas. (2004). Enseñanza de arquitectura. En F. Liernur y F. Aliata (Comps.),

- Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (Vol .e-h, pp. 32-44). Buenos Aires: Clarín Arquitectura.
- Silvestri, G. (2011). *El Lugar común. Una historia de las figuras de paisaje en el Río de La Plata*. Buenos Aires: Edhasa
- Sociedad Central de Arquitectos (s/f). *Informes de arquitectos matriculados 1904- 1920*
- Tartarini, J. (1982). *La acción profesional en la fundación de La Plata*. La Plata: Consejo Profesional de la Ingeniería de la Provincia de Buenos Aires.
- Tartarini, J. (2005). Un arquitecto formado en Alemania: Carlos Altgelt (1855-1937) En R. Gutiérrez, G. Viñuales et. al. *Alemanes en la Argentina rioplatense* (pp 34-37). Buenos Aires: CEDODAL.
- Terán, O. (2008). *Historia de las Ideas en la Argentina. Diez lecciones iniciales, 180-1980*. Buenos Aires: Siglo XXI
- Terán, O. (2008). *Vida intelectual en el Buenos aires fin-de-siglo (1880-1910). Derivas de la cultura científica*, Buenos Aires: Fondo de cultura económica
- Van Zanten, D. (1977). Architectural Composition at the Ecole des Beaux-Arts from Charles Percier to Charles Garnier. En A. Drexler (Ed.) *The Architecture of the Ecole des Beaux Arts* (pp. 111-290). Museum of Modern Art & MIT Press.
- Van Zanten, D. (1978). The Beaux-Arts system. *Architectural Design*, 48, 11-12.

Arquitectura y modernización en una capital de Provincia. La Casa de Gobierno de Santa Fe como símbolo de un Estado moderno

Architecture and modernization in the capital of a province: Santa Fe Government House as a symbol of a modern State

Cecilia Parera

Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, Argentina

Abstract

In the context of accelerated economic progress, new urban transformations and a social climate of optimism, the execution of a series of architectural public works in the city of Santa Fe helped to materialize an idea of modernity that was largely driven by the Provincial State to respond to its need for appropriate representative spaces in the early years of the 20th century.

The article analyzes the project for the Government House of the Province of Santa Fe, understanding it as an eloquent testimony of particular conceptions about the role of the State, the drive for representation of the ruling elite, the positioning of the intellectuals regarding the past, the cultural model that was referenced, the evaluation criteria of the different areas of the city, the strategies of technical offices, among other issues. Along the same lines, other contemporary proposals of the Argentinean architectural culture are presented, as well as manifestations of professionals and current academic models, understanding that this disciplinary field played a key role in Modern State modernization process.

Resumen

En el marco de un progreso económico acelerado, de transformaciones urbanas inéditas y de un clima social de optimismo, la ejecución de una serie de obras de arquitectura pública en la ciudad de Santa Fe contribuyó a materializar una idea de modernidad que fue mayormente impulsada por el Estado provincial para dar respuesta a su necesidad de ámbitos representativos adecuados en los primeros años del siglo XX.

El artículo analiza el proyecto para la Casa de Gobierno de la Provincia de Santa Fe, entendiéndolo como un testimonio elocuente de particulares concepciones sobre el rol del Estado, de la voluntad de representación de la elite gobernante, del posicionamiento de los intelectuales ante el pasado, del modelo cultural referenciado, de los criterios de valoración de las distintas áreas de la ciudad, del accionar de las reparticiones técnicas, entre otras cuestiones. En la misma línea, se enuncian otras propuestas contemporáneas de la cultura arquitectónica argentina a similares demandas de representación, así como manifestaciones de profesionales y modelos formativos vigentes, entendiendo que este campo disciplinar alcanzó un rol clave en el proceso de modernización del Estado Moderno.

Key words

modernization; architecture; modern State; eclecticism

Palabras clave

modernización; arquitectura; Estado moderno; eclecticismo

Universidad Nacional del Litoral (UNL). Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU). Instituto de Teoría Urbano Arquitectónica (ITUA). Arquitecta (UNL). Doctora en Arquitectura, Universidad Nacional de La Plata. Profesora Adjunta e investigadora (UNL-FADU-ITUA)

ceciliaparera@gmail.com

Recibido el 26 de julio de 2017

Aceptado el 26 de octubre de 2017



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional



El proceso de modernización en la ciudad de Santa Fe

En el marco de la definitiva incorporación de Argentina en el mercado internacional en las últimas décadas del siglo XIX, la región del Litoral alcanzó un rol estratégico como proveedora de materias primas. La incorporación de tierra yerma al sistema productivo, la fundación de colonias agrícola-ganaderas, la mecanización de las técnicas de cultivo y cría de ganado, y la extensión de las líneas ferroviarias contribuyeron a la modernización económica en el marco del modelo agroexportador impulsado por el Estado argentino (Güidotti Villafaña, 1916).

Si reconocemos las grandes transformaciones que produjo en el territorio provincial y en la economía regional la inserción del ferrocarril como sistema, no podemos dejar de ver el impacto sobre la imagen urbana: impronta que se traduce por una parte en lo edilicio, como manifestación física de la decidida carrera hacia el futuro, tanto como en el registro de una nueva dinámica de la vida urbana. (Müller y Collado, 2001, p. 53)

La ciudad de Santa Fe, capital de la provincia homónima, verificó significativas transformaciones de su entorno urbano en los albores del siglo XX, al igual que otras ciudades de la región, como Buenos Aires, Rosario y Córdoba. El caudal inmigratorio, que incrementó la población de 13.600 habitantes en 1887 a 51.200 en 1912 y definió por estos años una tasa de extranjeros del treinta por

ciento, habla de un salto de escala substancial para una ciudad que lentamente comenzaba a verificar rasgos propios de los procesos de modernización. Los márgenes urbanos, a mediados del siglo XIX limitados a un radio no mayor a diez manzanas del área central, se extendieron vertiginosamente hacia el norte, siguiendo las principales directrices de los caminos de acceso, y en menor medida hacia el oeste.

Reconociendo su rol protagónico para estimular una transformación estructural de la sociedad, el Estado se constituyó como el principal actor en el proceso de reforma urbana, como sucediera en la mayoría de las principales ciudades del país (Gorelik, 2003). Por un lado, construyó equipamientos e infraestructuras para alojar a sus nuevas funciones, como la estación del Ferrocarril a Buenos Aires (iniciada en 1889) en el suroeste de la ciudad, el Cementerio Municipal (1892) en el noroeste, el boulevard Gálvez (1887) y la Casa de Aislamiento (1896) en el oeste, y la Avenida Costanera (1901) y el Parque Oroño (1904) hacia el noreste, obras que operaron como factores de valorización de las tierras aledañas. Por otro lado, impulsó planes de ampliación de los servicios sanitarios, propios de la voluntad higienista que hegemonizaba el discurso urbanístico por estos años, así como de extensión del adoquinado de calles y de las líneas de transporte público siguiendo los principales caminos hacia el norte, auspiciado el loteo de terrenos de producción semi-rural al introducirlos en el proceso de modernización que vivía la ciudad (Collado, 2007).



Figura 1a: Parque Oroño en Santa Fe (c. 1930). Banco de imágenes "Florián Paucke", Archivo General de la Provincia de Santa Fe (AGPSF). Figura 1b: Puerto de Ultramar en Santa Fe (c. 1920, al fondo la Casa de Gobierno recientemente terminada). Colección particular Lic. Graciela Hornia (AGPSF).

En particular, la Estación del Ferrocarril Santa Fe (1887/1889) y el Puerto de Ultramar (1904/1911) en la zona de la Plaza del Progreso constituyeron los principales exponentes del proceso modernizador en la ciudad, así como factores fundamentales en la generación de un ambiente social dinámico. La multiplicación de tiendas, bares, conventillos y hoteles en este entorno crecientemente cosmopolita fomentó la tensión con el área fundacional de la ciudad.

Santa Fe se compone de dos ciudades: la de los tiempos de la colonia y la moderna. En la una están los antiguos templos, los edificios oficiales, las casas de la antigua aristocracia colonial ... En la otra se encuentran las calles modernas, los cafés, hoteles y tiendas, propiedad de italianos o españoles de reciente inmigración, gente cosmopolita y liberal ... La parte moderna de Santa Fe parece dominar a la antigua, en ella se han instalado todos los progresos de una gran capital. (Blasco Ibáñez, 1910, pp. 564-565)

Nuevo Estado, nueva arquitectura

En el contexto de estas aceleradas transformaciones, y en sintonía con el fenómeno que se verificaba a nivel nacional, hacia finales del siglo XIX el Estado Provincial santafesino consolidó sus funciones y amplió sus mecanismos de administración y control (Persello, 2007). Cabe señalar que por esos años los tres poderes del Estado provincial desarrollaban sus actividades en el edificio del Cabildo,¹ emplazado en un amplio solar al sur de la Plaza de Armas –actualmente 25 de Mayo–, como solía suceder en las ciudades cuya fundación seguía las Leyes de Indias. El simétrico edificio, terminado en 1820 para reemplazar a la precaria construcción en tapia y adobe que databa del siglo XVII, se componía de siete arcadas con recovas en planta baja, balcón corrido en planta alta y techo de tejas. Hacia mediados del siglo XIX las preferencias estéticas de la época buscaron “modernizar” esta austera arquitectura colonial, incorporando un tratamiento italianizante a los lisos muros encalados, reemplazando la techumbre a dos



Figura 2: Cabildo de la ciudad de Santa Fe (c. 1900, nótese que aún no se construyó la Jefatura de Policía a la izquierda del Cabildo). Banco de imágenes “Florián Paucke”, AGPSF.

aguas por una azotea y agregando una torre con un reloj, modalidad también seguida en otros cabildos, como los de Buenos Aires, Tucumán y Salta.

El Cabildo de Santa Fe, que en 1875 tuvo que sufrir la humillación de una torre aderezada con los ornatos del nuevo estilo, pero que no lograba disimular la estirpe colonial de la obra. Esta incompatibilidad de lenguajes es buen ejemplo de la incomodidad emocional de la época, como si se tratara de adquirir prontamente un linaje que las raíces auténticas lamentablemente no brindaban. La suerte estaba echada, y los nuevos edificios de gobierno se encargarán de tranquilizar a los espíritus inquietos. (Waisman, 1975, p. 82)

Reconociendo la necesidad de dotar de equipamiento físico permanente y adecuado a la escala y complejidad de sus inéditas necesidades programáticas, en 1906 el Gobernador Pedro Echagüe impulsó la Ley N° 1319 para la construcción de una Casa de Gobierno, Palacio Legislativo y Tribunales, así como cárceles, hospitales y escuelas. Si a principios del siglo XX el Estado santafesino debía representarse, ¿qué imagen debía tener dicha obra?, ¿convenía mantener la referencia estética con el período hispánico? La “representación”, en su acepción más amplia, supone algo que viene a ocupar el

lugar de otra cosa; es decir, se dibuja sobre una ausencia. Siguiendo la interpretación de Roger Chartier, la representación colectiva presenta una doble vía de interpretación en relación con la arquitectura pública:

una que piensa en la construcción de las identidades sociales como resultantes siempre de una relación forzada entre las representaciones impuestas por aquellos que poseen el poder de clasificar y designar, y la definición –sumisa o resistente– que cada comunidad produce de sí misma; la otra que considera la división social objetivada como la traducción del crédito acordado a la representación que cada grupo hace de sí mismo, por lo tanto, de su capacidad de hacer reconocer su existencia a partir de una exhibición de unidad. (Chartier, 1995, pp. 56-57).

Ante la necesidad de materializar una “arquitectura nacional” que a la vez refleje los avances técnicos, económicos, sociales, estéticos y culturales de la era moderna, la cuestión del carácter se vuelve central en el debate arquitectónico de mediados del siglo XIX. Para satisfacer las demandas de los Estados Modernos, un número importante de arquitectos europeos se vieron compelidos a flexibilizar la adjetivación de su práctica proyectual a partir de la posibilidad de combinar con libertad en una misma obra fragmentos figurativos seleccionados de otros repertorios históricos que manejaban solventemente (Egbert, 1980). El método de composición académico (Aliata, 2003), analizado y sistematizado por Jean-Nicolas-Louis Durand en sus *Precis des leçons d’architecture données à l’Ecole Polytechnique*, planteaba primero la definición de la estructura formal del edificio, y luego una doble combinación en planta y en vertical; “de la unión de estas dos clases de combinaciones resultan una multitud de decoraciones arquitectónicas diferentes” (Durand, 1981 [1817], p. 116). Redimida así de una valoración teórico-ideológica apriorística respecto de las diversas fuentes a utilizar, la composición ecléctica² se transformó en la estrategia proyectual dominante en la práctica profesional y en la enseñanza en la segunda

mitad del siglo XIX, manifiesta particularmente en las obras de arquitectura pública de Charles Garnier en Francia, de Giuseppe Mengoni en Italia, de Ricardo Velázquez Bosco en España y de Daniel Burham en Estados Unidos, entre tantas otras. Indudablemente, las exposiciones universales –como la realizada en París en 1889, y la de Chicago cuatro años después– contribuyeron marcadamente a la difusión y consolidación de esta preferencia estética.

En los países de origen colonial, ya independizados, la cuestión de la representación fue central para los estados en consolidación, en muchos casos manifestando la voluntad de evitar las divergencias de origen de la población de inmigrantes que se asentaba en gran número en las grandes ciudades, donde la conflictividad social parecía amenazar la cohesión interna. Una de las principales demandas planteadas a la arquitectura era contribuir a gestar una identidad nacional, debate predominante en el ámbito político y cultural del período en numerosos países de América Latina que tuvo repercusiones significativas también en el campo de la educación, la salud, y el habitar, entre otros. Ante la necesidad de una nueva síntesis que fuera asociada al concepto de “Nación”, un número importante de arquitectos del período optaron por celebrar la fusión de los múltiples componentes convocados por la modernización, logrando las más diversas respuestas, como el Teatro Municipal en Río de Janeiro (Francisco de Oliveira Passos, 1904/1909), el Palacio de Bellas Artes en ciudad de Méjico (Adamo Boari, 1905) y el Palacio Legislativo en Montevideo (Víctor Meano y Jacobo Vázquez Varela, 1908). En Argentina, la búsqueda de una síntesis entre modernidad e identidad constituyó una temática central en el debate intelectual, generando acalorados posicionamientos que encontraron difusión en diversos espacios como revistas, ámbitos académicos y encuentros de intelectuales (Sarlo y Altamirano, 1997).³

En este contexto, la “combinación en una misma obra de componentes de origen diverso” (Liernur, 2008, p. 93) se presentó en nuestro país como una de las expresiones

culturales más apropiada para construir un lenguaje común, sincrético y transnacional. Cabe señalar que esta síntesis posibilitaba la creación de un “estilo nuevo”, propio de su época, sin atentar contra las reglas de composición académica, como sí lo harían algunos pintoresquismos, el *Art Nouveau* o el Neocolonial. En particular, se eligieron estilos que remitían a modelos culturales europeos, con los que la clase dirigente argentina quería ser asociada, y para la que Francia, mayormente, constituía el referente por excelencia. En el campo disciplinar, esta adhesión queda en evidencia con la creación de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires (EA UBA) en 1901, emulando el modelo formativo de *L'École des Beaux Arts de Paris*, medida que fue impulsada por el Estado a partir del asesoramiento de la Comisión Nacional de Bellas Artes, como también por la corporación profesional –la exclusiva Sociedad Central de Arquitectos (SCA)–, cuyo destacado miembro, Alejandro Christophersen, tuvo a cargo la organización de la nueva carrera. “Lo que nos caracteriza es el eclecticismo; no discutamos si ello es bueno o malo: somos eclécticos, sabemos mucho ... conocemos a fondo arqueológico-artísticamente a todas las obras del pasado” afirmaba Pablo Hary (1916, p. 11) en su “Curso de Teoría de la Arquitectura” de la mencionada institución universitaria.



Figura 3: Miembros de la Sociedad Central de Arquitectos (c. 1910). Archivo histórico SCA.

La enseñanza artística debe ser un estudio de composición arquitectónica que, sin olvidar lo clásico, no tiene imposición de arquitectura, época o estilo ... En nuestras aulas no se puede enseñar ‘un arte nacional’, lo que supondría la elección de una forma de arquitectura conocida y casi su imposición en el país; eso sería contraproducente puesto que los estudiantes latinos necesitan un criterio más liberal en su enseñanza. (Karman, 1916, p. 7)

El comentario del arquitecto René Karman, *maître d’atelier* de los cursos de Composición Arquitectónica de la EA UBA, rubrica la mencionada libertad creativa de la formación *Beaux Arts* en cuanto a la manipulación de los referentes históricos, la que se constituyó en la opción más elegida por los arquitectos en ejercicio de la profesión en el país. Sin embargo, en relación a la arquitectura pública, el espectro de estilos posibles de ser utilizados no era tan amplio, ya que persistía la convención de expresar el carácter de uso del edificio a partir de una operación de referenciación histórica particular. Si el vocabulario medievalista era asociado con la arquitectura religiosa, y el pintoresquista con los usos vernáculos no urbanos, el eclecticismo de tendencia francesa e italiana consiguió una afirmada hegemonía en la jerarquización de la edificación institucional argentina, manifiesto en obras como el Teatro Colón (Francesco Tamburini, 1889/1895), el Congreso Nacional (Victor Meano y Julio Dormal, 1895/1897) y el Correo Central (Norbert Maillart, 1889/1928), localizadas en el área central de la ciudad de Buenos Aires.

Sede para un Estado provincial moderno

En la ciudad de Santa Fe, por ser capital de la provincia homónima, la arquitectura pública concretada en la primera década del siglo XX contribuyó a materializar su rol como sede física, política y simbólica de las autoridades.



Figura 4a: Agasajo del Gobernador Echagüe en el Teatro Municipal en la ciudad de Santa Fe (1910). Banco de Imágenes "Florián Paucke", AGPSF. Imagen 4b: Legislatura de la Provincia de Santa Fe (c. 1920). Colección particular Lic. Graciela Hornia, AGPSF.



Figura 5: Demolición del Cabildo (por detrás, a la izquierda, se observa la torre de la Jefatura de Policía, 1908). Colección particular Lic. Graciela Hornia, AGPSF.

Entre los principales exponentes de esta estrategia se encuentran el Teatro Municipal (1903/1905), el Correo (1903/1904), la Asistencia Pública Municipal (1905/1907), la Casa de Gobierno (1908/1915) y la Legislatura Provincial (1910/1914), entre otros (Reinante y Collado, 1993). Distanto pocas cuadras entre sí, estas obras consolidan la presencia del Estado en sus diferentes incumbencias: cultura, administración, salud y jurisprudencia, verificando respuestas que, en su concepción, denotan la coexistencia de una voluntad común. Por su relevancia institucional en el marco de un sistema político dominado por el Poder Ejecutivo, resulta de interés particular para ejemplificar el proceso de modernización vivido por la cultura arquitectónica local analizar con mayor detenimiento la Casa de Gobierno provincial, enmarcada en el ya mencionado plan de obras públicas aprobado en 1906 (Parera, 2007).

El criterio de localización del nuevo edificio es elocuente de una particular concepción sostenida por el Estado sobre la articulación entre ciudad, tradición y política. Lejos de reconocer la consolidación de un nuevo centro en torno a la Plaza del Progreso – denominación que cambiaría a España en 1900–, la decisión fue mantener la ubicación en el área fundacional de la ciudad, en una privilegiada manzana frente a la tradicional Plaza 25 de Mayo. En consecuencia, se debía demoler el Cabildo colonial, principal testimonio del pasado hispánico, siguiendo un modelo cultural de sustitución según el cual “el progreso demolía los usos, valores y representaciones del mundo antiguo” (Liernur, 2001, p. 59). Los diarios oficialistas de la época celebran este tipo de decisiones, reconociéndolas como clave para el progreso de la ciudad.

Esta vieja ciudad ha perdido ya el aspecto colonial que en otros tiempos la tornara lúgubre y acaso estacionaria. Son muchos y valiosos los progresos que hoy cuenta en materia de edificación y embellecimiento, quien la haya conocido hace diez años nada más la desconocería ahora al verla ostentar airoso en el conjunto de las

ciudades modernas. (La ciudad próspera, 1908, p. 4)

Esta modalidad aconteció contemporáneamente en numerosos casos argentinos, como en la Casa de Gobierno de Corrientes (ingeniero Juan Col, 1886) y en la Casa de Gobierno de Tucumán (ingeniero Domingo Selva, 1908/1912), así como en la remoción de la Antigua Recova, la reestructuración del Cabildo y la remodelación de las arquitecturas existentes para la renovación de la Plaza de Mayo de la ciudad de Buenos Aires en las últimas décadas del siglo XIX. No es de desdeñar que por estos años el ya mencionado profesor a cargo de la asignatura "Teorías de la Arquitectura" de la EA UBA, al reflexionar sobre la arquitectura colonial en Buenos Aires, indicara que "fuera de las iglesias, no hay gran cosa que aprender de los edificios civiles, de sencilla planta y modesta ejecución" (Hary, 1915, p. 11).

En el olvido quedó el traslado del centro cívico de la ciudad de Santa Fe al entorno de la Plaza

San Martín (Collado, 1994), reglamentado por el Gobernador Luciano Leiva en 1896 ante el reconocimiento de la necesidad de vincularse con una de las áreas más progresistas de la ciudad, así como la disponibilidad de amplio espacio para las sedes institucionales sin necesidad de recurrir a la demolición de edificios existentes en torno a la Plaza 25 de Mayo, como el Cabildo, la Jefatura de Policía, el Colegio de las Hermanas Adoratrices y el Banco Nación, testimonios del pasado que no sobrevivieron muchos años más.

La cronología de la obra, encarada por la Sección Arquitectura del Departamento de Ingenieros de la Provincia, inicia en 1907 con un primer anteproyecto firmado por el arquitecto Domingo Tettamanti,⁴ por estos años a cargo de la mencionada repartición. Este arquitecto santafesino tenía en su haber destacados edificios en su ciudad natal, como el Hospital de Caridad (1902/1904) y la Jefatura de Policía (1903), y pocos años después proyectaría el Club Comercial

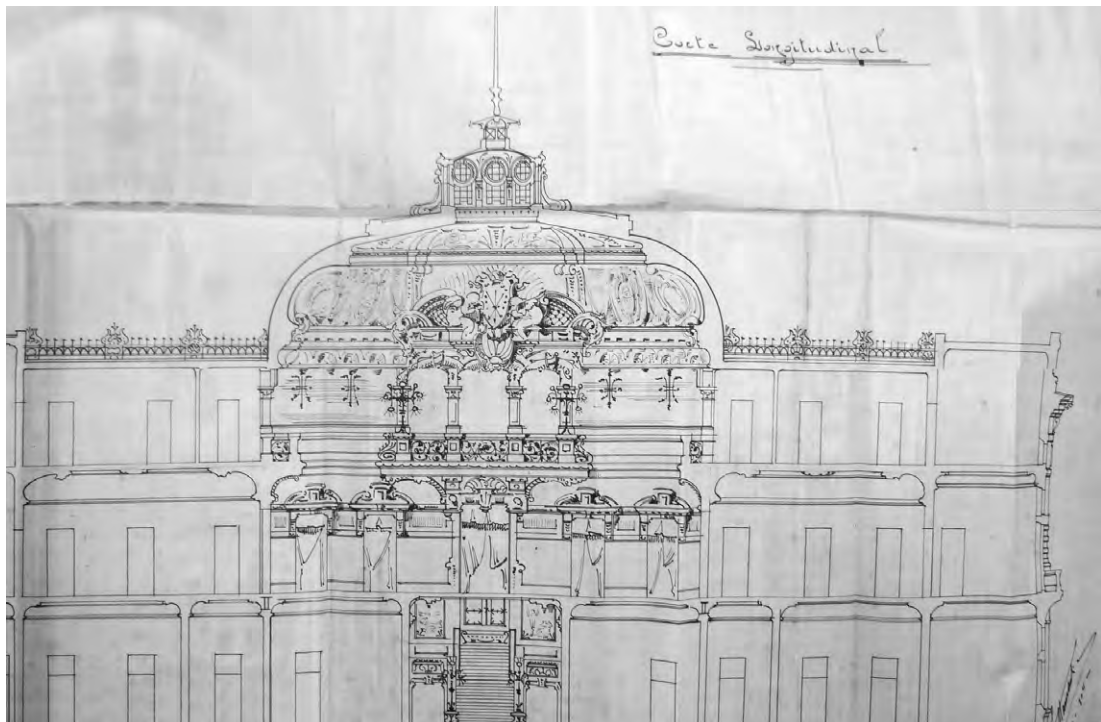


Figura 6. Corte longitudinal del anteproyecto de la Casa de Gobierno (Domingo Tettamanti, 1907). Archivo Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe (MOP), Departamento La Capital, AGPSF.

(1910/1912) y la Catedral en la ciudad de Rafaela (1909/1914). Su formación como arquitecto en el Instituto Superior Técnico de Milán, así como sus estudios de profesorado en la Academia de Bellas Artes de Brera en Milán permiten entender el acabado dominio formal y técnico de sus obras (Acebal, s/f). En particular, este período de estudio estará fuertemente signado por el debate intelectual vigente en la península itálica sobre el carácter nacional, contando a Camillo Boito, docente de la academia lombarda, como uno de los principales referentes (Aliata, 1997). La propuesta de Tettamanti organiza el reducido programa de oficinas en torno a dos patios, con un desarrollo de tres niveles, destacándose una majestuosa escalera y una elaborada fachada con referencias a la Ópera de París (Charles Garnier, 1861/1875).

En base al mencionado anteproyecto se elabora un detallado pliego de condiciones, especificaciones y presupuesto, el que pone de manifiesto un planificado rigor en la selección de materiales y técnicas. La licitación es ganada por el constructor Francisco Ferrari⁵ en agosto de 1908, y de manera inmediata se inician las tareas de demolición del Cabildo. Sin embargo, a poco de comenzar surge un

cuestionamiento; el frente disponible –unos setenta metros– resulta ser insuficiente para las aspiraciones de representación del Ejecutivo Provincial, “siendo que es necesario dar a la Casa de Gobierno en construcción la armonía que debe existir entre sus diferentes partes, lo mismo que amplitud correspondiente a su destino [se sugiere] la destrucción de la parte del Edificio de la Policía necesaria ... permitiendo mejoras muy importantes en estética y comodidad” (Dirección de Obras Públicas y Geodesia, 1908, p. 1). Esta recomendación es aprobada y las obras de demolición continúan con la Jefatura de Policía, disponiéndose de esta manera de la totalidad del ancho de la manzana frente a la Plaza 25 de Mayo, de ciento diez metros.

El proyecto definitivo es elaborado con prontitud por la Sección Arquitectura del Departamento de Ingenieros, sin contar con la firma específica de un responsable.⁶ Según documentación de la época, a mediados de 1909 estaba a cargo de la repartición el arquitecto Manuel Torres Armengol, nacido en España y formado como arquitecto en la Escuela de Arquitectura de Buenos Aires, pero su estancia fue breve (Collado, 2008), por lo que es posible afirmar que esta versión final

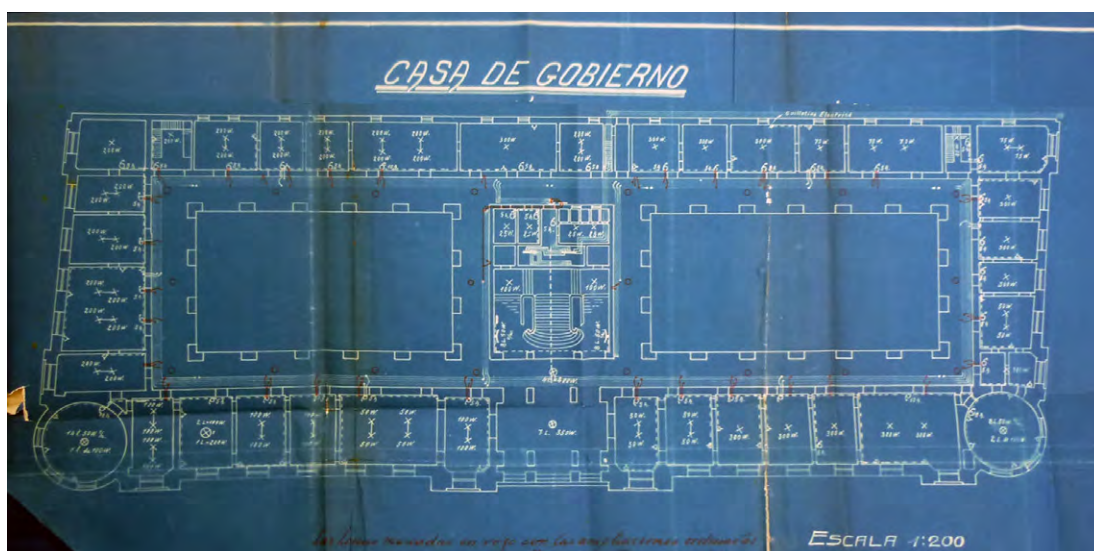


Figura 7: Planta baja Casa de Gobierno, proyecto definitivo (1910). Archivo MOP, Departamento La Capital, AGPSF.

reúne ideas de los múltiples profesionales involucrados.

El *parti* de la obra se estructura sobre una grilla regular a partir de la repetición simétrica de un módulo, conformado por un patio circunscrito por una galería a la que abren las oficinas. Esta organización tipológica se verifica en numerosas obras del país, condicionadas por las características de dimensión y proporción del damero español, variando los módulos incorporados en número y extensión acorde a la superficie del terreno y a las necesidades del programa funcional. Justamente, la armoniosa relación entre la masa edificada y los patios de la obra estudiada fue favorecida por el generoso ancho del frente disponible, así como por la moderada demanda de espacio para oficinas. Siguiendo la lógica compositiva *Beaux Arts* el edificio podía ser coherentemente ampliado mediante la incorporación de nuevos módulos, flexibilidad indispensable para edificios cuyo

programa no podía considerarse definitivo en un período de inédito crecimiento institucional y burocrático. La posesión de la totalidad de la manzana por parte del Gobierno Provincial, así como la desaprensiva resolución de la fachada sur permiten suponer la previsión de una futura adición de dos módulos de manera simétrica hacia dicha orientación, la que, sin embargo, nunca fue concretada.⁷

El simétrico planteo destaca un cuerpo central sobre el eje principal, sutilmente adelantado respecto de las alas laterales y coronado por una contundente mansarda, en el que se alojan los ámbitos de mayor valor representativo. Por un lado, el amplio hall de ingreso, al que se accede por una importante escalinata que jerarquiza el espacio. Por otro, la escalera monumental de mármol de Carrara constituye el remate visual del hall, y es destacado por la luz natural que ingresa por la amplia claraboya que la cubre.⁸ Por último, en el *piano nobile*,



Figura 8a. Galería de acceso a las oficinas, planta baja (2017). Foto Cecilia Parera.



Figura 8b. Patio interior este (2017). Foto Cecilia Parera.

sobre el hall, se ubica el Salón Blanco, ámbito ceremonial por excelencia del Ejecutivo Provincial, donde se previeron en particular puertas con *vitraux* alegóricos, iluminación colgante de bronce y cristal,⁹ piso de roble de Eslavonia, cortinados de telas importadas, entre otros componentes de gran calidad. El rico tratamiento ornamental y la naturaleza suntuosa de sus materiales también destacan la arquitectura interior de estos tres espacios, acentuando las decoraciones en yeso de los cielorrasos, adicionando relieves de estuco en las columnas y pilastras, e incluyendo molduras en frisos, marcos y dinteles. Tanto los portones de acceso como las barandas de la escalera principal cuentan con detallados diseños en herrería artística.

En planta la subdivisión de las áreas de trabajo, organizadas en torno a los patios, no verifica una diferenciación funcional específica, tratándose de una serie lineal de locales de similares dimensiones –una *enfilade*– que se refleja en la repetición sistemática de las aberturas. Esta disposición ordenada de las partes otorga una lectura coherente al conjunto, de acuerdo con la *taxis* que rige el uso del lenguaje clásico. Los ángulos de las esquinas frente a la Plaza

son resueltos a partir de espacios circulares, situación de excepción que es acentuada con el avance de la superficie de oficinas sobre las *loggias*. Los patios, por su parte, brindan un ámbito de distensión a partir de equipamiento adecuado, como fuentes, bancos, iluminación y canteros.

Al igual que la mayoría de las obras representativas del Estado por estos años, la fachada de la Casa de Gobierno se estructura a partir de la clásica organización tripartita de basamento, desarrollo y coronamiento. Mientras que el primer piso reafirma su solidez con líneas horizontales que simulan sillares, el segundo y tercer piso son integrados visualmente a partir de *loggias* de doble altura en el área de oficinas, en las que el muro se retira y se disponen columnas dóricas apareadas y arcos de medio punto con cuidadosos ornatos. De esta manera se logra dinamizar la masa edilicia con un juego de entrantes y salientes. Este efecto se ve atenuado en el cuerpo central, en el que el muro se adelanta y un “orden gigante” de columnas compuestas destaca verticalmente el Salón Blanco. Una estrategia similar es utilizada en las esquinas, con sus muros curvos

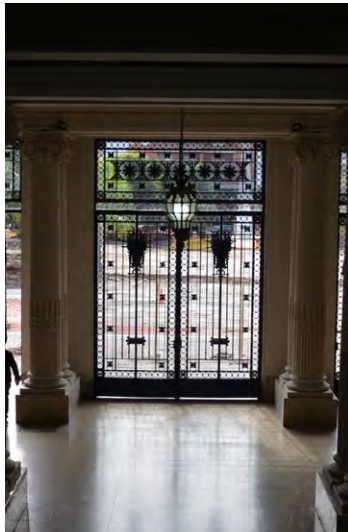


Figura 9a: Hall de acceso desde escalera (2017). Foto Cecilia Parera.



Figura 9b: Escalera en hall de acceso (2017). Foto Cecilia Parera.



Figura 9c: Diseño de luminaria para el Salón Blanco, Anglade & Cía (1911). Archivo MOP, Departamento La Capital, AGPSF



Figura 10: Frente Casa de Gobierno (c. 1920). Colección particular Lic. Graciela Hornia, AGPSF.

y cubierta cupulada, que articulan las menos suntuosas fachadas laterales. Una serie de balcones en los sectores sin galería posibilitan asomarse a la Plaza 25 de Mayo, exhibición simbólicamente relevante en caso de asunción de autoridades provinciales o discursos de valor representativo.

La utilización de diversos recursos lingüísticos característicos de la tendencia francesa —entre ellos mansardas, óculos, lucarnas y pináculos— así como de estilemas de origen italiano —cornisas, almohadillados, loggias y balaustradas—, evidencian un consumado manejo del lenguaje ecléctico. El nivel de resolución y la diversidad de materiales y técnicas utilizadas —frente tipo “piedra París”, techo de tejas de pizarra, pináculos de zinc, herrería artística, mármol de Carrara— manifiestan la disponibilidad en la ciudad de mano de obra de acabada destreza, y logran una equilibrada policromía, recurso expresivo acentuado a su vez a partir de las sombras creadas la articulación de llenos y vacíos.

Más allá de satisfacer las necesidades operativas de la burocracia provincial en crecimiento a principios del siglo XX, cuyos mecanismos de administración y control precisaban de

espacios acordes, la impronta de la Casa de Gobierno en el corazón de la capital provincial logra plasmar la “grandiosidad” del plan de modernización que se encontraba en marcha en el país, como reproducen relatos en torno a la Inauguración del Puerto de Ultramar en 1910.¹⁰ La inclusión de avances tecnológicos como sistema de electricidad, calefacción, telefonía y agua caliente también permite identificar la voluntad progresista de sus hacedores.

Testimonio centenario

“Lo moderno ya no se opone simplemente a las épocas antigua o medieval, sino más generalmente a la tradición” (Payne, 2002, p. 476). Para la elite intelectual de fines del siglo XIX, ser “moderno” implicaba una forma de conciencia histórica que reflexionaba sobre su propio accionar y se proyectaba al futuro con voluntad de distinción y cambio. Es posible afirmar que la “Generación del 80”, que logró materializar la voluntad de representación de un Estado moderno en el área fundacional de la capital provincial en la primera década del siglo XX, reconoció la matriz de producción de

los períodos que los antecedieron y, en base a ella, buscó diferenciarse a partir de la sede del Poder Ejecutivo Provincial.

Hace precisamente cien años, en julio de 1917, la obra de la Casa de Gobierno fue recibida por el Inspector General de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe. Un recorrido diacrónico por las reflexiones que generó permite identificar cómo las valoraciones se han ido modificando en los diferentes momentos. De la inicial celebración del “colosal edificio” en construcción al momento inaugurarse el Puerto de Ultramar (Inauguración, 1910, s/p), pasando por una mirada nostálgica por la pérdida del histórico ámbito donde se sancionó la Constitución Nacional en 1853 siendo que “el sabor hispano de la colonia se fue diluyendo en el eclecticismo de los tiempos republicanos” (Buschiazzo, 1958, p. 123), y llegando a un reproche por “mirar hacia afuera, hacia los modelos ofrecidos por el mundo europeo, obnubila con respecto a las exigencias regionales o locales” (Jesse Alexander, 1975, p. 81), la obra ha logrado mantener su posicionamiento en el eje del debate.

En los últimos años, miradas más ecuanímes han revalorizado la producción ecléctica de tradición académica de fines del siglo XIX y principios del siglo XX, en línea con investigaciones inauguradas por Robin Middleton, Donald Egbert y David van Zanten, reconociendo su rol fundamental en la representación de los Estados modernos (Grementieri, 2003). Bajo esta perspectiva es que este análisis de la Casa de Gobierno de Santa Fe ha permitido identificar matices aún no explorados, y abrir nuevas líneas de investigación que deberían ser profundizadas.



Figura 11: Ingreso a Casa de Gobierno (2014). Foto Cecilia Parera.

Notas

¹ El término Cabildo deriva del latín *capitulum*, que significa “a la cabeza”, y hace referencia al modelo de organización del régimen político institucional de las poblaciones latinoamericanas en los siglos XVI al XVIII. Con la consolidación de los estados provinciales estos cuerpos colegiados fueron disueltos; en el caso de Santa Fe esto sucedió en el año 1832. La asociación con el período hispánico también era evidente en su arquitectura, ya que los Cabildos replicaban la tipología utilizada en numerosos ayuntamientos españoles del siglo XVII, como en Avilés y Elciego.

² El Ecléctico, cuya etimología corresponde al vocablo griego *eklégo*, “escoger”, fue introducida en la historia del arte tempranamente de la mano de Johann Joachim Winckelmann, a fines del siglo XVIII.

³ La organización de los festejos del Centenario en las principales ciudades del país constituyó un espacio clave para el debate en torno a la concepción de la cultura nacional; los escritos y obras de los arquitectos Alejandro Christophersen, Johannes Kronfuss, Juan Buschiazzo y Martín Noel, entre otros, son elocuentes de estos diversos posicionamientos.

⁴ Domingo Tettamanti nació en la ciudad de Santa Fe en 1873. Estrechamente vinculado a la clase acomodada, más allá de su rol como Jefe de la Sección Arquitectura del Departamento de Ingenieros de la Provincia de Santa Fe, también se desempeñó como Concejal municipal, miembro del Directorio del Banco de la Provincia de Santa Fe, y socio del Club Comercial; a su vez, proyectó numerosas residencias de familias adineradas de la ciudad, como la casa Piedrabuena y la casa Depetris.

⁵ Por estos años Ferrari estaba a cargo de la construcción de la Escuela Industrial de Santa Fe (1905/1908) y la residencia de Don Leiva (1910). En el haber de este profesional en el país se encuentran edificios institucionales, como el Instituto Geográfico en Buenos Aires, sedes educativas, como la Escuela de Comercio y la Escuela Gobernador Freyre en Rosario, y edificios administrativos, como los de la Compañía de Seguros Hispano Argentina y de La Comercial de Seguros, ambos en Buenos Aires.

⁶ Si bien la mayoría de los textos que abordan este edificio señalan a Ferrari como el autor, a partir de la documentación relevada no es posible confirmar esta relación. Más aún, tampoco se ha

podido verificar que haya recibido formación como arquitecto; su vínculo con la obra de la Casa de Gobierno de la Provincia de Santa Fe fue bajo el rol de constructor.

⁷ A fines de la década de 1960 el Gobierno provincial debe enfrentar la necesidad de más espacio para alojar sus crecientes dependencias, por lo que encara un proyecto de construcción de un Centro Administrativo Gubernamental en el Parque del Sur, ocupando las dos manzanas al sur de la Casa de Gobierno. Si bien la propuesta inicialmente difundida incluía cuatro monoblocks, finalmente fue construido sólo uno, de once pisos de altura, dónde se trasladaron algunos ministerios.

⁸ En 2013 los vidrios transparentes fueron reemplazados por el *vitraux* “Santa Fe, Cuna de la Bandera y la Constitución Nacional”, realizado por artistas santafesinos.

⁹ En 1913 el Gobierno provincial contrató a la firma Anglade & Cía de Buenos Aires para la confección de los artefactos de iluminación empresa que había obtenido diplomas de honor en la Exposición Industrial del Centenario y en la Exposición Nacional de 1898.

¹⁰ El plan de ejecución de edificios para el Estado Provincial fue continuado un año después con el Palacio de la Legislatura, proyectado por el arquitecto francés Robert Charles Tiphaine, a pocas cuadras de la Casa de Gobierno. Más aún, un proyecto presentado –sin éxito– por el Intendente Edmundo Rosas en 1909 pretendía abrir la Avenida del Centenario entre las dos obras, rememorando la haussmanniana Avenida de Mayo en Buenos Aires.

Referencias

- Acebal, M. G. (s/f). *Catálogo de arquitectos y constructores*. Archivo Cátedra Historia III, Santa Fe, FADU/UNL: inédito.
- Aliata, F. (1997). Eclecticismo y Arte Nuevo: la obra de Virginio Colombo en Buenos Aires. *Cuadernos de Historia*, 8, 5-33.
- Aliata, F. (2003). De la Antigüedad restaurada a la Composición. Desarrollo y crisis de la teoría clásica. *47 al fondo*, 9, 32-35.
- Blasco Ibáñez, V. (1910). *Argentina y su grandeza*. Madrid: Editorial Española-Americana.
- Buschiazzo, M. (1958). Arquitectura colonial santafecina. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, 11, 112-123.
- Chartier, R. (1995). *El mundo como representación. Estudios sobre historia cultural*. Barcelona: Gedisa.
- Collado, A. (1994). *Santa Fe. Proyectos urbanísticos para la ciudad. 1887-1927*. Serie Documento de trabajo n° 2, Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.
- Collado, A. (2007). *Modernización urbana en ciudades provincianas de Argentina. Teorías, modelos y prácticas, 1887 – 1944*. Tesis de Doctorado no publicada, Departamento de Humanidades Universidad Pablo de Olavide. Sevilla.
- Collado, A. (2008). La arquitectura del Palacio. En I. Rodríguez, A. Collado y A. M. Cecchini de Dallo. *El Palacio Legislativo de la Provincia de Santa Fe* (pp. 29-49). Santa Fe: Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Fe.
- Dirección de Obras Públicas y Geodesia de la Provincia de Santa Fe (1908). Convenio ad-referendum del Superior Gobierno de la Provincia para el ensanche de la Casa de Gobierno. Tomo 63, 1893/1910, Departamento Topográfico, AGPSF.
- Durand, J. N. L. (1981, 1° 1817). *Compendio de lecciones de arquitectura*. Volumen II. Madrid: Pronaos.
- Egbert, D. (1980). *The Beaux-Arts Tradition in French Architecture*. Princeton: Princeton University Press.
- Gorelik, A. (2003). Lo moderno en debate: ciudad, modernidad, modernización. *Revista Universitas Humanística*, XXX (56), 11-27.
- Grementieri, F.; Liernur, J. F.; Shmidt, C. (2003). *Architectural culture around 1900: Critical reappraisal and heritage preservation*. Buenos Aires: Editarq.
- Güidotti Villafañe, E. (1916). *La provincia de Santa Fe en el Primer Centenario de la Independencia Argentina, 1816 -9 de julio- 1916*. Buenos Aires: Publicación oficial.
- Hary, P. (agosto, 1915). Sobre Arquitectura Colonial. *Revista de Arquitectura*, 2, 9-12.
- Hary, P. (mayo, 1916). Curso de Teoría de la Arquitectura profesado en la Escuela de Arquitectura de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de Buenos Aires. *Revista de Arquitectura*, 5, 2-12.
- Inauguración del Puerto de Ultramar de Santa Fe*. (1910). Buenos Aires: Talleres El Centenario.
- Jesse Alexander, R. (1975). La arquitectura del noreste y noroeste argentinos después de 1880: los edificios de gobierno y la significación de sus formas. *Summa*, 91/92, 81-82.
- Karman, R. (1916). Sobre la contribución de la enseñanza a la prosecución de nuevos rumbos. *Revista de Arquitectura*, (6), 6-7.
- La ciudad prospera. (1908, 24 de junio). *Nueva Época*, Santa Fe, 4.
- Liernur, J. F. (2001). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes
- Liernur, J. F. (2008). "Mestizaje", "criollismo", "estilo propio", "estilo americano", "estilo neocolonial". *Lecturas modernas de la Arquitectura en América Latina durante el dominio español*. En J. F. Liernur, *Trazas de futuro: Episodios de la cultura arquitectónica de la modernidad en América Latina* (pp. 91-126). Santa Fe: UNL.
- Müller, L. y Collado, A. (2001). Arquitectura y organización del territorio. En L. Müller (Ed.), *Arquitectura, sociedad y territorio. El Ferrocarril Santa Fe a las colonias* (pp. 9-22). Santa Fe: UNL.

- Ortiz, F. (1968). Nómima de arquitectos, ingenieros y constructores correspondientes al período 1880-1930. En F. Ortiz, J. Mantero, R. Gutiérrez, A. Levaggi. *La arquitectura del liberalismo en la Argentina* (pp. 167-244). Buenos Aires: Sudamericana.
- Parera, C. (2007). El Estado y la representación de 'lo moderno'. Dos casos de arquitectura pública en Santa Fe (Argentina), primera mitad del siglo XX. *PALAPA Revista de Investigación científica en Arquitectura*, II (2), 5-19.
- Payne, M. (2002). *Diccionario de Teoría Crítica y Estudios Culturales*. México: Paidós.
- Persello, V. (2007). *El partido radical. Gobierno y oposición, 1890-1943*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Reinante, C y Collado, A. (1993). Inventario. 200 obras del patrimonio arquitectónico de Santa Fe. Santa Fe: FADU-UNL, CAPSF, FCC.
- Sarlo, B. y Altamirano, C. (1997). La Argentina del Centenario: campo intelectual, vida literaria y temas ideológicos. En B. Sarlo y C. Altamirano, *Ensayos Argentinos. De Sarmiento a la Vanguardia* (pp. 153-190). Buenos Aires: Ariel.
- Waisman, M. (1975). El modelo liberal. Gobierno y administración. *Summa*, (91/92), 82-84.

“Moderna” y “monumental”: arquitectura pública y prensa especializada en la Buenos Aires de los años treinta

“Modern” and “Monumental”: public architecture and specialized press in Buenos Aires during the thirties

Cecilia Duran

Universidad Nacional de Quilmes, Argentina

Abstract

The purpose of this paper is to analyze a trend of public architecture built during the 1930s, which played a prominent role in the modernization of the city, incorporating programmatic, technical and aesthetic innovations. At the same time, these buildings were part of a cultural reflection about the role of architecture as a public art. The study of the works through the specialized magazines will allow us to understand the terms in which this trend contributed to the wider process of renewal of the discipline, and also to identify the specificities that the public dimension introduced in the architectural and artistic debate.

Resumen

El propósito de este trabajo es analizar una tendencia de arquitectura pública construida en Buenos Aires durante los años 1930, que tuvo un papel destacado en el proceso de modernización de la ciudad, incorporando innovaciones programáticas, técnicas y estéticas. Al mismo tiempo, su propuesta implicó reflexiones desde el plano cultural acerca del rol de la arquitectura como arte público. El estudio de las obras a través de la prensa especializada permitirá comprender los términos en que esta tendencia contribuyó al proceso más amplio de renovación de la disciplina, y a la vez identificar las especificidades que introdujo la dimensión de lo público en el debate del campo arquitectónico y artístico.

Key words

public architecture; modern architecture; decorative art; architecture magazines

Palabras claves

arquitectura pública; arquitectura moderna; arte decorativo; revistas de arquitectura

Universidad Nacional de Quilmes. Instituto de Estudios sobre la Ciencia y la Tecnología (IESCT). Laboratorio Espacio, Tecnología y Cultura. Arquitecta (UBA FADU). Becaria interna doctoral del CONICET

durancecilia@gmail.com

Recibido el 28 de agosto de 2017

Aceptado el 30 de octubre de 2017



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional

Introducción

La ciudad de Buenos Aires a mediados de los años 1930 se presentaba en las crónicas y en las fotografías de la época como un gran campo de batalla. "Nubes de arena como en el desierto africano", "edificios despanzurrados" y "la gama pentatónica de las cinco calidades de martilleos" componen el paisaje visual y sonoro de las demoliciones congeladas por Arlt (1937) en sus aguafuertes. Las revistas de arquitectura por esos años nos ofrecen la contracara de aquel escenario de destrucción. Nuevos edificios de renta y modernos rascacielos blancos equipados con los últimos adelantos de la industria de la construcción se suceden entre las páginas de las publicaciones especializadas como prueba del intenso proceso modernizador por el que atravesaba la ciudad. La gran renovación privada coexiste con otra no menos importante modernización del ámbito público emprendida por el Estado durante la década. Es que de hecho, como han observado Ballent y Gorelik (2001), la primera no puede comprenderse sin la segunda. En su carácter de ciudad capital, Buenos Aires concentró un alto nivel de inversiones en obras públicas e infraestructuras provenientes tanto desde la intendencia municipal como desde el gobierno nacional, como parte de los diversos programas estatales puestos en marcha a comienzos de los 1930 para, entre otras cosas, paliar la crisis económica y generar empleo a través del incentivo a la industria de la construcción.

En este trabajo analizaremos una tendencia de arquitectura pública construida durante los años treinta, que tuvo un papel destacado en el proceso de modernización de la ciudad, incorporando innovaciones programáticas, técnicas y estéticas. Al mismo tiempo, su propuesta implicó reflexiones desde el plano cultural acerca del rol de la arquitectura como arte público. Entendemos por arquitectura pública aquellos edificios construidos por distintos organismos estatales o de la sociedad civil (por ejemplo, gremios, clubes), destinados a proveer servicios públicos (administrativos, sanitarios, educativos, de transporte, entre

otros) y a funcionar como la sede oficial de la institución o repartición promotora. Quedan excluidos de esta definición los edificios de vivienda construidos por iniciativa estatal o de otras instituciones afines generalmente destinados al habitar de los sectores populares (que suelen denominarse "vivienda pública"), porque tales emprendimientos introducen variables relacionadas con la modernización del mundo doméstico que exceden los intereses de nuestro trabajo. En cambio, la arquitectura pública de este período permite explorar las transformaciones que estaban ocurriendo y las políticas que estaban operando sobre el ámbito estatal o societario. Para citar algunos ejemplos, podemos mencionar el edificio del Ministerio de Obras Públicas (MOP), la sede central de Yacimientos Petrolíferos fiscales (YPF) y el edificio del gremio La Fraternidad.

Nos interesa sobre todo la arquitectura que reflexionó sobre las características que debía asumir por su carácter público en un momento de intensa transformación técnica y formal en un sentido modernizador (introducción de nuevos materiales, simplificación formal, geometrización, etc.). La dimensión de lo público implica abordar temas no siempre asociados con la idea de arquitectura moderna, vinculados a la representación de valores e instituciones, al carácter monumental que su materialización exige, a la necesidad de simbolización que recurre al ornamento, cuestiones que entraron en tensión con premisas esenciales del canon moderno como las exigencias de abstracción, autonomía y reproductibilidad.

La historia de las obras públicas en este período, al igual que los vínculos entre técnica y política, han sido abordados por una serie de estudios previos. Una primera línea historiográfica directamente excluyó a estas obras de su relato acerca de "la evolución del movimiento moderno" en nuestro país, caracterizándolas como expresiones de un "seudoclasicismo monumental" (Bullrich, 1963, p. 23). A partir de la renovación historiográfica de los años 1980, los postulados sobre los que se habían asentado aquellos primeros trabajos,

como "la indiferencia del Estado frente a la renovación" y la "poca disponibilidad simbólica del "Racionalismo" fueron puestos en crisis (Liemur, 1986). En esta línea, deben mencionarse los trabajos de Gorelik (1987, 1998) sobre la obra modernizadora de YPF y sobre la transformación urbana de Buenos Aires durante la intendencia de Mariano de Vedia y Mitre. Ballent (2005, 2008, 2016) ha investigado sobre la historia del MOP, profundizando sobre las acciones de la Dirección Nacional de Vialidad, la formación de burocracias técnicas y la relación entre ingeniería y Estado. Gentile (2004) estudió diferentes formulaciones locales para el problema de la organización de los centros cívicos. Novick (2011) ha explorado los vínculos entre propuestas técnicas, demandas políticas y estrategias de propaganda en los debates, las alternativas del proyecto y finalmente la obra de la Avenida 9 de julio en Buenos Aires. Parera (2012) abordó el proceso de modernización de la arquitectura pública durante los años 1930, haciendo foco en el rol que desempeñaron en tal proceso los cuerpos técnicos del Ministerio de Obras Públicas, tanto a nivel nacional como provincial, para el caso de Santa Fe. Desde el campo de la historia del arte, Belej (2012) ha investigado sobre el desarrollo del muralismo en Argentina durante el período 1930-1950. Al hacer foco en los murales realizados para la decoración de obras de carácter público, su trabajo nos interpela respecto de la vacancia que existe dentro del campo de la historiografía de la arquitectura sobre la colaboración entablada entre artistas y arquitectos durante nuestro período de estudio.

La revisión iniciada en los 1980 permitió replantear de manera consistente el aporte de la producción estatal al desarrollo del modernismo arquitectónico durante la década de 1930. Sin embargo, advertimos que las obras de arquitectura pública que nos proponemos analizar aquí han sido frecuentemente presentadas por la historiografía como exponentes de un modernismo "híbrido", "mesurado" y hasta incluso "reaccionario",

apreciaciones que fueron reforzadas por una serie de imágenes que tendieron a enfatizar la simetría, la pesadez y la opacidad de los volúmenes cúbicos exteriores, desestimando los aspectos más innovadores de estas construcciones, como las complejas propuestas programáticas de sus interiores y el gran despliegue de instalaciones mecánicas que las hacían funcionar. Por otro lado, poca atención se ha prestado hasta el momento a los vínculos entre esas construcciones y la producción de una serie de obras de arte creadas especialmente para decorarlas.

La hipótesis del trabajo considera que esta línea dentro de la arquitectura pública condensó problemáticas sumamente relevantes del momento histórico que las produjo, constituyendo un objeto cultural denso y complejo, que debe ser abordado aplicando a él una mirada más amplia que la estilística. Estas arquitecturas debieron ser capaces de conjugar nuevos requerimientos formales, programáticos y técnicos surgidos con los procesos de modernización del Estado y de la propia disciplina. Por otra parte, también debieron responder a demandas de representación de orden simbólico para escenificar la dimensión cívica que buscaban comunicar las instituciones y los organismos promotores de las obras. Aquellas necesidades expresivas fueron atendidas recurriendo a un renovado aparato decorativo que se plasmó en murales, esculturas, relieves, etc., transformando a los edificios en objetos de arte público.

El trabajo propone un abordaje del tema a través de la prensa especializada. En los últimos años, se ha registrado un mayor interés desde la historiografía de la arquitectura por el estudio de las publicaciones periódicas como productos culturales. Las revistas de arquitectura contribuyeron al proceso de transformación disciplinar difundiendo nuevas ideas, imágenes y estéticas del modernismo arquitectónico. Al mismo tiempo funcionaron como espacios de debate y legitimación de las distintas propuestas modernizadoras operando en el

campo arquitectónico local e internacional. En esta línea, Colomina (2010) sostuvo que la arquitectura no se hizo moderna solamente por la aplicación de nuevos materiales como el vidrio, el hormigón o el acero, ni por adquirir determinadas características formales, sino fundamentalmente por involucrarse con los medios masivos de comunicación y con sus técnicas de difusión, con el cine, la publicidad, la fotografía, la radio, y por supuesto, con la prensa especializada. En nuestro análisis, el estudio de las revistas ha permitido verificar que las obras de esta tendencia fueron definidas como "modernas" tanto por los productores a cargo de proyectarlas, como por las instituciones que promovían su construcción. Al mismo tiempo, la propia idea de "arquitectura moderna" aparece en las publicaciones como un concepto en construcción.

Los artículos sobre los edificios permiten acceder a los términos programáticos, formales, técnicos y simbólicos operando en aquella definición. Por un lado, las obras se estaban produciendo en un contexto de importante renovación de la ciudad en su conjunto, al mismo tiempo que el urbanismo se perfilaba como área de incumbencia específica de los arquitectos. La gran mayoría de estas intervenciones integraron propuestas urbanísticas más ambiciosas vinculadas a la conformación de nuevos centros cívicos. Por otro lado, las sofisticadas instalaciones mecánicas implementadas en estas arquitecturas las convirtieron en grandes exhibidores de los últimos adelantos de la industria en materia de construcción. A través de un gran despliegue técnico, la obra pública buscaba mostrarse racional, eficiente y a la altura de los grandes emprendimientos del sector privado. Además, la incorporación de decoraciones realizadas por artistas locales reforzó la función pedagógica y cultural de estos edificios. La idea de lo moderno aparece en las publicaciones indisolublemente asociada al carácter monumental de estas construcciones, que se manifestaba tanto desde el emplazamiento urbano, como desde su concepción programática, técnica y estética.

El panorama local de la prensa especializada

Las revistas se presentan como fuentes explicativas de los procesos históricos, y al mismo tiempo como "espacios de gestación de cambios sociales, núcleos de articulación de estrategias grupales, instrumentos de legitimación, expresión de los ideales de un grupo, un movimiento, una generación" (Cirvini, 2004, p. 47). Entre las publicaciones del período se destaca por su relevancia para nuestro tema de estudio la *Revista de Arquitectura (RdeA)*, órgano oficial conjunto de la Sociedad Central de Arquitectos (en adelante, SCA) y del Centro de Estudiantes de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires (en adelante, CEA).¹ Desde 1923, la *RdeA* funcionó como el principal soporte del discurso de los profesionales nucleados en torno a la SCA, una institución corporativa que representaba a un grupo de elite dentro del campo arquitectónico. Durante los años 1930 y comienzos de los 1940, una parte importante de sus socios participó activamente de la tendencia de arquitectura pública aquí estudiada, desempeñándose como profesionales en las oficinas técnicas de diferentes dependencias estatales, y también en menor medida, desde los estudios privados, a través de concursos y encargos directos. La perspectiva corporativa de la *RdeA* nos interesa especialmente porque sus páginas recogen testimonios valiosos no solo acerca de las obras materiales construidas, sino también sobre los debates en que se involucraron sus productores y sobre los vínculos que estos trazaron con otros agentes e instituciones del campo cultural y del poder político.

Hacia fines de los 1920 aparecieron nuevas publicaciones especializadas que ampliaron la oferta del mercado editorial. En 1929 comenzó a editarse *Nuestra Arquitectura* (en adelante, NA), una iniciativa privada vinculada a la Editorial Contemporánea. La revista fue fundada por el ingeniero norteamericano Walter Hylton Scott, quien se desempeñó como su director hasta 1955.² A diferencia de la *RdeA*, donde la redacción cambiaba con la Comisión Directiva

de la SCA, la continuidad del liderazgo de Scott permite identificar un programa de ideas que se fue consolidando a través de los veinticinco años en los que dirigió la revista, en torno a problemáticas como la vivienda popular y los reclamos de intervención estatal en la materia. A pesar de que la arquitectura pública no ocupó un lugar destacado entre los temas de su agenda durante el período estudiado, NA sí publicó las obras más importantes de esta tendencia, atendiendo a sus propuestas modernizadoras.

En tercer lugar, debemos mencionar la *Revista del CACYA* (en adelante, *RCACYA*), perteneciente al Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos, que apareció a mediados de 1927.³ Esta institución reunía a pequeños constructores y a profesionales que por su origen o posición social (muchos de ellos eran inmigrantes y en su mayoría pertenecían a las clases medias) no tenían acceso a las filas más exclusivas de la SCA. En este sentido, la participación de sus miembros en el ámbito de la edificación pública fue más restringida que en el caso de la SCA, hecho que se manifiesta en el menor tratamiento que recibió el tema entre sus páginas.

Por todo lo expuesto, la *RdeA* será analizada como la fuente principal, mientras que *NA* y la *RCACYA*, funcionarán como materiales complementarios que permitirán comprender de manera plural el proceso de modernización de la arquitectura pública en el marco de una transformación más amplia por la que atravesaba la disciplina en su conjunto.

Arquitectura pública en debate

Las discusiones acerca de un nuevo lenguaje para la arquitectura habían comenzado a aparecer en la *RdeA* a mediados de los años 1920, a partir de algunas intervenciones polémicas como las de Alberto Prebisch y Ernesto Vautier (1924) y Alejandro Virasoro (1926), entre las más resonantes. También en esos años comenzaron a publicarse en las revistas los primeros ejemplares construidos de una arquitectura más abstracta, geométrica y depurada,⁴ a tono con las tendencias

modernistas que se difundían desde Europa y Estados Unidos. La renovación estética apareció primero en el ámbito de la edificación privada, mayormente en la vivienda y en programas comerciales. Fue luego, en la década de 1930, cuando las políticas públicas (construcción de edificios públicos, estímulo estatal a la construcción, etc.) proporcionaron demandas concretas que permitieron procesar aquellas cuestiones disciplinares también en relación a problemáticas sociales y culturales, generando propuestas que se mantuvieron vigentes hasta el inicio de la segunda posguerra.

La selección de arquitectura pública que ofrecen las revistas habla de un conjunto amplio de preocupaciones que densificaron la agenda de problemas públicos por esos años. Entre otros, podemos indicar la dotación de edificios propios a las dependencias de un Estado en expansión; la construcción de infraestructuras para ampliar la oferta de servicios estatales o públicos, como educación y salud; el impulso al desarrollo industrial a través del manejo de recursos estratégicos, como el petróleo; la promoción del turismo como nueva industria nacional –y complementaria del agro– a través de la construcción de equipamientos para recibir a los viajeros (alojamientos y servicios). No solo se trataba de ampliar la red de servicios construyendo más edificios e infraestructuras estatales. Desde la disciplina arquitectónica, se produjo una renovación de los distintos programas en cuestión (oficinas públicas, escuelas, hospitales) que incorporaban nuevas funciones, se adaptaban a nuevos estándares de confort e higiene, y articulaban nuevas modalidades de habitación y sociabilidad. Otros casos, como las sedes gremiales, los establecimientos industriales, o los equipamientos para el ocio y el turismo, desde las estaciones de servicio y los laboratorios técnicos de YPF hasta los hoteles construidos por el Estado, plantean la emergencia de nuevos programas de necesidades.

Del amplio conjunto de casos de arquitectura pública difundidos por las publicaciones, aquí haremos foco sobre una serie de edificios que, por sus características modernizadoras

y al mismo tiempo monumentales, permiten analizar las transformaciones en el espacio urbano a partir de nuevas ideas y nuevas estéticas que comenzaron a desarrollarse en la segunda mitad de los años 1920 y que se consolidaron en los años 1930. La adjetivación "monumental" es una caracterización propia de la época, frecuentemente utilizada, tanto en las memorias técnicas como en las publicidades, para describir a los nuevos edificios que comenzaban a poblar la ciudad. Nuevos materiales, adelantos técnicos y valores asociados a lo moderno, como "eficiencia, duración, economía", se presentaban perfectamente compatibles a la idea de lo monumental, que habitaba tanto en los rascacielos, los edificios Comega, Safico, Kavanagh, como en el nuevo Mercado de Abasto, y también en las nuevas dependencias estatales, el edificio del MOP, la sede central de YPF y el edificio de Ferrocarriles del Estado, entre otros. En las publicaciones de las obras de arquitectura que analizaremos a continuación, lo monumental arquitectónico se ponía en juego en relación a tres cuestiones fundamentales: la ciudad, el arte y la técnica.

En primer lugar, los artículos comenzaban haciendo referencia al emplazamiento elegido y a su significación en el marco de la trama urbana que lo contenía. Algunos de ellos formaban parte de proyectos urbanos más amplios que buscaban renovar sectores enteros de la ciudad, especialmente cuando integraban propuestas para la creación de nuevos centros cívicos. Como señalamos al comienzo, durante los años 1930 se llevaron adelante importantes obras que transformaron radicalmente el aspecto de la ciudad de Buenos Aires, a través de la ampliación y construcción de nuevas arterias, edificios, infraestructuras y espacios conmemorativos. En este marco, la nueva tendencia en la edificación pública se proponía saldar "la falta de correlación física y moral entre la pregonada dignidad del Estado y esa pobre e inadecuada arquitectura de las oficinas públicas desde las cuales realiza sus funciones" (Editorial, 1937, p. 97) privilegiando los emplazamientos monumentales. Para los urbanistas de la SCA, como Bereterbide (1932, p. 418), "los grandes edificios de arquitectura severa y uniforme" debían adoptar "los principios del



Figura 1. Obras monumentales: la arquitectura pública en las publicidades.
 a. La sede central de YPF entre "los grandes edificios argentinos". Publicidad de Carrier. *RdeA* (junio, 1940) , 234, p. s/n.
 b. Los rascacielos de Buenos Aires (Kavanagh, Safico y MOP) en una publicidad de Caños Sema-85. *NA* (enero, 1937), 90, p. s/n.
 c. Monumentalidad y eficiencia como claves de la época. Publicidad de la firma Agar Cross & Co. *RdeA* (mayo, 1937), 197, p. 168.

urbanismo estético que han regido las grandes composiciones que hacen la monumentalidad de algunos centros de Europa."

En segundo lugar, la incorporación de obras de arte decorativo a la arquitectura transformaba a todo el conjunto en una gran iniciativa de arte público. A través de estas intervenciones, se buscaba cumplir con un doble propósito: por un lado, fomentar la creación de un "arte nacional" a través de los encargos realizados a un grupo de artistas que debían ilustrar temas relativos a la historia nacional y al programa simbólico representativo de la institución promotora; por otro lado, las decoraciones artísticas eran entendidas como un signo de "la individualidad estética de la arquitectura pública" (El edificio para el MOP, 1937, p. 312) que se pretendía al mismo tiempo austera y refinada.

En tercer lugar, las publicaciones de estos edificios dedicaban gran cantidad de páginas a explicar los detalles de las instalaciones técnicas que los hacían funcionar. Tanto la gran escala, como la complejidad de

los programas de uso los convertían en construcciones especiales, distintas de las casas o los edificios de renta que solían aparecer con mayor asiduidad en las revistas. De esta manera, las obras funcionaban como especies de muestrarios de aplicación de los últimos adelantos técnicos de la industria: instalaciones de aire acondicionado, de agua refrigerada, de teléfonos y buscadores de personas, sistemas de montapapeles y correo interno a través de tubos neumáticos, eran tan solo algunas de las principales atracciones. El discurso sobre la técnica asumía por lo menos dos lecturas. Por un lado, la prensa planteaba relaciones directas entre la provisión de "confort e higiene para los empleados y el público" y los beneficios que esto suponía para un "mejor servicio y eficacia de la tarea administrativa" (El edificio para el MOP, 1937, p. 297). Por otro lado, la incorporación de "las más recientes instalaciones mundiales" era interpretada como símbolo de estatus que colocaba a los edificios públicos no solo a la altura de los grandes emprendimientos privados de la ciudad, sino también del mundo.

Abundante agua fresca aumenta la eficiencia de sus empleados!



Este es el admirable aparato que brinda los sistemas centrales de agua FRIGIDAIRE, cuya instalación es más económica que la adquisición de numerosos equipos individuales. El funcionamiento del sistema central FRIGIDAIRE es enteramente automático. Un control termostático pone en marcha al compresor y hace circular el agua únicamente cuando ésta necesita ser enfriada, reduciendo así el costo de funcionamiento a un mínimo. Además de mantener la eficiencia de su personal, elimina la pérdida de tiempo, pues los empleados siempre tienen agua fresca cerca de sus puestos. Como todo producto FRIGIDAIRE, estas instalaciones han sido construidas con los beneficios de los años de experiencia de los ingenieros de FRIGIDAIRE en el campo de la refrigeración. Visítenos o envíenos sin compromiso alguno para usted, el cupón que aparece al pie.



FRIGIDAIRE LTDA. (Sucursal Argentina) Av. Pres. R. S. Peña 929 - Buenos Aires

Frigidaire

ES EL NOMBRE EXCLUSIVO DEL PRODUCTO DE LA GENERAL MOTORS

Soc. FRIGIDAIRE LTDA. (Sucursal Argentina)
Av. Pres. R. Sáenz Peña 929 - Buenos Aires
"Siempre enviamos gratuitamente dibujos completos sobre las instalaciones centrales FRIGIDAIRE, para el enfriamiento de agua."
Nombre: _____
Domicilio: _____
Localidad: _____ P.C. _____

138 - MAYO 1935 - REVISTA DE ARQUITECTURA
ORGANO OFICIAL DE LA SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS Y CENTRO UBIQUANTES DE ARQUITECTURA

Figura 2. El papel de la técnica

a. La técnica como garantía de eficiencia productiva. RdeA (mayo, 1935), 173, p. 138.

b. La técnica como símbolo de estatus internacional. RdeA (diciembre, 1935), 180, p. s/n.

"Standard"
Artefactos Sanitarios
Lo mejor que se fabrica

Los Artefactos Sanitarios "Standard" se instalan en el Mundo Entero

He aquí algunas de las más recientes instalaciones mundiales de Artefactos "Standard"

Los artefactos Standard son especializados en todos los países del mundo por Arquitectos que desean instalar "lo mejor que se fabrica", pues Standard es un material de elección ilustre, tan claro como el cristal, nunca cambia ni cambia de aspecto como las cosas comunes.

Con artefactos instalados al costo inicial no significa el costo final. Esas dificultades y gastos disminuyen especificando desde un principio "Artefactos Sanitarios Standard"

NEW YORK - U.S.A. - Central Time Building. El edificio más alto del mundo. Instalado con artefactos "Standard"

ROYAL CANADIAN MOUNTED POLICE - Edificio Nacional e Policía de Montreal en la bahía de color "Standard"

TOKYO - JAPAN - Hotel de Luxa Americano "Standard" para turistas

BUENOS AIRES - Edificio Ministerio Obras Públicas (Departamento de Turismo) "Standard"

ROMA - ITALIA - Transatlantico "The Atlantic" "Standard"

PARIS - FRANCIA - Para Edificios Públicos seleccionados Artefactos "Standard" Blancos Para Edificios de Renta y Residencias Artefactos "Standard" de Color

Sóloche el fabricado "El Baño Moderno"

N.V. RADIATOREN
Exposición Permanente
CORDON 817 - U.I. 38, 7384
BUENOS AIRES

CONSEJO DE UBIQUANTES Edificio "Torre de la Unión de la Bahía" "Standard" de Color

La expansión internacional de la industria de la construcción en esos años permitía que un aviso de la época promocionara los mismos artefactos sanitarios colocados en Nueva York, Tokio, Niza, Rio de Janeiro, Roma, Montevideo y Buenos Aires.

Las obras

A continuación presentamos un mapeo de algunas obras que integraron esta nueva tendencia de arquitectura pública y que fueron presentadas en la prensa especializada. Las obras se agruparon según la institución promotora de la construcción, siguiendo un orden cronológico de aparición en las revistas.

Casas gremiales: imágenes de sindicatos y trabajadores

La sede del gremio La Fraternidad llegó a la portada de la *RdeA* en el número de diciembre de 1934. La obra del arquitecto Jorge Sabaté surgía como el resultado de un concurso público organizado por la SCA en 1931. La Fraternidad fue uno de los primeros sindicatos del país, fundado en 1887 para representar a maquinistas y fogoneros del ferrocarril. Sus afiliados constituían un grupo de obreros calificados dentro del ramo, mientras que el resto de los trabajadores del riel se nuclearon en torno a la Unión Ferroviaria, creada recién en 1922. Durante los años 1920, los gremios ferroviarios habían experimentado un importante crecimiento dentro del movimiento obrero a partir de las conquistas laborales alcanzadas en las negociaciones con los gobiernos radicales. Aquellos logros redundaron en mayor cantidad de afiliados y en más poder político, tanto para La Fraternidad como para su gremio hermano, determinando así la necesidad de contar con sedes institucionales propias. De esta manera, y casi en simultáneo, ambos gremios emprendieron la construcción de sus edificios a comienzos de los años 1930.

La casa sindical constituía una tipología arquitectónica relativamente novedosa en

el escenario urbano local, que requería articular funciones de distinta índole: sociales, administrativas, educativas. Por otra parte, estos edificios estuvieron entre las primeras obras de arquitectura pública que introdujeron decoraciones modernistas. Las obras de arte constituían una de las principales atracciones señaladas por la *RdeA*, que destacaba especialmente las pinturas murales realizadas por Dante Ortolani y Adolfo Montero. La primera, un cuadro alegórico de grandes dimensiones ubicado en el hall principal, representaba a "La Fraternidad, el cooperativismo, la producción, el comercio, el transporte y la familia" (Edificio de "La Fraternidad", 1934, p. 510). La segunda estaba conformada por dos frisos alargados que decoraban la Sala de Espectáculos con un relato de la historia del transporte en la Argentina. Las imágenes pacificadas de los obreros que ofrecían las pinturas contrastaban con la conflictividad del trabajo que se registraba en aquel momento en el plano político. A comienzos de los 1930 el movimiento obrero en general atravesaba uno de sus peores momentos tras la crisis económica desatada en 1929, y los ferroviarios en particular tuvieron que conceder importantes rebajas en los salarios a costas de evitar mayores despidos en el sector (Horowitz, 2001).

Otras ornamentaciones arquitectónicas, como los elementos lineales que reforzaban el aspecto abstracto-geométrico de la fachada, los objetos escultóricos que se integraban a los juegos volumétricos de la composición, o los cuidados detalles de herrería respondían al lenguaje propio del *Art Déco*. La tendencia hacia la abstracción y la depuración de las formas, que volvía más fácil su reproducción al mismo tiempo que difundía una estética modernizadora, lo convertían en un lenguaje especialmente apropiado para los programas urbanos de la nueva cultura de masas: diarios, cines, teatros, *boñfes*, clubes, confiterías. La casa sindical reunía varios de estos programas en un mismo edificio (era cine, teatro, biblioteca, oficina, escuela, redacción), a la vez que se erigía en representación de un nuevo actor de

la sociedad de masas: el movimiento obrero organizado.

Resulta interesante comparar la sede de La Fraternidad con la de su gremio hermano, la Unión Ferroviaria. Inaugurada en 1933, fue una obra del ingeniero Andrés Justo, hijo del fundador del Partido Socialista, Juan B. Justo. Este edificio, también de líneas Déco, no fue publicado en la *RdeA* porque esta solo publicaba obras locales realizadas por los arquitectos socios de la institución y el ingeniero Justo no integraba sus filas. En cambio, la sede gremial sí fue presentada por la revista *NA*, que no respondía a este tipo de restricciones corporativas. Por otra parte, su director Hylton Scott era un socialista a quien lo unían lazos de amistad personal con Justo. Los vínculos de la obra con los ideales del socialismo excedían a la propia figura de su proyectista y se plasmaban en las obras de arte decorativo ejecutadas por el escultor Luis Falcini y el dibujante Facio Hebequer, dos figuras comprometidas con la militancia política. Sus decoraciones tematizaban sobre distintas consignas políticas de la izquierda, como "1° de Mayo", "Proletarios uníos", o "La huelga", entre otras.

A diferencia de los trabajadores pacificados y de las representaciones de la historia nacional teñidas de una aparente neutralidad política que ofrecían las ornamentaciones de La Fraternidad, los motivos elegidos en este caso ilustraban un discurso internacionalista y combativo, reivindicador de la lucha obrera.

La participación de artistas plásticos reconocidos contribuía a jerarquizar la intervención de los gremios en el campo cultural. Al mismo tiempo, los sindicatos aspiraban a cumplir una misión pedagógica, buscando educar a los trabajadores a través del contacto con el arte. En esta línea, tanto La Fraternidad como la Unión Ferroviaria coincidieron en usar similares recursos expresivos, aunque lo hicieron con elencos de artistas distintos y expresando contenidos políticos diferentes.

MOP: nuevos colosos para la administración estatal

En 1933, habiendo atravesado el peor momento de la crisis económica y como parte de las medidas tomadas en pos de la recuperación, la *RdeA* anunciaba la puesta en marcha de un plan de obras que



Figura 3. Los gremios
 a. Panneau decorativo del Gran Hall del edificio de La Fraternidad, pintado por Dante Ortolani y Adolfo Montero. *RdeA* (diciembre, 1934), 168, p. 505.
 b. Detalle de uno de los vitrales de la caja de escaleras del edificio de la Unión Ferroviaria, ilustrando el motivo "1° de Mayo". *NA* (marzo, 1933), 44, p. 279

estaría a cargo de la Dirección General de Arquitectura (DGA) del Ministerio de Obras Públicas (MOP). Desde febrero de 1932, la repartición era dirigida por el arquitecto José Hortal, designado en reemplazo del ingeniero Sebastián Ghigliazza, quien se retiraba tras una larga gestión comenzada en 1916. Como ha señalado Parera (2012, p. 53), hasta el momento la institución había sido dirigida exclusivamente por ingenieros civiles desde su creación en 1906. El nombramiento de Hortal fue celebrado como un triunfo por la corporación de la SCA, en el marco de una campaña emprendida por el gremio para concientizar a los poderes públicos acerca de los alcances profesionales del arquitecto (Informaciones, 1932). El plan de obras fue presentado por la revista con el proyecto de la propia sede del MOP (Edificio para el MOP, 1933), un rascacielos que se levantaría como símbolo de la actitud eficiente y racionalizadora propugnada por la nueva administración de Justo, y al mismo tiempo como promesa de la relevancia que cobraría la cartera durante su mandato presidencial (Ballent, 2016). La iniciativa general tenía por objetivo "dotar a las grandes reparticiones del Estado de casas adecuadas a la importancia y dignidad de las funciones oficiales", al mismo tiempo que se buscaba liberar al fisco "de la pesada carga de los alquileres, renglón cada vez más importante de sus gastos" (El edificio para el MOP, 1937, p. 297).

Casi al mismo tiempo que la *RdeA* presentaba el rascacielos proyectado por el arquitecto Alberto Belgrano Blanco, la *Revista del CACYA* publicaba una propuesta urbanística de Hortal para la "Ciudad del Gobierno" en la cual el edificio del ministerio se inscribía. Este ambicioso plan contemplaba reunir dentro de un gran centro cívico una serie de edificios gubernamentales nacionales y municipales, abarcando en extensión distintas zonas del centro expandido: la Avenida 9 de Julio, desde Constitución hasta Retiro y la Plaza de Mayo que se conectaba con la futura arteria a través de la Avenida de Mayo y las Diagonales. La proyectada avenida de Norte a Sur ofrecía, según Hortal, "mejores condiciones que

en cualquier otro punto de la ciudad" dado que allí "se dispondría con toda amplitud de la tierra necesaria para construir en ella la 'Ciudad del Gobierno', llamada con su sola presencia a crear un nuevo ambiente de vida y a realzar la autoridad del poder administrador" (La "Ciudad del Gobierno", 1933, p. 16). A pesar de que el plan no llegó a concretarse, algunos de los edificios que lo integraban sí se construyeron, quedando diseminados por la ciudad configurando "bloques aislados" (Ballent, 2016, p. 11) ante la ausencia del contexto urbano que les daba sentido. Aun así, la iniciativa logra dar cuenta de la forma en que se estaba pensando la arquitectura pública desde el Estado: entendida como pieza de carácter monumental, proyectada para sobresalir en el tejido urbano renovado por las intervenciones del urbanismo, generando sitios de referencia capaces de jerarquizar la trama de la ciudad, y al mismo tiempo de celebrar al poder político.

El rascacielos oficial puede leerse en tándem con otra construcción estatal que apareció casi al mismo tiempo en las revistas: el edificio de Ferrocarriles del Estado en Puerto Nuevo. Ambas fueron presentadas como la "síntesis expresiva de la nueva arquitectura oficial" (El edificio para el MOP, 1937, p. 297), que se caracterizaba por "su valor arquitectónico, racionalismo de concepción y dinámica constructiva" (El nuevo edificio para los FF.CC. del Estado, 1937, p. 243). Por otro lado, ambas se ubicaron en áreas próximas al centro tradicional consolidado, pero en el marco de emprendimientos urbanos que recién comenzaban a desarrollarse, factor que potenciaba el carácter monumental de las intervenciones. En el caso del ministerio, esta condición se fundaba esencialmente en la imponente escala de la torre de 27 plantas. Las fotografías tomadas desde ángulos contrapicados y perspectivas aéreas, exacerbaban su cualidad de torre exenta en contraste con un entorno chato y gris. *NA* describía al rascacielos como un "coloso", "mirador ideal para contemplar la inmensidad de la urbe que se extiende a los cuatro costados, del río hasta sus confines" (MOP

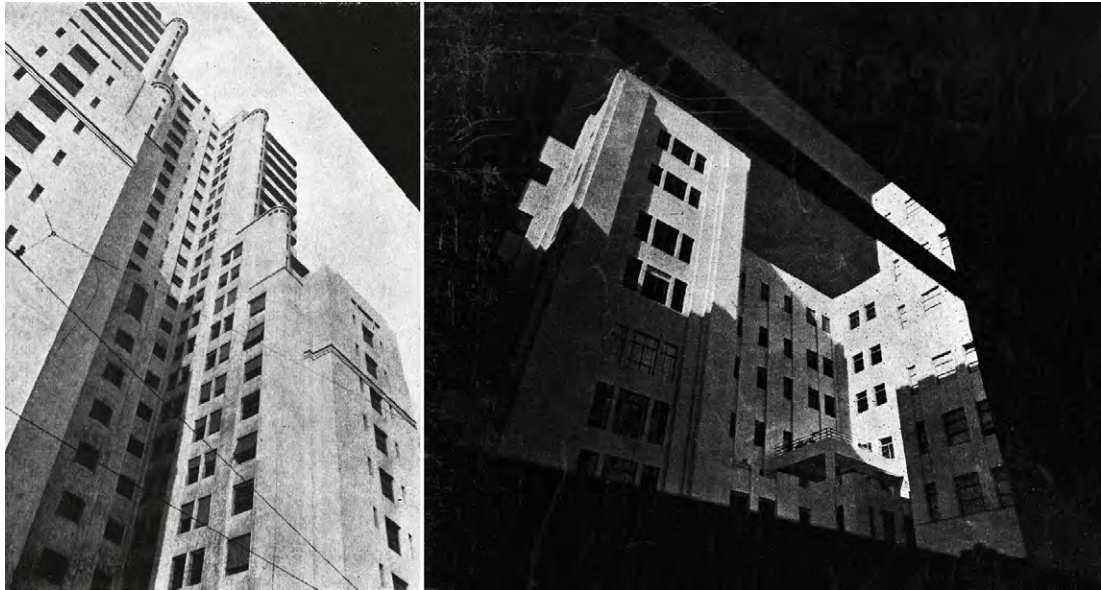


Figura 4. Los colosos del MOP

a. El rascacielos del MOP desde la calle. *RdeA* (julio, 1937), 199, p. 302.

b. Vista al patio interior del edificio de FF. CC. del Estado. Fotografía de portada de la *RdeA* realizada por Manuel Gómez. *RdeA* (junio, 1937), 198.

de la Nación, 1937, p. 186). En el caso de Ferrocarriles, la "recia avanzada del espíritu de progreso" también se lograba en contrapunto con el paisaje:

Ubicada en un lugar de la costa especialmente adecuado para el relieve de sus volúmenes armoniosos y equilibrados, en una limpia perspectiva de espacios libres y jardines en formación, con el río por fondo claro y luminoso, su monumentalidad en función del paisaje está plenamente lograda. (El nuevo edificio para los FF.CC. del Estado, 1937, p. 243)

La nueva "dinámica constructiva" para levantar edificios pretendía representar una forma de la eficiencia oficial reiteradamente destacada por las revistas, especialmente en relación a la economía que esto representaba para las cuentas públicas. En el edificio de Ferrocarriles, la "inusitada rapidez" de las obras fue leída como el signo de los nuevos tiempos, demostrando que:

es posible realizar en breve término las más importantes obras públicas, en oposición al viejo modo lento y difícil que asimilaba

el levantamiento de un edificio para el Estado a una construcción religiosa en que el tiempo carecía de significación ante el sentido eterno de la obra. (El nuevo edificio para los FF.CC. del Estado, 1937, p. 243)

Por otra parte, es importante recordar que el "imaginario dinámico", tal como lo ha denominado Gorelik (2004, p. 394), fue una de las características constitutivas de la "operación de Vedia y Mitre" que estaba transformando la ciudad en ese mismo momento y cuya obra insignia, el Obelisco, se levantó en apenas 60 días.

Detrás de las fachadas de volúmenes puros y monolíticos, del apilamiento aparentemente repetitivo de pisos, tanto el MOP como el edificio de Ferrocarriles (y el resto de los ejemplos que veremos a continuación) contenían en su interior programas sumamente complejos que no solo involucraban los espacios de trabajo de las oficinas públicas. El MOP albergaba seis Direcciones Generales con sus correspondientes despachos privados, una sala de conferencias, un salón de exposición para muestras de materiales y

otro para la exhibición de proyectos, talleres en el subsuelo, una biblioteca, y un espacio destinado a observatorio en la azotea. Mientras que el edificio de Ferrocarriles, por su parte, contaba con una imprenta en el subsuelo, una "División Sanitaria" con consultorios médicos, sala de odontología y laboratorio de farmacia, un salón de conferencias equipado "con una instalación completa para proyecciones luminosas y cinematógrafo para la propaganda de los FF. CC. del Estado", y dos grandes salones "destinados a exposición de productos de las diversas regiones cruzadas por las líneas de los mismos" (El nuevo edificio para los FF.CC. del Estado, 1937, p. 248).

Las fotografías de los grandes despachos del personal jerárquico cuidadosamente decorados, sin gente pero con indicios de ocupación, se presentaban como interiores sobrios y

sofisticados. La comunicación de valores asociados a la racionalidad y la austeridad de la nueva administración oficial no impedía la incorporación de ciertos detalles de lujo en estos locales, que eran utilizados para evocar jerarquía. El gran despacho del Ministro de Obras Públicas, decorado por la firma Nordiska, estaba equipado con muebles de nogal, sillones tapizados con terciopelo de seda y una gran alfombra persa, "espléndido ejemplar legítimo 'Kirman'", componiendo un "conjunto sobrio y vigoroso" (El edificio para el MOP, 1937, p. 306), donde las adjetivaciones del interior parecían querer trasladarse a los funcionarios que lo habitaban, *in absentia*.

Las revistas construían así distintas filiaciones entre la nueva arquitectura pública y las figuras de los funcionarios a cargo de las reparticiones técnicas. Como se dijo, el órgano de la SCA



Figura 5. Gran despacho del ministro
Fotografía del despacho del Ministro de Obras Públicas en la que se destaca el *panneaux* decorativo pintado por Benito Quinquela Martín bajo el título "En plena actividad". *RdeA* (julio, 1937), 199, p. 305.

destacaba especialmente a la figura de Hortal, un arquitecto de sus propias filas, al cual señalaba como el verdadero artífice intelectual del rascacielos del MOP. Por su parte, NA enalteció a la figura del ingeniero Pablo Nogués, máximo responsable de la Administración General de Ferrocarriles, encarnando en él la descripción del funcionario técnico modelo:

Resuelta la erección de este edificio por un decreto del P. E. que mencionamos más adelante, el Ing. Nogués decidió que se construiría de inmediato; para ello hizo acelerar los estudios necesarios para la continuación de la obra que se había comenzado hacía años y cuya construcción se paralizó; infundió a sus subordinados el mismo entusiasmo endiablado por el trabajo que lo poseía; visitó la obra hasta dos y tres veces diarias; allí discutía con el Ingeniero o con el arquitecto, conversaba con el capataz y se interesaba por la familia del peón. Y sobre todo no andaba con blanduras porque tiene para ello una autoridad que nadie le niega: la de ser un funcionario que puede ser extremadamente severo porque es justo y la de ser respetado por todos, porque es probo y digno. (Edificio para los FF. CC. del Estado, 1937, p. 147-148)

En estos renovados escenarios de la administración estatal, las obras de arte eran introducidas como parte de un programa de embellecimiento a través del cual se buscaba "señalar la individualidad estética de la

arquitectura pública con creaciones artísticas nacionales, lo que estimula la meritoria obra de nuestros pintores y escultores y al mismo tiempo suaviza la gravedad solemne de los grandes despachos oficiales con expresiones de belleza que influyen saludablemente sobre el espíritu" (El edificio para el MOP, 1937, p. 312).

Pero las obras no solo se encontraban en los despachos privados de los funcionarios, sino también en otros espacios significativos del edificio como la biblioteca, o en aquellos lugares de alta visibilidad, como el ingreso e incluso la fachada. En el edificio del MOP se realizaron quince pinturas murales, dos esculturas, dos relieves y dos columnas esculpidas con relieves. Las esculturas se ubicaron en las esquinas del frente principal, representando a la Arquitectura y la Ingeniería, "de marcado carácter arquitectónico de tipo moderno, en armonía con el edificio" (p. 339) y fueron realizadas por el escultor Troiano Troiani, al igual que las columnas de bronce sobre la entrada del edificio, "alegorías inspiradas en las fuerzas eléctricas, representadas por figuras en vértigo de dinamismo" (p. 339). Además, participaron con sus obras Benito Quinquela Martín, Antonio Alice, Héctor Rocha, Ernesto Valls, Rodolfo Franco, Raúl Mazza, Adolfo Montero y Alfredo Guido, entre otros. El edificio de Ferrocarriles también contó con pinturas murales de Franco en el hall principal y vitrales realizados por el decorador francés Max Ingrand en el hall del tercer piso, representando aspectos y símbolos del trabajo ferroviario.



Figura 6. Nuevos programas y nuevos actores en el edificio de FF. CC. del Estado

a. La imprenta en el subsuelo. *RdeA* (junio, 1937), 198, p. 255.

b. Consultorio odontológico. *NA* (mayo, 1937), 94, p. 164.

c. Salón de dactilógrafas. *NA* (mayo, 1937), 94, p. 163.

Los espacios de trabajo del personal general, en cambio, aparecían más próximos a la lógica de los edificios de oficinas modernos: plantas libres, abundante luz natural, buena circulación de aire, mobiliario moderno y estandarizado. Lejos de los detalles de jerarquización e individualidad estética que exigían los despachos y los ingresos, allí predominaban las paredes blancas y la repetición de elementos. Contradiendo las convenciones del género de la fotografía arquitectónica, donde generalmente la obra se muestra sin gente, NA publicó una imagen de una de estas oficinas públicas ocupadas por el personal en sus puestos de trabajo. La instantánea llama aún más la atención porque el salón se encuentra repleto de mujeres. Se trataba de la sección de dactilógrafas del edificio de Ferrocarriles. La irrupción de la mujer en este ámbito laboral muestra que las innovaciones presentadas por las revistas no se limitaban al campo de la técnica o del lenguaje arquitectónico, sino que también involucraban cambios en el orden social.

En continuidad con el plan de dotación de sedes para el Estado, las revistas también publicaron la obra del Ministerio de Hacienda, inaugurada en 1940. El edificio se construyó sobre los terrenos de la Aduana Vieja, entre la avenida Paseo Colón y las calles Balcarce y Victoria (hoy Hipólito Yrigoyen). Se trataba de otro "monumental edificio" a cargo de la DGA, concebido "dentro de una línea severa, a la vez que elegante y armoniosa" (Ministerio de Hacienda de la Nación, 1940a, p. 556). Hacia el interior del pesado volumen cúbico de catorce pisos transcurría un variado programa de usos que incluía desde las distintas oficinas ministeriales, hasta "la gran Cocina y Restaurant ubicados en el piso 13" (Ministerio de Hacienda de la Nación, 1940b, p. 350), pasando por las impenetrables instalaciones del Tesoro, dotado de sofisticadas puertas de seguridad con cerraduras de combinación numérica "de cuatro discos capaz de dar 100 millones de cambios" y un sistema de alarmas que incluía "una instalación de rayos invisibles" (p. 355).

Las decoraciones del edificio fueron, según NA, "objeto de especial preocupación" e involucraron la producción de dieciséis *panneaux* y dos esculturas. La temática de las obras versaba sobre distintas representaciones de las riquezas nacionales y alegorías del comercio. Otro caso similar lo encontramos en la sede de la Caja Nacional de Ahorro Postal, también a cargo de la DGA del MOP y publicada por la *RdeA* en 1943, donde los halles principales y los grandes despachos otra vez se completaban con esculturas y pinturas de artistas argentinos "como un complemento indispensable" de la arquitectura (Caja Nacional de Ahorro Postal, 1943, p. 260).

Parera (2012) ha demostrado la importancia que tuvo el modelo norteamericano de ejecución de edificios públicos en la reorganización de la DGA a partir de que asumiera Hortal como responsable de la repartición. En este sentido, no resulta lejano pensar que los funcionarios del MOP también podrían haberse inspirado en los distintos programas artísticos que estaban siendo implementados por el gobierno de Roosevelt desde 1933 para decorar los edificios públicos.⁶ Desde la historia del muralismo, Belej (2012) ha reparado en la relevancia que tuvo el caso norteamericano para los artistas locales, complejizando así la visión historiográfica que vio al muralismo mexicano como la influencia más importante para el movimiento local a partir de la visita de Siqueiros en 1933. Por otra parte, la autora también rescató la importancia del muralismo italiano de entreguerras como referencia ineludible para los artistas argentinos.

Desde la *RdeA* los cruces con el debate transnacional a mediados de los 1930 son copiosos. La obra del modernismo italiano promovido por el gobierno fascista pueden leerse tanto en las visitas de Pietro Maria Bardi (Muestra de la arquitectura italiana de hoy, 1934; Demostración al Director de la Galería de Arte de Roma, 1934) y Alberto Sartoris (1936), celebradas por las autoridades de la SCA, como también en las impresiones de viaje de los estudiantes José Aisenson (1933) y Macedonio Oscar Ruiz (1934) publicadas en

el órgano oficial. Los alumnos visitaron Italia y Alemania en el marco de la gira oficial de los egresados de la Escuela de Arquitectura realizada en 1933.

Por otra parte, tampoco podemos obviar la relevancia de la arquitectura modernista francesa, monumental, decorada y de fuertes reminiscencias clásicas, que encontró en Perret uno de sus más altos exponentes. La repercusión de aquella línea modernista en el campo local quedó demostrada, por un lado, en la llegada del maestro francés a Buenos Aires en 1936 (Editorial, 1936), y también en la visita de los egresados argentinos por primera vez a Francia en 1937. La gira oficial llegó a París cuando se estaba celebrando la Exposición de 1937. Allí, el contingente recorrió las nuevas instalaciones construidas para la ocasión, entre ellas el Palacio de los Museos de Arte Moderno. La crónica del arquitecto Alfredo Villalonga (1938) también rescataba las visitas a edificios como el Teatro de los *Champs Elysées*, el Mobiliario Nacional (ambos de los hermanos Perret), y el Museo de las Colonias, obra de Laprade, Bazin y Jaussely.

YPF: escenarios monumentales para la industria del Estado

Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) hizo su primera aparición en la RdeA en agosto de 1936, con el anuncio del Concurso de Proyectos para Estaciones de Servicio (Informaciones, 1936), un certamen que fue auspiciado por la SCA. Esta empresa estatal fue otra de las reparticiones públicas que recibió un renovado impulso durante los años 1930. Bajo la órbita del Ministerio de Agricultura, YPF se convirtió –como ha demostrado Gorelik (1987)– en una pieza central del proceso de industrialización del país, tanto por la creciente importancia que tuvo el petróleo en el desarrollo industrial, como por la cantidad y calidad de las infraestructuras construidas para su funcionamiento. Entre 1931 y 1934 su participación en el mercado de combustibles se amplió considerablemente a partir de la extensión de la red caminera instrumentada

por la Ley Nacional de Vialidad, que determinó la necesidad de ampliar la red de Estaciones de Servicio en los principales centros urbanos y poblaciones del interior del país.

La creciente importancia que fue adquiriendo la empresa durante la década cristalizó en la construcción de un nuevo edificio para albergar la sede de su Dirección General. La obra, inaugurada en febrero de 1938, fue publicada en las revistas en mayo de ese mismo año. *NA* destacaba su implantación “en el corazón mismo de la capital”, erigiéndose “como un signo visible de la extraordinaria potencia de YPF” (Nuevo edificio para la Dirección de YPF, 1938a, p. 148). El terreno elegido, sobre la avenida Diagonal Norte, ofrecía una ubicación estratégica junto a otras importantes corporaciones energéticas: el edificio Volta, sede de la CHADE, proveedora del suministro eléctrico de la ciudad de Buenos Aires, y el edificio de Shell-Mex, competidora directa de YPF en la producción y venta de petróleo y derivados.

Con esta intervención, la petrolera estatal hacía uno de sus primeros aportes relevantes a la tendencia de edilicia pública modernizadora. El órgano de la SCA la describía como:

un valioso exponente de la arquitectura oficial de los últimos tiempos y otra nota monumental en la compleja fisonomía estética de la ciudad. ... de líneas sobrias y elegantes como corresponde a su carácter de centro funcional de una de las más activas administraciones de la industria del Estado. (Nuevo edificio para la Dirección de YPF, 1938b, p. 193)

Esta condición se veía enfatizada nuevamente por los récords de obra, leídos como “alarde de rapidez y organización técnica” (p. 193) de la propia repartición. La nueva imagen estatal se encarnaba en la austeridad formal y la eficiencia constructiva. Su imagen era la de una arquitectura sólida, compacta, de volúmenes puros y macizos. Las crónicas también hacían hincapié en su equipamiento con las últimas instalaciones y avances tecnológicos en materia de confort e higiene.

El edificio está dotado de cuanto más moderno se conoce en materia de construcciones e instalaciones: aire acondicionado y purificado, calefacción automática, ascensores sincronizados y micro graduados de alta velocidad, montapapeles eléctrico vertical y transportapapeles eléctrico horizontal, tubos de correo neumático, buzones, agua caliente, agua filtrada y helada, quemadores de residuos y papeles, ozonizadores, supergás, relojes eléctricos, instalaciones "buscapersonas" y avisadores luminosos, instalaciones altoparlantes para conferencias telefónicas múltiples, instalaciones de luces pilotos, fichadores y fechadores eléctricos para empleados y correspondencia, alarma de incendio y accidentes, control eléctrico de serenos, persianas tamizadoras y regularizadoras de luz, estación de Radio, instalación de transformadores eléctricos, etc., etc. (Nuevo edificio para la Dirección de Y.P.F., 1938a, pp. 150-152)

Para NA, todo el edificio era "sobrio, funcional y racional. No se advierten en él modernismos rebuscados, ni clasicismos históricos, inadaptables a las necesidades de un edificio público de oficinas, de la época actual" (Nuevo edificio para la Dirección de Y.P.F., 1938a, p. 150). Tanto la "proporción de las masas" como

la nobleza de los materiales se convertían en los atributos de la "severa monumentalidad" requerida para la nueva arquitectura pública. Las revistas se esforzaban por traducir el lenguaje de los elementos arquitectónicos a los términos del discurso político:

El paseante siente que detrás de esos muros hay una oficina pública y siente asimismo que detrás de las ventanas todas iguales, reina un espíritu democrático y popular muy argentino, que no excluyen la jerarquía y el orden que caracteriza a YPF. (p. 156)

Las obras de arte ingresaban a la descripción nuevamente como parte de esta caracterización de una arquitectura pública monumental, realzada por el empleo de materiales nobles que comenzaba por la fachada y continuaba hacia el interior. En el gran hall del edificio, revestido de piso a techo con mármol "Botticchino", un relieve del escultor Alberto Lagos representaba a la industria petrolera, tema que volvía a ser tematizado en el salón de la Presidencia por un cuadro del arquitecto y pintor Horacio Cruz. La sala del Directorio remataba en un mapa de la Argentina en el cual destacaban en signos dorados las riquezas petrolíferas del suelo argentino, obra del escultor Carol Navarro Ocampo. En un sentido equivalente al que vimos operando en los edificios del MOP, las



Figura 7. La sede central de YPF
 a. Vista nocturna. NA (mayo, 1938), 106, p. 149.
 b. Hall de entrada con relieve de Alberto Lagos. NA (mayo, 1938), 106, p. 155.
 c. Detalle de la entrada principal. RdeA (mayo, 1938), 209, p. 197.

decoraciones de la sede de YPF aparecían como notas de individualidad estética para completar las escenografías de la nueva administración pública.

La sede corporativa también introducía innovaciones programáticas vinculadas con la provisión de servicios a los empleados, a los clientes, y a los "paseantes" comunes. Al igual que su vecino y competidor, Shell Mex, proveía distintos servicios técnicos para el moderno automovilista. A modo de servicio "al pueblo de la capital", un túnel subterráneo que conducía desde el hall de la planta baja hasta la estación Diagonal de la línea D de subtes fue librado al uso común, "permitiendo llegar al edificio al público y a sus empleados, bajo techo y desde todas las direcciones de la ciudad y los pueblos próximos" (Nuevo edificio para la Dirección de YPF, 1938a, p. 152).

El edificio contaba además con un sector de Servicio Médico para el personal y sus familiares, comedores para empleados con salida a las terrazas jardín de los pisos superiores, concebidas "para recreo del personal en horas de descanso" (Nuevo edificio para la Dirección de YPF, 1938b, p. 233). Este tipo de programas buscaba fomentar el sentido de pertenencia de los trabajadores hacia la institución a través de las estrategias del paternalismo empresarial.

Por último, el edificio se coronaba con una torre, retirada de las fachadas, en la que se ubicaba el Club Social YPF: "Para horas fuera de la oficina y reuniones de orden social y cultural", el espacio contaba con "una sala de conferencias y actos, bar, salas de billares, ajedrez, baños, etc." (p. 191). Se trataba de un espacio destinado a la sociabilidad y los negocios donde se encontraban los altos funcionarios. Con esta superposición de funciones diversas, el edificio de la petrolera estatal lograba ponerse a la altura de otros destacados edificios modernistas de la city porteña, como la sede central del *National City Bank of New York*⁶ (1930) y el Edificio Tornquist⁷ (1930).

Otra de las obras importantes realizadas por la petrolera estatal durante el período fue el Laboratorio de Investigaciones en Florencio Varela, firmada por el equipo de la Oficina de Arquitectura del Departamento de Ingeniería de YPF, encabezado por el arquitecto Jorge De la María Prins. Según la memoria descriptiva: "El incremento de la explotación petrolífera en la República Argentina y la intensificación de las investigaciones por modernos métodos exigían de YPF la construcción de un laboratorio dedicado a investigaciones del petróleo que respondiera a tales necesidades" (Laboratorio Investigaciones YPF, 1943, marzo, p. 86). El



Figura 8. Arte y técnica en los Laboratorios YPF

a. Detalle de la fachada con escultura mural de Carlos de la Cárcova. *RdeA* (marzo, 1943), 267, p. 87.

b. Bronce alegórico que corona la fuente ubicada en los jardines de los Laboratorios YPF. *RdeA* (marzo, 1943), 267, p. 84.

c. Laboratorio tipo y mesas de trabajo. *RdeA* (marzo, 1943), 267, p. 100.

programa combinaba actividades diversas que se desarrollaban en distintos sectores: uno de laboratorios, otro de talleres y plantas experimentales, y un bloque de actividades sociales que incluían desde las oficinas administrativas y los servicios para empleados hasta un museo con salón de actos.

La monumentalidad del edificio se dirimía entre su implantación (ubicado a mitad de camino entre la sede central en el Microcentro y la Destilería de La Plata), el gran despliegue de instalaciones técnicas y la incorporación de obras de arte "como notas destacables del edificio" (p. 95). La memoria de la obra abundaba en detalles sobre las instalaciones electromecánicas, y los últimos adelantos incorporados en materia de confort, higiene y seguridad de los empleados, una cuestión que cobraba aún más relevancia en este caso por tratarse de un edificio cuya función primordial era la de laboratorio.

Tanto la columnata de la fachada como las obras del escultor arquitecto Carlos De la Cárcova, una escultura mural sobre el frente y un bronce ubicado en el jardín delante del edificio, sugieren filiaciones con la arquitectura modernista y clasicizante italiana. Podríamos pensar en las decoraciones escultóricas del rectorado de la Universidad de Roma, edificio de Piacentini, o en la columnata del más moderno Palazzo dei Congressi, obra de Adalberto Libera. Los vínculos entre de la María Prins y la arquitectura fascista ya han sido señalados por Gorelik (1987) en relación al viaje que el arquitecto hiciera por Italia y Alemania en los años 1930. Los Laboratorios YPF en Florencia Varela han sido catalogados como una de las mejores obras de arquitectura moderna producidas por iniciativa estatal del período. Sin embargo, poco se ha reparado en que este edificio "de declarada retórica modernista" (Liernur, 2001, p. 191), también tuvo lugar para decoraciones.

A través de este mapeo buscamos comprender los términos en que la modernización de la edificación pública contribuyó a procesos de renovación más amplios y complejos, como los de la modernización de la disciplina

arquitectónica, de la ciudad y del Estado durante los años treinta y comienzos de los cuarenta. Las construcciones de esta tendencia fueron definidas como "modernas" por los arquitectos que las proyectaron, por las instituciones que las promovieron y por la prensa especializada que las difundió. Los edificios analizados aquí, levantados en un contexto de gran transformación urbana, fueron pensados para una nueva sociedad de masas. Los programas de usos sumamente complejos no solo involucraban las tareas típicas de la administración pública e incorporaban funciones complementarias ligadas a la provisión de servicios para los empleados y a las actividades propagandísticas de la institución. A través de un gran despliegue técnico, la obra pública buscaba mostrarse racional, eficiente y a la altura de los grandes emprendimientos del sector privado. La nueva imagen estatal, construida desde la prensa arquitectónica, se apoyaba también en la "severa monumentalidad" de los edificios, exaltada en los textos y las fotografías a través de la solidez de los volúmenes exteriores, compactos, macizos, revestidos en materiales nobles y de sus interiores decorados con obras de artistas nacionales. La incorporación de decoraciones contribuyó a una concepción de la arquitectura como arte público, según la cual los edificios debían cumplir una función pedagógica, educando a los ciudadanos a través del contacto con el arte.

Reflexiones finales

La relevancia de la tendencia de arquitectura pública analizada a lo largo del trabajo se funda en su condición de objeto complejo, de corpus plural compuesto por una serie de objetos materiales tanto como por un conjunto de acciones y reflexiones colectivas. Es cierto que varias de las obras presentadas aquí habían sido recuperadas anteriormente por distintos autores que, desde los años 1980 a esta parte, se replantearon de manera consistente el aporte de la producción estatal al desarrollo del modernismo arquitectónico durante la década de 1930. Sin embargo, poca atención se había

prestado hasta ahora a los vínculos entre esas construcciones y la producción de una serie de obras de arte creadas especialmente para decorarlas, como un aspecto central de su propuesta modernizadora que hacía foco en la materialización de la dimensión de lo público a través de la arquitectura.

El estudio desde de la prensa especializada demostró que este episodio no constituyó un hecho aislado ni anecdótico, sino que formó parte de una experiencia colectiva significativa para el campo arquitectónico local, extendida en el tiempo y en la cual confluyeron debates disciplinares y estéticos de diversa índole: sobre el papel de los arquitectos en la construcción de las obras públicas, sobre la relevancia de la técnica en el proyecto de modernización estatal, sobre la dimensión estética de los objetos arquitectónicos, sobre la función social y cultural de la arquitectura en general, y en particular cuando esta es concebida como un objeto de arte público. En este sentido, el abordaje propuesto, lejos de agotar el tema, se plantea como un punto de partida inicial para continuar explorando una serie de articulaciones entre arquitectura, arte y Estado que consideramos fundamentales para comprender la modernización de la ciudad y la cultura arquitectónica en la Buenos Aires de los años treinta.

Notas

¹ A principios de siglo la SCA había tenido su primer órgano con la publicación *Arquitectura*, surgida como suplemento de la *Revista Técnica* dirigida por el ingeniero Enrique Chanourdie. Aquella fue la primera publicación específica sobre arquitectura realizada por arquitectos locales. A comienzos de 1917 el órgano oficial de la institución se independizó y pasó a llamarse *Revista de la S. C. de A.*, pero solo duró unos pocos números. Al mismo tiempo, los alumnos de la Escuela nucleados en torno al Centro de Estudiantes (CEA) habían empezado a realizar sus propias ediciones, primero con la *Revista del C.E.A.* y luego con la *Revista de Arquitectura*, que comenzó a circular en julio de 1915. En 1917 ambas asociaciones fusionaron sus publicaciones bajo un único órgano oficial, manteniendo el nombre de la revista estudiantil (*RdeA*).

Durante los primeros años, la dirección de la publicación siguió en manos de los alumnos, mientras que los arquitectos de la SCA aportaron tres consejeros a la redacción. Sin embargo, la situación se invirtió a partir de 1923, cuando el director comenzó a ser elegido por la corporación de profesionales y los miembros del CEA quedaron en minoría dentro del comité de redacción. En 1951, los estudiantes abandonaron la revista. El órgano oficial de la SCA dejó de tener frecuencia mensual y comenzó a publicarse con intermitencias hasta 1962. Desde 1980 hasta la fecha la *RdeA* se sigue publicando (Gentile, 2004).

² *Nuestra Arquitectura* se editó entre agosto de 1929 y mayo de 1986. La revista sostuvo una frecuencia mensual hasta 1965 y en adelante fue de aparición bimensual, mensual o irregular. Sus directores fueron Hylton Scott (1929-1955), Raúl Burzaco (1955-1957), Raúl Birabén (1958-1969) y Norberto Muzio (1969-1986) (Ballent, 2004).

³ La *Revista del CACYA* comenzó a publicarse en junio de 1927. Durante los años 1940, su propuesta editorial comenzó a perder relevancia en el debate arquitectónico. El momento coincidió con la sanción del decreto de Reglamentación Profesional en 1944 y con la creación de las carreras de arquitectura en las universidades nacionales.

⁴ Entre los principales exponentes modernistas publicados por la *RdeA* y *NA* entre 1925 y 1930 podemos citar el Complejo Los Andes de Fermín Bereterbide, las obras de Virasoro de fines de los 1920 (el Banco El Hogar Argentino, las casas de la calle Agüero, el edificio de La Equitativa del Plata),

la casa de Victoria Ocampo por Alejandro Bustillo, y la casa en Concordia de Alejo Martínez (hijo).

⁵ Durante el *New Deal*, distintos programas del gobierno asumieron el patronazgo de las artes con el objetivo de combatir la desocupación y los efectos de la Gran Depresión entre los artistas. Estos fueron empleados en diferentes tareas, como la enseñanza y también en la producción de obras que, en muchos casos, estaban destinadas a la decoración edificios públicos.

⁶ "A la manera de sus antepasados británicos los caballeros de la colonia norteamericana tenían en el tercer piso el Club Americano, lugar de socialización y fundamentalmente de negocios. Dos ascensores directos desde un vestíbulo secundario permitían el acceso a su primer nivel, donde estaba el comedor, los comedores privados y dependencias de servicio. En el piso superior: el living, la sala de billares y el infaltable bar; mientras que una sala de teléfonos evidenciaba el carácter operativo del club. En el último piso pequeños dormitorios con baños privados y el gimnasio servían a los socios. Y en la terraza, un faro para aviones." (Vacas, 2007, p. 54)

⁷ El edificio Tornquist, diseñado por Bustillo, ofrecía detrás de su fachada *beaux arts* un programa modernista sumamente complejo que incluía, además de un banco, un restaurant y una peluquería, ambos ubicados en el primer subsuelo. En el último piso, según relata Vacas (2007, p. 56), se encontraba el *City Club*, un "sistema de espacios pensados para el discreto protocolo de los negocios." Como nota de color, contaba además con una terraza amplia para eventos al aire libre en estilo morisco.

Referencias

- Aisenson, J. (diciembre, 1933). La Exposición Trienal de Arquitectura y Artes Decorativas de Milán, *Revista de Arquitectura*, 156, pp. 554-559.
- Aliata, F. (2004). Voz CACYA, Revista. En J. F. Liernur y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (Vol. c-d, pp. 11-12). Buenos Aires: Clarín Arquitectura.
- Arlt, R. (19 abril 1937). Demoliciones en el Centro. *El Mundo*, p. 15.
- Ballent, A. (2004). Voz Nuestra Arquitectura. En J. F. Liernur y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (Vol. i-n, pp. 201-205). Buenos Aires: Clarín Arquitectura.
- Ballent, A. (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto Ravignani*, 27, 107-137. Recuperado de <http://www.scielo.org.ar/pdf/bihaar/n27/n27a04.pdf>
- Ballent, A. (2008). Imágenes de un vínculo. Ingeniería y estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *Historia, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 15 (3), 827-847. Recuperado de <http://www.scielo.br/pdf/hcsm/v15n3/13.pdf>
- Ballent, A. (2016). El Estado como problema: el Ministerio de Obras Públicas y el centro de Buenos Aires durante la presidencia de Agustín P. Justo, 1932-1938. *Estudios del Hábitat*, 14 (2), 1-19. Recuperado de <http://revistas.unlp.edu.ar/Habitat/article/view/e005>
- Ballent, A. y Gorelik, A. (2001). País urbano y país rural: la modernización del país y su crisis. En A. Cattaruzza, (Dir. de tomo), *Nueva Historia Argentina* (Vol. VII, Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943). Buenos Aires: Sudamericana.
- Belej, C. (2010-2011). Berni versus los decoradores. La querrela por los muros a comienzos de la década de 1940. *Avances*, 18, 59-75. https://www.academia.edu/22411248/Berni_versus_los_Decoradores._La_querrela_por_los_muros_a_comienzos_de_la_d%C3%A9cada_de_1940
- Belej, C. (2011). Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino. *Papeles de Trabajo*, 5 (7), 93-113. Recuperado de http://www.idaes.edu.ar/papelesdetrabajo/paginas/documentos/Papeles_7_Completo.pdf

- Belej, C. (2012a). Muralismo y proyecto moderno en Argentina entre las décadas de 1930 y 1950. Tesis doctoral no publicada. Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.
- Belej, C. (2012b). El arte mural de las estaciones de trenes y subterráneos de Buenos Aires en la década de 1930. *Intersticios: Revista Sociológica de Pensamiento Crítico*, 6 (1), 257-268. Recuperado de <http://www.intersticios.es/article/view/9804/6799>
- Bereterbide, F. (septiembre, 1932). Proyecto de ejecución de la avenida transversal de Norte a Sud, *Revista de Arquitectura*, 141, pp. 408-421.
- Bullrich, F. (1963). *Arquitectura argentina contemporánea. Panorama de la arquitectura argentina 1950-1963*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Caja Nacional de Ahorro Postal (julio, 1943). *Revista de Arquitectura*, 271, pp. 256-283.
- Demostración al Director de la Galería de Arte de Roma, señor P. M. Bardi (febrero 1934). *Revista de Arquitectura*, 158, p. 60.
- Edificio de "La Fraternidad" (diciembre, 1934), *Revista de Arquitectura*, 168, pp. 505 y 508-523.
- Edificio para el Ministerio de Obras Públicas de la Nación (agosto, 1933). *Revista de Arquitectura*, 152, 377-378.
- Edificio para los FF. CC. del Estado (mayo, 1937). *Nuestra Arquitectura*, 94, 144-164.
- Editorial. Emplazamiento de los Edificios Públicos (marzo, 1937). *Revista de Arquitectura*, 195, 97-98.
- Editorial. Perret (septiembre, 1936). *Revista de Arquitectura*, 189, 423.
- El edificio para el Ministerio de Obras Públicas de la Nación (julio, 1937). *Revista de Arquitectura*, 199, 295, 297-312 y 338-339.
- El nuevo edificio para los FF.CC. del Estado (junio, 1937). *Revista de Arquitectura*, 198, 243-255 y 291-293.
- En breve se realizará en Buenos Aires el Primer Congreso Nacional de Urbanismo (febrero 1933). *Revista de Arquitectura*, 146, 77-78.
- Gentile, E. (2004). Voz Revista de Arquitectura. En J. F. Liernur y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* (Vol. o-r, pp. 175-178). Buenos Aires: Clarín Arquitectura.
- Gorelik, A. (1987). La arquitectura de YPF: 1934-1943. Notas para una interpretación de las relaciones entre el Estado, modernidad e identidad en la arquitectura argentina de los años 30. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario Buschiazzo*, 25, 178-201. Recuperado de http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/anales/Anales_25.pdf
- Gorelik, A. (2004 [1998]), *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887- 1936*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- Informaciones. Concurso de proyectos para Estaciones de Servicio Y.P.F. (agosto, 1936). *Revista de Arquitectura*, 188, 409.
- Informaciones. Nuevo Director General de Arquitectura de la Nación (marzo, 1932). *Revista de Arquitectura*, 135, 148.
- La "Ciudad del Gobierno" (junio, 1933). *Revista del CACYA*, 73, 16.
- Laboratorio Investigaciones "YPF" en Florencio Varela (marzo, 1943). *Revista de Arquitectura*, 267, 84 y 86-103.
- Liernur, J. F. (1986). El discreto encanto de nuestra arquitectura. *Summa*, 223, 60-79.
- Ministerio de Hacienda de la Nación (abril, 1940a). *Nuestra Arquitectura*, 129, 556-574.
- Ministerio de Hacienda de la Nación (junio, 1940b). *Revista de Arquitectura*, 234, 346-356.
- Ministerio de Obras Públicas de la Nación (junio, 1937). *Nuestra Arquitectura*, 95, 180-190 y 164.
- Muestra de la arquitectura italiana de hoy (enero, 1934). *Revista de Arquitectura*, 157, 21-28.
- Nuevo edificio para la Dirección de Y.P.F. (mayo, 1938a). *Nuestra Arquitectura*, 106, 146-174.
- Nuevo edificio para la Dirección de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (mayo, 1938b). *Revista de Arquitectura*, 209, 193-206, 233 y 189-199.
- Prebisch, A. y Vautier, E. (noviembre, 1924). Ensayo de Estética Contemporánea – Una Ciudad Azucarera en la Provincia de Tucumán. *Revista de Arquitectura*, 47, pp. 405-419.
- Ruiz, M. O. (febrero, 1934). Impresiones de viaje. Recogidas durante la visita a Europa de los arquitectos argentinos egresados en el año 1932. *Revista de Arquitectura*, 158, pp. 73-76.

Sartoris, A. (enero 1936). Mi vuelo sobre Buenos Aires, *Revista de Arquitectura*, 181, pp. 2-4.

Villalonga, A. (febrero, 1938). Viaje de los arquitectos argentinos por Europa. *Revista de Arquitectura*, 206, p. 79.

Virasoro, A. (mayo, 1926). Tropiezos y dificultades al progreso de las artes nuevas. *Revista de Arquitectura*, 65, pp. 179-184.

La “pratica del fabbricare” italiana a Buenos Aires: strumento di modernizzazione tra formazione e immigrazione

The Italian “pratica del fabbricare” in Buenos Aires: a modernization way among education and immigration

Silvana Daniela Basile

Politecnico di Milano, Italia

Abstract

The architecture and urban model that transformed Buenos Aires into a modern city became fully visible around the 19th and 20th centuries. These are evidence of the European cultural transfer to the South American continent through the migratory phenomena of building technicians, mostly Italians. They have been able to combine “European modernity” with the native tradition of local construction through knowledge, education and *savoir-faire*. The absence of specialists in this field allowed technicians immigrant to contribute for a long time to construction the new image of Buenos Aires. They left a great cultural imprint highlighted in the vast historical and architectural heritage, also favored by international attendance of designers, architects or engineers.

In this modernization way, the building production could not respond only to stylistic-formal canons, but it was necessary to satisfy the technical requirements of the new building and hygiene rules. In this evolutionary context, the Italian builders emerged by combining business initiative and secular *saber profesional*.

An important role was played by Italian professors who had the hegemony in the university teaching of the technical subjects since the beginning and for a long time. Likewise, their scientific production immediately occupied a privileged place in Argentine university literature, including the Carlo Formenti *Pratica del Fabbricare* (Milan, U. Hoepli 1893), a manual present in most of construction site of the early 20th century.

Riassunto

L'architettura e il modello urbano che hanno trasformato Buenos Aires in una città moderna si manifestarono pienamente a cavallo del XIX e XX secolo e sono testimonianza del trasferimento culturale europeo giunto nel continente sudamericano tramite i fenomeni migratori di tecnici edili, in gran parte italiani, i quali attraverso la conoscenza, l'istruzione e il *savoir-faire* hanno saputo coniugare la “modernità europea” con la tradizione autoctona dell'edilizia locale. La mancanza di specialisti in questo campo permise ai tecnici immigrati di contribuire per lungo tempo alla costruzione della nuova immagine di Buenos Aires, lasciando una significativa impronta culturale che si vince dal vasto patrimonio storico e architettonico, favorita anche dalle frequentazioni internazionali di progettisti, architetti o ingegneri.

In questo processo di modernizzazione la produzione edilizia non poteva più rispondere soltanto a canoni stilistico-formali, dove contava soprattutto l'aspetto estetico (architettura di facciata, *frentista*), ma doveva sempre più soddisfare anche le necessità tecniche dei nuovi regolamenti edilizi e di igiene. In questo contesto evolutivo, i costruttori italiani, coniugando intraprendenza imprenditoriale e secolare *saber profesional*, riuscirono a emergere.

Un ruolo di fondamentale importanza fu svolto dai professori italiani che hanno avuto, sin dall'inizio e per lungo tempo, l'egemonia nell'insegnamento universitario delle materie tecniche. Allo stesso modo, la loro produzione scientifica occupò sin da subito un posto privilegiato nella letteratura universitaria argentina, tra cui ricordiamo *La pratica del fabbricare* (Milano, U. Hoepli 1893) di Carlo Formenti, un manuale presente nella maggior parte dei cantieri di inizio XX secolo.

Key words

pratica del fabbricare; Buenos Aires; education; italian immigration

Palabras claves

pratica del fabbricare; Buenos Aires; formazione; immigrazione italiana

Politecnico di Milano. Scuola di Architettura Urbanistica Ingegneria delle Costruzioni. Dipartimento di Architettura e Studi Urbani (DASTU). Arquitecta (FADU-UBA y Facultad de Arquitectura e Societ , Politecnico di Milano, Italia). Especialista y Master Universitario em Restauraci n de Monumentos (Scuola di Specializzazione in Restauro dei Monumenti, Politecnico di Milano, Italia). Doctora (Ph.D.) en Preservaci n de Bienes Arquitectónicos (Politecnico de Milano, Italia)

silvana.basile@polimi.it

La modernizzazione della città di Buenos Aires, chiaramente visibile dal 1880 in poi (momento in cui vennero attuati importanti investimenti per l'educazione, l'amministrazione e le opere pubbliche), trova radici profonde nella scelta politica di una lungimirante classe dirigente, effetto anche della formazione illuminista e progressista maturata negli studi e/o frequentazioni (viaggi) europei.

La mancanza di personale specializzato nell'arte del costruire che potesse sopperire a questa impellente necessità portò a contattare ingegneri e architetti europei, i quali offrirono un contributo non indifferente al complesso delle realizzazioni dello Stato, ma soprattutto dei privati, senza dimenticare quello dato alla formazione delle nuove generazioni di progettisti che hanno operato nel paese.

La prima immigrazione italiana, costituita da un'élite di intellettuali, tecnici e imprenditori, fu attore imprescindibile nell'evoluzione architettonica della città di Buenos Aires, così come anche della formazione dei primi ingegneri e architetti argentini. In molti casi si trattò di professionisti dal profilo culturale, sociale ed economico elevato che conducevano una vita intensa e ricca di contatti internazionali. A questa élite si affiancò, nel tempo, una seconda ondata di maestranze che diedero origine, soprattutto a fine del XIX e inizio del XX secolo, all'edificazione di un vastissimo patrimonio costruito che, oltre a riproporre stilemi dell'architettura italiana, diventò essa stessa una forma italianizzante con influenze autoctone.

Le premesse a questo florido periodo evolutivo le troviamo negli anni '20 dell'Ottocento quando, dopo la dichiarazione dell'indipendenza assoluta, educare e civilizzare la Repubblica Argentina furono propositi che si affiancarono all'idea di sviluppo, attraverso l'eliminazione della tradizione coloniale spagnola e aspirando a confrontarsi con le tendenze e gli indirizzi dell'Europa civilizzata. In pochi anni, all'indolente immagine della città ispanica venne contrapposta quella di una vitale città europea.

Pietra fondamentale di questo progetto fu la creazione del primo ente nazionale responsabile dell'attività edilizia che ebbe luogo con Bernardino Rivadavia, il quale, con decreto del 23 ottobre 1821, sancì la nascita del *Departamento de Ingenieros Arquitectos* con l'obiettivo di fare "*los planos y presupuestos de toda obra pública, ejecutará y dirigirá toda construcción de objeto público.*" (Massini Correas, 1965, p. 139). In parallelo la fondazione dell'Università di Buenos Aires nel 1821 attirò in Argentina intellettuali e professori europei, tra cui troviamo una componente italiana molto importante, personalità qualificate che diedero un decisivo contributo alla formazione di una classe intellettuale platense. Si trattò principalmente di esuli della Rivoluzione Piemontese del 1821, parte di quell'immigrazione italiana colta formata da Pietro Carta Molina (medico e fisico), Carlo Ferraris (farmacista e botanico), Cristiano Vanni (economista), Ottaviano Mosotti (matematico, fisico e astronomo), Pietro De Angelis (giornalista e storico),¹ Carlo Enrico Pellegrini (ingegnere) e Nicola Descalzi (umanista e matematico), "distinti patrioti finché restarono in Italia e tipi luminosi dell'attività nostra all'estero quando si recano al Plata" (Cuneo, 1940, p. 47).²

Ricordiamo il medico e fisico Pietro Carta Molina (Croce Mosso, Biella 1797 – Buenos Aires 1849) con studi presso l'Università di Torino, nominato professore di 'Fisica sperimentale' e 'Medicina e farmacia' all'Università di Buenos Aires nel 1826 e rimpiazzato nel 1828-1934 dal matematico, fisico e astronomo Ottaviano Mossotti (Novara 1791 - Pisa 1863) laureatosi all'Università di Pavia.

Un altro importante personaggio per la parte edilizia fu l'emiliano Carlo Zucchi arrivato in Argentina negli anni '20, quando, come egli stesso racconta, "l'architettura civile, quella che serve per distribuire e fare comoda una casa, la trascurano al punto che si preferisce un muratore al posto di un architetto o ingegnere ... questo è il paese degli artigiani ... Cosa posso dire degli architetti, che sono coloro di cui hanno grande necessità, qui siamo cinque o sei, tra francesi, inglesi e italiani e appena

guadagniamo da vivere" (Badini, 1998, p. 101).

Nel 1828, Carlo Zucchi e il pittore Paolo Caccianiga fondarono una Scuola di Disegno e Architettura con un programma formativo che comprendeva 'Architettura Civile e Militare', 'Prospettiva teorica e pratica', 'Elementi di Geometria', 'Topografia', 'Ornato', 'Paesaggio' ed elementi di Figura', (Gaceta Mercantil, 3 luglio 1828) un corso che aveva l'obiettivo di fornire allo studente conoscenze sui tradizionali trattati di architettura. Parliamo di *Regola delli cinque ordini d'architettura* del Vignola (1562); *I quattro libri dell'architettura* del Palladio (1570); *I Sette libri dell'architettura* del Serlio (1537-1575); *Dell'idea della architettura universale* di Scamozzi (1615); e *Principj di Architettura Civile* di Milizia (1781), cioè manuali che servirono a educare gli architetti alla ricerca della simmetria e dell'armonica distribuzione degli elementi compositivi di un'opera architettonica. Si trattò nel complesso di un modello fortemente originale nel quadro argentino dell'epoca, che però in breve tempo fallì (Aliata, 1998). In seguito Zucchi venne designato *Ingeniero de Provincia* (1828-1835), mentre Caccianiga assunse la cattedra di professore di *Dibujo natural* all'Università di Buenos Aires (1828-1834).

L'ingegnere Carlo E. Pellegrini (con studi presso il Politecnico di Torino e di Parigi) arrivò a Buenos Aires nel 1828 contrattato quale ingegnere del *Departamento de Obras Públicas* per risolvere i problemi urbanistici più urgenti dell'Argentina (Cuneo, 1940).

Seguì, durante la tirannia di Rosas (1829-1852) un periodo in cui l'Università, senza alcun aiuto del governo, fu abbandonata a se stessa, se non addirittura osteggiata, obbligando molti degli intellettuali soprattutto quelli attivi nel campo delle scienze esatte ad emigrare.

Con la sconfitta del tiranno, Pellegrini, divenuto membro del *Consejo de Instrucción Pública*, evidenziò durante una riunione del 1855 la necessità di creare una facoltà di Ingegneria (una scuola politecnica per architetti,

agrimensori e ingegneri),³ ma ottenne soltanto la creazione di corsi preparatori in fisica e matematica (1858). In seguito propose anche la fondazione della facoltà di Economia (Basile, 2013).

La mancanza di una radicata tradizione nell'arte edilizia, ma soprattutto di una scuola che formasse tecnici nel campo della costruzione, permise agli immigrati di contribuire per diversi anni alla costruzione della nuova immagine di Buenos Aires. Si pensi all'operato, per esempio, degli ingegneri genovesi Nicola e Giuseppe Canale (successori di Pellegrini nell'ufficio tecnico municipale) autori di innumerevoli opere architettoniche e ingegneristiche, alle cui dipendenze si formò J. A. Buschiazzo. Fondamentale fu anche l'attività dell'ingegnere milanese Pompeo Moneta il quale, dopo aver insegnato fisica sperimentale all'Università di Buenos Aires (1860-1864), venne nominato dal presidente Mitre *Ingeniero de Puentes y Caminos* (decreto del 6 dicembre 1862) "*dándole preferencia especial a la necesaria viabilidad que tan dificultosa era por aquellos tiempos*" (Massini Correas, 1965, p. 146), e nel 1869 fu chiamato da Sarmiento a dirigere la nascente *Oficina de Ingenieros* (legge n. 325 del 22 settembre 1869), carica che mantenne per lungo tempo. Infine, l'architetto Francesco Tamburini contattato appositamente a Roma per assumere l'incarico di *Inspector de Obras Arquitectónicas del Departamento de Obras Públicas* al fine di attuare i grandi progetti di edifici rappresentativi della Capitale iniziati durante la presidenza di Roca.

Le interessanti prospettive del secondo Ottocento, periodo segnato da importanti interventi di infrastrutture territoriali e dal processo di crescita e rinnovamento della città Capitale, portò all'impellente necessità di creare una propria scuola che formasse persone in grado di rispondere alle diverse istanze di modernizzazione che avevano investito sia il progetto che il prodotto edilizio con rilevanti innovazioni nel campo dei materiali e dei sistemi costruttivi. Ricordiamo che fino ad allora tutti i professionisti e tecnici provenivano dall'Europa (o erano argentini

li inviati per formarsi e specializzarsi, come Prilidiano Pueyrredón); chiamati dal Governo o arrivati per proprio volere: chi per problemi politici e chi alla ricerca di una migliore situazione economica.

Al momento della rinascita del *Departamento de Ciencias Exactas*, la professione dell'ingegnere non era ancora riuscita a sconfiggere i problemi che la assillavano. Questo perché, se da un lato stavano iniziando le grandi opere pubbliche, le ferrovie, la misurazione e cartografia del territorio, nel campo dell'edilizia privata non era ancora diventata una risorsa immediata e sicura, poiché confrontata con una tradizione radicata dove "el particular sólo excepcionalmente se servía del ingeniero; si necesitaba edificar una casa ó efectuar cualquier otra construcción, recurría al albañil, al practicón, vale decir al curandero de la arquitectura ó de la ingeniería, antes que al perito diplomado" (Piñero, Bidau, 1888, p. 243).

Niente si mosse fino al 1863 quando il rettore dell'Università di Buenos Aires, Dr. Juan Maria Gutierrez, ricordando gli antecedenti nello studio della matematica, con l'impegno per diffonderlo e radicarlo durante le prime decadi rivoluzionarie, sollecitò la creazione di una *Facultad de Ciencias Exactas*, sottolineando i benefici generali che avrebbe apportato la conoscenza delle scienze esatte, mettendo in evidenza i vantaggi per il paese. Fondamentale fu la questione relativa ai professori che, per risolverla, ritenne opportuno reclutare in Europa,

solicitándolos allí entre los muchos hombres de ciencia, oscurecidos por el crecido número de sus iguales, que no se trasladan á este suelo, tan simpático para los que estudian la naturaleza, por falta de recursos, de medios materiales de transporte y de seguridad de conseguir una posición decente, sin abandonar sus hábitos è inclinaciones de estudio.⁴

A tal fine il Governo argentino contrattò docenti, esclusivamente italiani, per ricoprire importanti ruoli nella formazione di tecnici della costruzione, professori scelti per il prestigio

dell'Istituzione dei politecnici italiani oltre all'inclinazione decisamente tecnico-scientifico dell'insegnamento dell'Ingegneria.

La formación, con su ejemplo y la aplicación de buenos métodos de 'un número considerable de maestros hijos del país, los cuales entregándose á su vez á la carrera de la enseñanza llevarán la teoría de la ciencia por todos los ángulos de la República. De manera que, á la vuelta de pocos años, no solo se vería difundida la doctrina matemática en el país, sino que, por una consecuencia natural de este hecho, se establecerían sin dificultad las escuelas de aplicación, en las cuales se especializaría el estudio de cada uno de los ramos del programa. (Piñero, Bidau, 1888, pp. 152-153).

Solo a dieci anni dalla proposta di Pellegrini, con decreto del 16 giugno 1865, fu creato il *Departamento de Ciencias Exactas* con l'obiettivo di "formar en su seno ingenieros y profesores, fomentando la inclinación a estas carreras de tanto porvenir e importancia para el país" (*La tesis de ingeniería*, 1920, p. 507). Di fondamentale importanza era formare propri professori, infatti tra gli obblighi esplicitati nel contratto vi era quello di insegnare con l'obiettivo di formare discepoli che avessero capacità per dedicarsi all'insegnamento.⁵

In questa prima fase, per soddisfare le esigenze della 'nueva enseñanza', sarebbero bastati tre professori: un astronomo, un ingegnere civile e un naturalista,⁶ che il Dr. Juan Maria Gutierrez cercò in Italia incaricando il Dr. Paolo Mantegazza⁷ (professore all'Università di Pavia) della selezione dei migliori candidati.⁸ La scelta ricadde sugli ingegneri Giuseppe Bardelli (1837-1908) e Archimede Sacchi (1837-1886), entrambi laureati presso l'Università di Pavia e il dottore Pellegrino Ströbel (1821-1895) con studi in giurisprudenza e scienze naturali nella medesima università. Bardelli e Sacchi rinunciarono all'offerta argentina, poiché con la nascita del Politecnico di Milano (1863) fu istituita una sezione di Architettura (1865) che, offrendo nuove possibilità di lavoro, portò il Bardelli a insegnare 'Meccanica razionale'

(primo anno della Scuola speciale per gli architetti civili) e il Sacchi 'Architettura pratica' (nel triennio specialistico di Ingegneria civile, successivamente esteso anche alle altre sezioni).

Soltanto Ströbel arrivò a Buenos Aires quale docente della cattedra di 'Scienze Naturali', al quale si affiancarono il Dr. Bernardino Speluzzi (Milano 1835 - Roma 1898) per 'Matematica pura', e il Dr. Emilio Rosetti (1839-1908) per 'Matematica applicata' (Piñero, Bidau, 1888). Quest'ultimo (iscritto alla Scuola di Belle Arti di Bologna dove frequentò i corsi di architettura, che all'epoca erano rivolti anche agli studenti di matematica, proseguì la formazione alla Regia Scuola di Applicazione per Ingegneri di Torino dove si laureò nel 1864 in matematica pura, e contattato dal Governo argentino con una offerta di lavoro arrivò in Argentina nel 1865)⁹ inaugurò le cattedre per il primo anno di: 'Geometria descrittiva' e 'Disegno architettonico'; secondo anno: 'geometria descrittiva', 'Costruzioni' e 'Disegno di architettura', 'Disegno topografico' (semestrale); terzo anno: 'Costruzioni', 'Disegno architettonico' e 'Disegno di costruzioni'; 'Meccanica applicata', 'Disegno di macchinari', con un impegno di tre o quattro ore di lezioni giornaliere (Piñero, Bidau, 1888).

Rosetti rimase in Argentina come professore fino al 1885. Il corso di studio, suddiviso in 4 anni, seguì una linea tecnico scientifica con struttura simile a quella dei corsi del Politecnico di Torino, che egli stesso aveva seguito quale studente. Le belle arti erano insegnate in due anni, al primo, un corso sui differenti ordini e stili architettonici e, al secondo, disegno elementare di ornamentazione. Poiché il livello della matematica delle scuole secondarie non era sufficiente per affrontare gli studi universitari, nel 1868 venne stabilita la creazione della *clase preparatoria de ciencias exactas*, affidata a Francisco Lavalle, ancora alunno di Ciencias Exactas.

Da disposizioni dell'Università, per agevolare l'apprendimento degli studenti, ogni cattedratico doveva redigere un testo di supporto ai corsi. Per i professori di Scienze

esatte tale clausola era parte integrante del contratto. Nel 1868 Speluzzi pubblicò un testo sulla Meccanica Razionale, mentre Rosetti: *Curso de Máquinas por Emilio Rosetti*, Buenos Aires 1881; *Resistencia de los Materiales de Construcción*, Buenos Aires 1882; *Elementos de Estática Gráfica*, Buenos Aires 1883; *Propiedades físicas de las Maderas de la República Argentina*, Buenos Aires 1885 (seconda edizione); ecc.

Nel 1874, con la riorganizzazione dell'Università, il *Departamento de Ciencias Exactas* cambiò il nome in *Facultad de matemáticas* (1874-1880) (*La Facultad de matemáticas*, 1920), ma occorre aspettare la riforma del piano di studi del 1878 per delineare la formazione di ingegneri civili, ingegneri geografi e architetti.¹⁰ La durata del corso di studio in architettura era di cinque anni.¹¹ In Argentina l'ingegneria (come studio universitario, disciplina e professione) ebbe fin da subito prestigio e considerazione all'interno del progetto socioculturale modernizzatore, mentre l'architettura fu solo un ramo subalterno dell'ingegneria che non ebbe, come in Europa, il peso istituzionale delle Accademie. Soltanto nel 1901 si creò una vera e propria Scuola di Architettura in seno alla Facoltà di Ingegneria e Scienze Esatte, passo fondamentale per una formazione professionale specializzata.

Con l'arrivo in Argentina di professionisti diplomati presso Università europee o nordamericane, si rese necessario, in concomitanza con la riforma del piano di studi universitario, l'emanazione di una risoluzione speciale riguardante il riconoscimento dei titoli stranieri. Gli ingegneri e gli architetti per accreditare la propria preparazione e competenza dovettero convalidare il diploma sottomettendosi alle prove richieste dalla Facoltà. Però, alla persona che avesse risieduto in Argentina per due anni realizzando lavori importanti o partecipando a commissioni ufficiali, venne richiesto unicamente l'elaborazione di una tesi (così come a coloro che avevano frequentato gli studi nella Facoltà) (Piñero, Bidau, 1888). A chi non fosse in possesso di diplomi o titolo di studio venivano richiesti almeno 10 anni di residenza nel paese

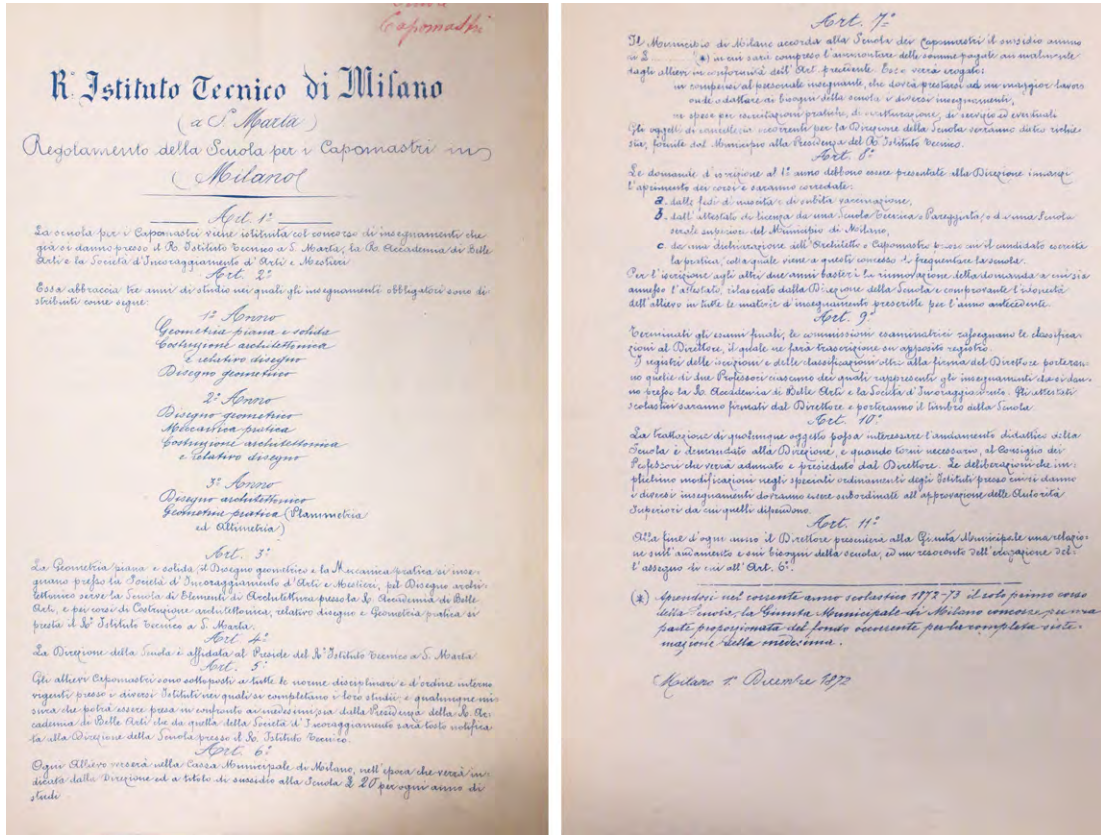


Figura 1. Regolamento della Scuola per i Capimastri in Milano. R. Istituto Tecnico di Milano. Archivio dell'Istituto Santa Marta, Milano.

con la realizzazione di lavori importanti (la cui valutazione era a discrezione della Facoltà) e la presentazione di una tesi e un progetto con preventivo, calcoli, ecc. (per gli architetti valeva soltanto quest'ultimo requisito).¹²

Sono numerosi gli architetti, ingegneri, impresari costruttori e maestranze italiane (capomastri, muratori, manovali, carpentieri, decoratori e stuccatori) che arrivarono dopo la metà del XIX secolo, ma soprattutto dal 1880, i quali lavorarono alla realizzazione di opere civili e industriali nella neo capitale Buenos Aires, ma anche nelle principali città all'interno del paese, producendo i più svariati elementi stilistici e progettuali, contribuendo così alla formazione di quel nuovo paesaggio urbano. Molti di loro arrivarono in Argentina con una professione o un mestiere, nel caso dei lombardi per esempio, con un iter di studi,

talvolta rimasto incompiuto, presso il Politecnico di Milano, l'Accademia di Belle Arti di Brera, il Reale Istituto Tecnico a Santa o l'Istituto Tecnico Cesare Cattaneo (diretto da Bardelli dal 1871 al 1907). Ad esempio, a Milano la professione di 'capomastro' venne istituzionalizzata nel 1872 creando un'apposita scuola (diretta da Bardelli) con il concorso di insegnamenti che già si svolgevano presso il Reale Istituto Tecnico a Santa Marta, l'Accademia di Belle Arti e la Società d'Incoraggiamento d'Arti e Mestieri. Il piano di studi era suddiviso in 3 anni, il primo dedicato allo studio della "geometria piana e solida" (presso la Società d'Incoraggiamento d'Arti e Mestieri), alla "costruzione architettonica e relativo disegno" e al "disegno geometrico" (Reale Istituto Tecnico Santa Marta); il secondo al "disegno geometrico", "meccanica pratica", "costruzione architettonica e relativo disegno"; il terzo ed ultimo al "disegno architettonico" (Scuola di Elementi di Architettura presso la

Reale Accademia di Belle Arti) e “geometria pratica” (planimetria e altimetria).¹³ Di fondamentale importanza fu lo studio dell’arte edilizia che abbracciò la conoscenza dei materiali impiegati nelle costruzioni (materiali naturali e artificiali) e la loro resistenza, fondazioni ordinarie, muri, volte, solai, tetti, armature provvisorie e norme generali per la stima delle opere di fabbrica.¹⁴ (Figura 1) Tra i primi allievi che frequentarono la scuola di capimastri, e che successivamente emigrarono in Argentina, troviamo il ticinese Giuseppe del Prete.¹⁵

In quegli anni, a Buenos Aires, la professione dell’ingegnere – architetto dovette confrontarsi con la necessità di elaborare nuovi tipi architettonici o nuovi temi edilizi. Tra questi troviamo la casa multipiano ‘da pigione’ (*casa de renta*), spesso anche con negozi e uffici; l’edilizia economica popolare (*casa de inquilinato*); le prime bozze di edifici in serie (*casas para obreros*); le ville e villini dell’espansione urbana (*chalet, quinta, ...*). Si confronta anche con le rinnovate tipologie (sulla base dei più recenti dettami dello sviluppo delle conoscenze tecniche) per scuole, ospedali, carceri, alberghi, ecc., oppure quelle del tutto nuove per banche, fabbriche, le prime centrali elettriche e i porti.

In questo contesto in continua evoluzione trova una posizione di rilievo la produzione scientifica italiana che occupò sin da subito un posto privilegiato nella letteratura scientifico universitaria, basti pensare all’importante diffusione (studenti e professori) del *Manuale dell’Ingegnere* di Giuseppe Colombo, pubblicato nel 1877 (con successive edizioni, almeno 84, fino al 2003) (Spiotti, 1906). (Figura 2)

Sul finire del XIX secolo e ancora nel XX i progettisti misero da parte quell’esagerata teorizzazione scientifica che caratterizzava parte degli studi universitari come pure l’eccessiva artisticità e la scarsa pratica delle accademie d’arte per orientarsi verso la concreta “pratica del fabbricare”, ovvero una armoniosa fusione tra pratica e teoria. A tale scopo Archimede

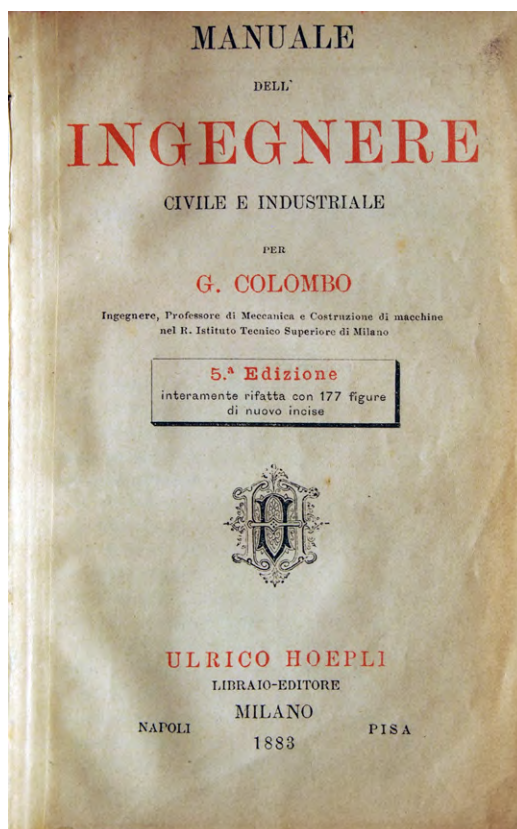


Figura 2. Frontespizio del volume di Giuseppe Colombo (1883). *Manuale dell’Ingegnere civile e industriale*. Milano: Hoepli.

Sacchi e Carlo Formenti realizzarono due tra i più importanti manuali di costruzione quale supporto alla didattica, ma soprattutto alla pratica professionale, strumento basilare per la stesura di piani esecutivi e per la realizzazione di opere di cantiere, “un tipo di pubblicazione che scompone i problemi del costruire per proporre soluzioni generali, di volta in volta adattabili alle necessità particolari.” (Buratti Mazzotta, 2008, pp. 147-169)

Sacchi (ideatore e responsabile del corso “Architettura pratica”¹⁶ al Politecnico di Milano, con l’obiettivo di preparare l’allievo alle difficoltà della professione, dove, come affermò Giuseppe Colombo,¹⁷ “la teoria e l’applicazione si fondevano con mirabile armonia, e in cui l’allievo senza uscire dalla scuola, si trovava alle prese colle difficoltà



Figura 3. Frontespizio del volume di Archimede Sacchi (1886). *Le abitazioni, Alberghi, case operaie, fabbriche rurali, case civili, palazzi e ville*. Milano: Hoepli.

che la pratica presenta e veniva condotto per gradi a risolverle" (Colombo, 1886, p. 70) pubblicò nel 1874 *Le abitazioni. Alberghi, case operaie, fabbriche rurali, case civili, palazzi e ville* (Milano, U. Hoepli), un libro illustrato da disegni monocromi che descrivono e mettono in evidenza le soluzioni tecniche, "nato dal proposito di fondere composizione e costruzione, i principi con le evenienze del fabbricare, i concetti estetici e scolastici" (Selvafolta, 2009, p. 519), "colle minute particolarità che la pratica del costruire suggerisce" (Sacchi, 1874). Quest'opera (in cui si sistematizzavano le conoscenze necessarie al progetto di abitazione), nata quale supporto al suo corso, divenne uno strumento professionale molto diffuso tra gli architetti e gli ingegneri. (Figura 3)

Carlo Formenti (1847-1918), laureatosi in

ingegneria civile nel 1870 presso il Politecnico di Milano,¹⁸ fu docente di 'Costruzioni' all'Istituto Cattaneo e di "Architettura pratica" al Politecnico di Milano dal 1897 al 1907 (dopo la scomparsa del suo professore Archimede Sacchi).¹⁹ Per dare un sussidio alle sue lezioni realizzò un manuale di grande interesse per progettisti e costruttori: *La pratica del fabbricare* (Milano, U. Hoepli 1893), "un manuale di considerevole fortuna didattica, presente nella maggior parte delle biblioteche scolastiche a scala nazionale, dai livelli universitari fino agli istituti professionali di arti e mestieri" (Selvafolta, 2009, p. 527), perché utile agli specialisti, ma anche a "tutti coloro che senza essere versati in materia vogliono da sé stessi controllare o sorvegliare costruzioni murarie in genere" (Formenti, 1909, p. 323). Ma fu anche un testo diffuso tra gli architetti, costruttori e capimastri che operarono oltre oceano: in Argentina, e nonostante fosse scritto in italiano, lo troviamo quale testo nel corso di costruzione pratica della Scuola di Architettura della Facoltà di Ingegneria di Buenos Aires (Spiotti, 1906).

Si tratta di un'opera riguardante esclusivamente le fasi di cantiere, un prontuario di tecniche costruttive corredato di un esaustivo atlante di tavole cromolitografiche in grado di illustrare dettagliatamente tutte le fasi di un cantiere, dalle fondamenta dell'opera grezza fino alle finiture o come dichiara lo stesso Formenti "rappresentare i principali particolari costruttivi ... in base alle effettive pratiche di esecuzione" (Formenti, 1909, p. IX) (Figura 4). Un lavoro che, oltre a presentare un breve compendio sulle "generalità riguardanti le strutture delle fabbriche", si prefigge di "rappresentare i principali particolari costruttivi che vi si riferiscono, studiati in base alle effettive pratiche di esecuzione, nel proposito anche di rendere più evidente l'importanza e l'estensione che gli studi applicati hanno nell'arte del costruire" (Formenti, 1909, p. IX). Il manuale è diviso in due parti: *Il rustico delle fabbriche* (con 302 figure intercalate nel testo) più un atlante in-folio di 68 tavole e *Il finimento delle fabbriche* (con 238 figure intercalate nel testo) più un atlante in-folio di 64 tavole, che mostrano in

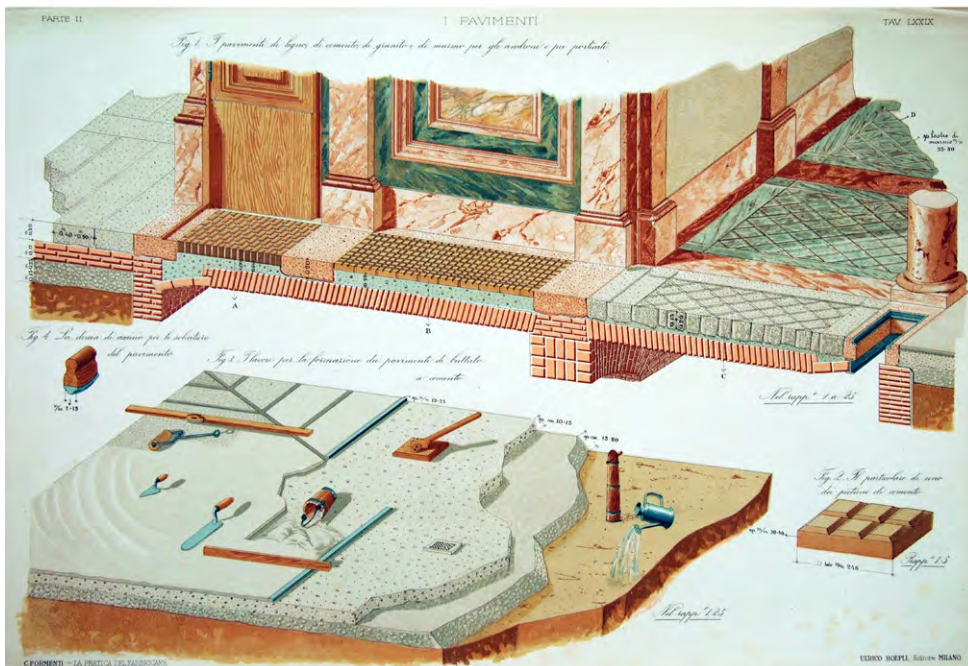
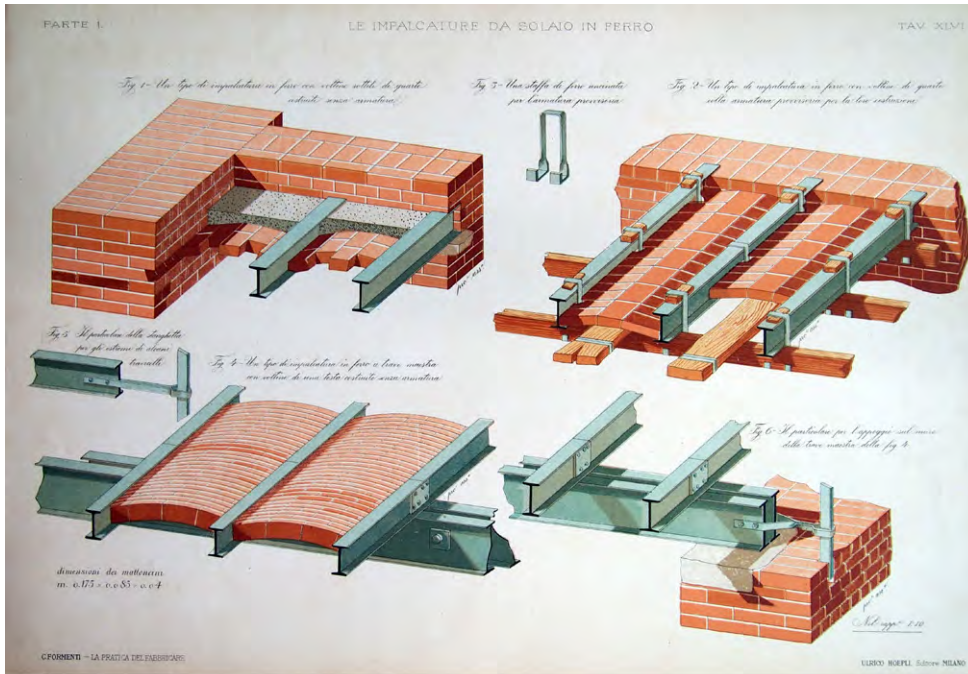


Figura 4. Tavole cromolitografiche di dettagli costruttivi tratte da Carlo Fornenti (1893-95). La pratica del fabbricare, Milano: Hoepli.

modo esauriente tutte le fasi di costruzione di un edificio, iniziando dallo scavo nel terreno fino ad arrivare agli interventi di finitura.²⁰ Di particolare importanza sono le tavole che accompagnano il testo (volume separato), con il preciso “scopo di mettere in chiara luce le opere che più sovente trovano nelle fabbriche motivo di loro effettuazione.” (Formenti, 1909, p. X). Tutte le tavole, seguendo le applicazioni della geometria descrittiva, utilizzano le proiezioni ortogonali come metodo di rappresentazione, spesso sono accompagnate da assonometrie che aiutano a dare chiarezza e miglior comprensione al disegno, che spesso tende a una dinamicità nel rappresentare contemporaneamente le diverse fasi di lavorazione o di installazione di un impianto. Così come “i trattati avevano formato per secoli gli architetti alla ricerca delle vitruviane euritmia, simmetria e decoro, così in questi decenni e ancora nel Novecento la manualistica condurrà i moderni progettisti proprio verso la concreta ‘pratica del fabbricare’” (Buratti Mazzotta, 2008, pp. 147-169). Questo manuale, sintesi del sapere accademico unito al tradizionale *savoir-faire* del cantiere, avrà una diffusione non solo a livello accademico, ma sarà soprattutto uno strumento di lavoro indispensabile nei cantieri della Capitale argentina, sicuramente in tutti quelli con presenza italiana.

Infine, come afferma Edoardo Spiotti: “passeggiando per Buenos Aires, in qualunque punto vi soffermiate, in un’Avenida o in una delle vie centrali o in quelle dei suburbii, se un edificio chiamerà la vostra attenzione puossi scommettere cento contro uno che esso, se non porta il nome di un architetto italiano, porta almeno quello di un costruttore nostro compatriotta” e aggiunge ancora che “la statistica municipale ... afferma che di tutti i piani che si presentano agli edili, per la relativa approvazione, l’80% portano la firma d’italiani” (Spiotti, 1906, p. 344).

Note

¹ De Angelis (Napoli 1784 – Buenos Aires 1859) arrivò in Argentina nel gennaio del 1827 con il fine di fondare a Buenos Aires due giornali (La Crónica ed El Conciliador) per “apportare una nota elevata di cultura nella polemica » e inoltre «*redactar papeles de instrucción general*, essere vero docente, fondatore ed anima di una Scuola superiore che fu l’Ateneo della lancasteriana, dell’Istituto Argentino.”, cioè un Istituto di istruzione secondaria simile a quelli esistenti in Europa. (Cuneo, 1940, pp. 54-55).

² Carta, Mosotti e De Angelis furono contattati dal commendatore Davia, Ambasciatore della Repubblica Argentina a Londra. (Lampato, 1846).

³ La proposta di Pellegrini portò alla nomina di una commissione composta da Pellegrini, Senillosa e Duteil per i lavori preparatori al fine di creare una facoltà di ingegneria. Cfr. Acta de la sesión del Consejo de Instrucción Pública del 26 aprile del 1855 (citato in Piñero, E. Bidau, 1888).

Il dettame della Commissione si concretizzò solo nei corsi preparatori di fisico-matematica dovendo aspettare l’anno 1863 affinché il rettorato sollecitasse la fondazione della facoltà di scienze esatte.

⁴ Nota del Rector al Gobierno de 24 de marzo de 1863 (citato da Piñero, Bidau, 1888).

⁵ Lettera del Rettore al Governo dell’8 agosto 1863. Archivio dell’Università di Buenos Aires.

Tra gli allievi che poi diventarono professori dell’Università di Buenos Aires troviamo: Francisco Lavalle (introducción al álgebra superior), Felix Amoretti (geometría descriptiva), Carlos Morales (mecánica racional), Julio Krause (mecánica aplicada), Eduardo Aguirre (mineralogía y geología), Luis Viglione (álgebra superior, geometría analítica, introducción al álgebra superior), Carlos Bunge (álgebra superior, geometría analítica, construcciones e hidráulica, resistencia de materiales), Juan Pirovano (geodesia, topografía), Guillermo White (matemáticas puras, construcciones e hidráulica), Otto Krause (construcción de máquinas), Santiago Barabino (proyectos, presupuestos y planos), Alberto Schneidewind (construcción y explotación de ferrocarriles), Valentín Balbín (matemáticas superiores). (Piñero, Bidau, 1888).

⁶ Il professore di astronomia doveva insegnare: algebra superiore, fisica matematica, meccanica celeste, geodesia e le sue applicazioni; l’ingegnere civile: geometria analitica e descrittiva, meccanica,

idraulica, architettura civile, di ponti, di cammini e disegno, specialmente di macchinari; il naturalista: scienze naturali in generale e nello specifico la geologia e mineralogia (Piñero, Bidau, 1888).

Inoltre il professore di astronomia aveva l'obbligo di fondare un osservatorio e il professore di scienze doveva presiedere la creazione di un giardino botanico. Cfr. Lettera del Ministro de Gobierno al Prof. Mantegazza del 25 novembre 1864; Basi per il contratto (citato da Piñero, Bidau, 1888).

⁷ Il medico italiano Paolo Mantegazza (Monza 1831-San Terenzo 1910), si laureò all'Istituto Lombardo di Pavia, dopodiché, nel 1854 partì per il Sudamerica dove rimase fino al 1858, svolgendo attività medica, di ricerca etnografica e di insegnamento presso l'Università di Buenos Aires.

⁸ Mantegazza, per escludere ogni influenza di simpatie personali, si indirizzò al Ministero della Pubblica Istruzione, al Dr. Moleschott (Direttore del Laboratorio di Fisiologia Sperimentale, Reale Università di Torino) e al Dr. Brioschi (Rettore del Politecnico di Milano). (*Gli italiani nella Repubblica Argentina*, 1898).

⁹ Nel 1872 Rosetti ricevette l'incarico per la creazione di un Gabinetto di Fisica. Cfr. Lettera d'incarico del 4 settembre 1872, del Ministerio di Justicia, Culto e Instrucción Pública de la República Argentina.

Nello stesso anno, nell'ambito del Dipartimento di Scienze Esatte fondò la *Sociedad Científica Argentina*, cuore pulsante della ricerca, dell'esplorazione e della divulgazione scientifica nel Paese.

¹⁰ I corsi di ingegneria civile furono di 5 anni; quelli degli ingegneri geografi di 4 e infine quello degli architetti di 4. (*La Facultad de matemáticas*, 1920).

¹¹ Il piano di studi era suddiviso nel seguente modo, primo anno: 'introduzione all'algebra superiore e trigonometria sferica', 'chimica analitica', 'mineralogia applicata', 'disegno lineale, topografico e di architettura'; secondo anno: 'algebra superiore e geometria analitica'; 'geometria descrittiva', 'differenti ordini e stili architettonici' (corso orale), 'disegno elementale di ornato', 'disegno di ornato e di architettura'; terzo anno: 'calcolo differenziale e integrale', 'costruzioni e idraulica (primo corso)', 'architettura pratica' (corso orale), 'igiene', 'disegno di prospettiva e di architettura'; quarto anno: 'meccanica razionale', 'meccanica applicata (primo corso)', 'costruzioni e idraulica' (secondo corso), 'disegno di costruzioni e di macchinari', 'progetti di edifici'; quinto anno: 'meccanica applicata' (secondo corso), 'topografia

e geodesia', fisica', 'termodinamica e macchine a vapore', 'preparazione di progetti in generale con dettagli, calcoli, preventivi, ecc.' (Piñero, Bidau, 1888)

¹² Dal 1876 (fino al 1879) la Facoltà conferì titoli di *Maestros mayores en los tres ramos* ai "prácticos-constructores". (*La Facultad de matemáticas*. 1920).

¹³ Regolamento della Scuola per i Capomastri in Milano (R. Istituto Tecnico di Milano a S. Marta), Milano 1° dicembre 1872, Archivio dell'Istituto Santa Marta.

¹⁴ Regolamento per l'esercizio della professione di capomastro proposto dal Collegio degli Ingegneri ed Architetti in Milano.

¹⁵ Iscrizione alla Scuola per l'anno 1873-74, Milano 25 novembre 1873. Archivio dell'Istituto Santa Marta.

¹⁶ L'ingegnere Archimede Sacchi (formato alla scuola dell'architetto Giuseppe Balzaretto) si laureò all'Università di Pavia, fu chiamato come assistente di « Disegno » al Politecnico di Milano e nel 1867 diventò professore di « Composizione di progetti » (per ingegneri e architetti), che subito diventò « Architettura pratica » (articolata in due parti collegate e coordinate tra di loro: lezioni ex cathedra ed esercitazione grafica con disegni e progetti), che, con un contenuto più tecnico, affiancava il corso di « Architettura » tenuto da Camillo Boito. (Selvafolta, 2012).

¹⁷ Giuseppe Colombo (Milano 1836-1921), allievo di Francesco Brioschi e Giovanni Codazza, studiò ingegneria all'Università di Pavia. Appena laureato fu nominato professore presso la Società d'incoraggiamento d'arti e mestieri di Milano dove lavorò tutta la vita. Dal 1865 al 1911 ricoprì la cattedra di meccanica e ingegneria industriale dell'Istituto tecnico superiore di Milano poi Politecnico di Milano.

¹⁸ Registro delle Lauree del Regio Istituto Tecnico Superiore di Milano, 1° volume, dall'anno accademico 1864-65 al 1828-29. Numero del diploma in Ingegneria Civile 267.

¹⁹ Dopo il quinquennio di Luca Beltrami (1886-1891) e il periodo dell'ingegnere Carlo Mina (1891-1897).

²⁰ C. Formenti, *La Pratica del Fabbricare*, 2 vol., Hoepli, Milano 1893-1895; vol. I, *Il rustico delle fabbriche*, 1893; vol. II, *Il finimento delle fabbriche*, 1895; entrambi composti da un volume di testo e un atlante di tavole.

Riferimenti

- Aliata, F. (1998). *Carlo Zucchi y el Neoclasicismo en el Río de la Plata*. En F. Aliata y M. L. Munilla Lacasa (Eds.), *Carlo Zucchi y el Neoclasicismo en el Río de la Plata* (pp. 11-22). Buenos Aires: Eudeba.
- Badini, G. (1998). *El epistolario de Carlo Zucchi: nuevas perspectivas de investigación acerca de la formación y la actividad del arquitecto reggiano*. En F. Aliata y M. L. Munilla Lacasa (Eds.), *Carlo Zucchi y el Neoclasicismo en el Río de la Plata* (pp. 99-103). Buenos Aires: Eudeba.
- Basile, S. (2013). *Politiche di tutela e conservazione dei beni architettonici nella Repubblica Argentina. La città di Buenos Aires, Sant'Arcangelo di Romagna*: Maggioli.
- Buratti Mazzotta, A. (2008). Cultura del progetto e didattica della rappresentazione al Politecnico di Milano tra Otto e Novecento. *Annali di Storia delle Università Italiane*, 12, 147-169.
- Colombo, G. (1886). *Archimede Sacchi, RITSM, Programma 1886-1887*, Milano: RITSM.
- Cuneo, N. (1940). *Storia dell'Emigrazione italiana in Argentina 1810-1870*. Milano: Garzanti editore.
- Formenti, C. (1893). *Il rustico delle fabbriche*, vol. I, Milano: Hoepli.
- Formenti, C. (1893-1895). *La Pratica del Fabbricare*, 2 vol. Milano: Hoepli.
- Formenti, C. (1895). *Il finimento delle fabbriche*, vol. II, Milano: Hoepli.
- Formenti, C. (1909). *La Pratica del Fabbricare* (2ª ed. ampliata). Milano: Hoepli.
- Gli italiani nella Repubblica Argentina*. (1898). Buenos Aires: Compañía Sud-americana de Billetes de Banco.
- La Facultad de matemáticas. – Sus disertaciones. – Disposiciones reglamentarias en el cuarto periodo. – Tesis de ingenieros, arquitectos y agrimensores. – Crónica bibliográfica. (1920), *Revista de la Universidad de Buenos Aires*, tomo XLIV, pp. 567- 578.
- La tesis de ingeniería. – Antecedentes sobre la primitiva Facultad o Departamento. – Su enseñanza.- Disposiciones reglamentarias sobre las disertaciones de grado. – Crónica bibliográfica. (1920). *Revista Universidad de Buenos Aires*, tomo XLIV, pp. 506-517.
- Lampato, F. (1846). *Annali Universali di Statistica Economia Pubblica, Geografia, Storia, Viaggi e Commercio*, vol. 87, Milano.
- Massini Correas, C. (1965). Origen y desenvolvimiento de las reparticiones de Arquitectura en la Argentina. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, 18, 138-164.
- Piñero, N., Bidau, E. (1888). Historia de la Universidad de Buenos Aires. *Anales de la Universidad de Buenos Aires*, tomo I, 150-164.
- Sacchi, A. (1874). *Le abitazioni. Alberghi, case operaie, fabbriche rurali, case civili, palazzi e ville*. Milano: Hoepli.
- Selvafolta, O. (2009). Testi, manuali, disegni per l'insegnamento dell'Architettura pratica al Politecnico di Milano nella seconda metà dell'Ottocento: il ruolo di Archimede Sacchi. En G. P. Brizzi, M. G. Tavoni (Eds.) *Dalla pecia all'e-book. Libri per l'Università": stampa, editoria, circolazione e lettura* (pp. 513-528). Bologna: CLUEB.
- Selvafolta, O. (2012). Gli studi di ingegneria civile e di architettura al Politecnico di Milano: territorio, costruzioni, architetture. En A. Ferraresi, E. Signori (Eds.) *Le Università e l'Unità d'Italia (1848-1870)* (pp. 255-270). Bologna: Clueb.
- Spiotti, E. (1906). *La Repubblica Argentina. Annuario dell'Emigrante Italiano. Anno III – 1907*. Genova: E. Spiotti.