

72(09)(82)

5521
04

2025
JAMES R. SCOBIE

9302
S)

BUENOS AIRES
DEL CENTRO A LOS BARRIOS
1870 - 1910

BIBLIOTECA
Arq. ALEJANDRO CHRISTOPHERSE
SOCIEDAD CENTRAL de ARQUITECTOS
BUENOS AIRES

EDICIONES SOLAR
BUENOS AIRES

Conflicto en torno al emplazamiento del puerto, los ferrocarriles y la Capital Federal

ALREDEDOR de 1870, ingenieros, comerciantes, políticos y otros grupos interesados en resolver tres problemas importantes —el emplazamiento de las instalaciones del puerto, el desarrollo de una red ferroviaria y la fijación de la capital federal— pujaron por conformar el casco de Buenos Aires. Para la primera década del siglo xx, la solución de estos problemas ya había organizado el perfil y el crecimiento urbano.

— Cada uno de estos problemas tenía una larga historia. Las orillas pantanosas de Buenos Aires habían servido como fondeadero desde la primera fundación de la ciudad. Caravanas de carretas, tiradas por bueyes y mulas, habían trazado en el siglo xvii huellas o caminos hacia el oeste, el sur y el norte, vinculando la ciudad con su entorno. Las autoridades políticas, cuyo control a veces se había extendido fuera de la Argentina a los países limítrofes, habían utilizado la ciudad como capital desde su fundación. Poca duda podía haber de que con la ubicación de sistemas de transportes internacionales y regionales y la sede de la autoridad política adquiriría aún mayor importancia durante el período de rápida expansión demográfica e intenso cambio tecnológico a fines del siglo xix. Empero, en 1870, el diseño final que resultaría de ello aún no era claro.

La construcción de un puerto en Buenos Aires no resultó fácil. La boca del estuario carecía de bahías abrigadas y elevaciones del terreno que brindaran protección, como en Montevideo o en Bahía Blanca, que, en 1870, era aún un distante puesto de frontera en el sur. El vasto sistema fluvial que se volcaba en el estuario del Plata arrastraba gran cantidad de sedimentos desde Brasil, Paraguay, Bolivia y Argentina. Aguas arriba, en los puertos de los ríos Uruguay y Paraguay —tales como Concordia, Concepción y Rosario— la corriente mantenía abierto un canal próximo a la ribera. En Rosario, una rápida corriente y la elevada barranca facilitaban la carga de grãos para la exportación, por medio de vertederos conectados con las bodegas de los barcos. Al sur de Rosario, sin embargo, la corriente se hacía más lenta y contribuía a la formación del Delta del Paraná, casi veinte kilómetros al norte de Buenos Aires. Los sedimentos arrastrados durante siglos habían formado un banco de barro y arena frente a la ciudad, y por ello el principal canal del estuario estaba a kilómetros de la costa.

Pese a esta desventaja, Buenos Aires había adquirido importancia comercial porque fue la primera población establecida sobre el estuario. Desde luego, el tamaño de los barcos desempeñaba un papel importante, ya que sólo a mediados del siglo XIX el calado y el tonelaje aumentaron al punto de que el lecho barroso presentara grandes dificultades. La ciudad había crecido lenta pero constantemente durante 270 años, y conservaba una enorme ventaja sobre posibles competidoras por su población, aceptación comercial y concentración de mercancías para exportar, ya que no por sus condiciones geográficas. Ninguna otra ciudad de la costa podía competir con ella en tamaño, sin olvidar su riqueza, prestigio y poder *¹.

* La población de las diez ciudades más grandes de la Argentina, según el primer censo nacional (1869) habla de modo convincente de la desproporcionada gravitación de la ciudad de Buenos Aires (los puertos de cabotaje van en bastardilla): *Buenos Aires*, 178.000; *Córdoba*, 28.500; *Rosario*, 23.000; *Tucumán*, 17.500; *Salta*, 11.500; *Corrientes*, 11.000; *Santa Fe*, 10.500; *Paraná*, 10.000; *Gualeguaychú*, 10.000; y *San Juan*, 3.500. La segunda "ciudad" de la provincia de Buenos Aires era Chivilcoy, con 6.500 habitantes.

¹ Censo nacional de 1869, págs. 674-83.

Esta primacía no podía sostenerse sin mejoras portuarias. A medida que las cargas y el tonelaje de los barcos entre Europa y América del Sur aumentaba de 13 pies y un promedio de 200 toneladas en 1850, a 16 pies y 400 toneladas en 1870, y cuando barcos aún más grandes se incorporaban al comercio del Río de la Plata, los viejos métodos de carga y descarga de mercancías y pasajeros comenzaron a provocar estragos en los programas de embarque y costos de fletes. Si se considera que, en 1881, un barco de 500 toneladas requería 100 días para descargar en Buenos Aires y 10 ó 12 días en la mayoría de los otros puertos del mundo, se comprende que las desventajas de la ribera porteña tuvieron desastrosas consecuencias financieras para fletadores, minoristas y consumidores².

Todo Buenos Aires, así como el Gobierno Nacional, reconoció la necesidad de dotar a la ciudad de un puerto capaz de manejar con eficacia el creciente flujo comercial. Los grupos enfrentados en la contienda que, desgraciadamente, demoró una efectiva solución del problema hasta casi fines de siglo, jamás dudaron de la necesidad de modernizar los métodos o adoptar nuevas tecnologías portuarias. No obstante, debatieron otras cuestiones tales como el lugar y los métodos de construcción —factores que orientaron decisivamente el desarrollo futuro de la ciudad. Ya casi no se recuerda el amargo conflicto de aquellos días. En verdad, pocos porteños saben que su ciudad pudo haberse desarrollado de diferente manera de la que conocemos, con sus diques y su puerto ubicados directamente enfrente —es decir al este— de Plaza de Mayo.

Durante la década de 1870 surgieron dos planes muy diferentes para la construcción del puerto. Las alternativas eran, por un lado, profundizar el canal y mejorar las instalaciones existentes sobre el Riachuelo al sur de la ciudad; por el otro, construir nuevas instalaciones sobre las bajas costas fangosas al este de Plaza de Mayo (véase el mapa 6). Cada uno de los

² Argentina, Cámara de Diputados, *Diario de sesiones*, 1881, III, 5 de octubre, pág. 85. (En adelante, las referencias a sesiones del Congreso se citan como Diputados, *Sesiones*, o Senadores, *Sesiones*. Para los debates en la legislatura provincial, Buenos Aires aparece antes de Diputados o Senadores).

criterios tenía fundados argumentos, y ambos prometían contribuir a la transformación de la ciudad. El grupo triunfante que impusiera sus opiniones en la controversia tendría una participación mayor en la orientación y estilo del futuro crecimiento urbano, y el consiguiente botín en los contratos de construcción y venta de tierras.

Los intereses identificados con el lado sur de la ciudad se aliaron gradualmente a Luis A. Huergo, ingeniero argentino de gran experiencia en el manejo de problemas locales de construcciones hidráulicas *. Entre los defensores de su proyecto estaban la mayoría de las autoridades de la provincia de Buenos Aires que en la década de 1870 todavía residían en la ciudad, los comerciantes y ciudadanos del sur de Plaza de Mayo, especialmente los de la Boca y Barracas, los suscriptores de *La Prensa*, diario de orientación renovadora e influyente, y muchos otros que sentían que la nación, así como la ciudad, debían evolucionar y desarrollarse gradual y constantemente sobre la base de los recursos y capacidades locales. El Riachuelo había servido como segundo puerto de la ciudad casi desde su fundación, y la mayor parte del comercio costero aún operaba en la Boca y Barracas. Sostenían que si se ensanchaba y profundizaba el canal, enderezando las peores curvas del Riachuelo, mejorando y ampliando las dársenas, depósitos e instalaciones ferroviarias de la Boca y Barracas, este puerto estaría en condiciones de recibir el creciente tonelaje y movimiento de los barcos de ultramar.

* Huergo nació en 1837 en una acomodada familia de comerciantes de Buenos Aires. Durante los primeros años de la década de 1850 estudió en un colegio jesuita de Maryland, en Estados Unidos. Volvió a la Argentina y estudió agrimensura; en 1870 fue el primer ingeniero civil que se graduó en la Facultad de Ciencias Exactas de la Universidad de Buenos Aires. Durante los primeros años de la década de 1870 fue diputado y luego senador de la legislatura provincial bonaerense; construyó caminos, puentes y canales, obras de irrigación y ferroviarias. Durante una década, desde 1875 hasta 1885, consagró sus mayores esfuerzos a la propaganda del proyecto del puerto de Buenos Aires en el Riachuelo. Otras de sus actividades en el campo de la ingeniería incluyen proyectos sobre instalación y abastecimiento de agua para las ciudades de Córdoba y Asunción del Paraguay, muelles y ramales ferroviarios en el puerto de Bahía Blanca, obras de riego en la provincia de Mendoza y exploraciones de yacimientos petrolíferos en Comodoro Rivadavia. Murió en Buenos Aires a los 76 años.

De este modo el río y su puerto pesquero se convertirían también en su puerto de ultramar. A medida que el comercio se expandiera, las instalaciones se ampliarían hacia el norte desde la Boca hasta Plaza de Mayo, con un solo canal de acceso al canal principal de aguas profundas del Río de la Plata. Aún más, dicho proyecto podría llevarse a cabo con experiencia técnica y capitales locales, y sin gastos excesivos.

Los defensores del proyecto de un puerto adyacente a Plaza de Mayo, pronto tuvieron como vocero a un influyente comerciante y político porteño, Eduardo Madero*. La intrincada madeja de intereses, poder político y consideraciones financieras tejida por los grupos que con más decisión apoyaron a Madero—cuyo proyecto resultó victorioso— incluía la mayor parte de los funcionarios más importantes del gobierno nacional, la mayoría de los comerciantes y empresarios extranjeros residentes en la ciudad, casi todos los importadores, exportadores y comerciantes mayoristas, y periódicos tales como *El Diario*, *La Nación* y *La Tribuna*. Tuvieron particular influencia los intereses comerciales y financieros británicos, tanto en Inglaterra como en Buenos Aires. El proyecto de Madero satisfacía muchos intereses políticos y comerciales ya establecidos, porque capitalizaba el foco existente de la red ferroviaria, bocas de expendio de minoristas y mayoristas, e instituciones de crédito financiero. Ya entonces el grueso del comercio de importación y exportación se vertía desde y hacia los barcos fondeados en el estuario abierto, frente a la ciudad, pasando por la Aduana, ubicada inmediatamente al este de la Casa Rosada.

Las modernas instalaciones portuarias propuestas agregarían eficiencia y economía a las operaciones ya existentes. Además,

* Madero nació en 1832 de una poderosa familia terrateniente porteña. Pasó sus primeros años en Montevideo, durante el exilio de su familia en la época de Rosas. Poco después de su retorno a Buenos Aires en 1852 estableció una casa de importación y exportación con una filial en Montevideo. Ya en 1861 comenzó a difundir sus propuestas para mejorar las instalaciones portuarias de la ciudad, y pronto se dedicó a buscar apoyo técnico y financiero británico para tales proyectos. A fines de la década de 1860 se había convertido en el dirigente de la corriente de opinión que propugnaba la construcción del puerto que hoy lleva su nombre. Murió en 1894, cuatro años antes de que el Puerto Madero se terminara.

la propuesta satisfacía sin duda a los interesados en ambiciosos proyectos: el sueño de grandeza comercial de la Argentina parecía realizarse apoderándose de los bajos fangosos frente a la ciudad, creando dársenas, muelles, depósitos y ramales ferroviarios necesarios para canalizar el flujo en constante ascenso de mercancías hacia la ciudad. Los enormes gastos que ello implicaría, la necesidad de crédito externo y la intervención de ingenieros extranjeros parecían justificarse en la perspectiva infinita de expansión y prosperidad. En tal época de euforia, la oportunidad de obtener beneficios individuales parecía formar parte de un curso de desarrollo esperado y aceptable.

Transcurrido casi un siglo, resulta tentador encontrar motivos más profundos en la controversia entre los proyectos de Huergo y Madero. Para algunos, Huergo representaba la tradición criolla y el desarrollo nacionalista de la economía argentina. En Madero podía descubrirse la preocupación de los estadistas e intelectuales de la generación del Ochenta que buscaba la modernización y progreso de la Argentina sobre la base de capitales y tecnología extranjeros. Esta "europización" de la Argentina pronto demostró ser al mismo tiempo la mayor fuerza y la mayor debilidad del país. Los dirigentes de la década del Ochenta no sólo contribuyeron al sorprendente y rápido progreso de la ciudad y de la nación a fines del siglo XIX, sino que también crearon las condiciones de una economía cada vez más dependiente de los mercados, industrias y recursos extranjeros.

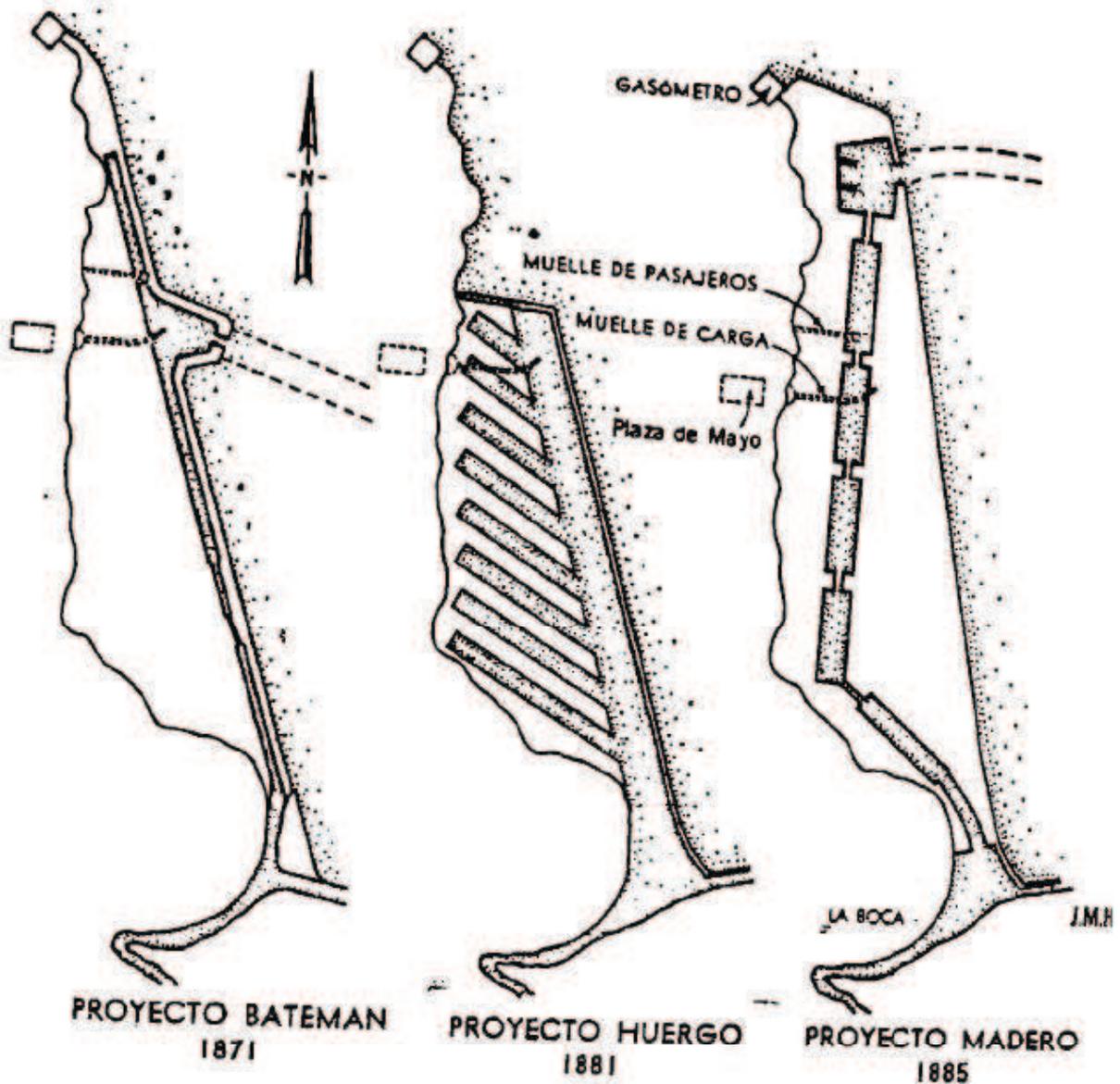
Dejando de lado las implicaciones de las posiciones de Huergo y Madero, la victoria de este último y sus partidarios, durante las décadas de 1880 y 1890, aseguraron que el desarrollo de la ciudad seguiría teniendo como centro Plaza de Mayo. En parte como resultado de este éxito, la expansión y el desarrollo porteños se produjeron en forma creciente en el lado norte, mientras los distritos del sur quedaban muy relegados en materia de servicios, instalaciones y oportunidades. Muchos se beneficiarían con el Puerto Madero: el comerciante y el financista extranjeros, una economía basada en el comercio y el prestigio y poder de un gobierno nacional constituido en gran parte por provincianos. El resultado del conflicto entre ambos pro-

yectos permaneció incierto durante más de una década, y Puerto Madero no se terminó por completo hasta 1898. La historia del conflicto da una idea de las fuerzas comprometidas, así como también proporciona algunos puntos de referencia de la cambiante situación política y económica de Buenos Aires al finalizar el siglo XIX³.

Eduardo Madero —cuyo negocio de importación y exportación estaba directamente afectado por los costos e inciertos métodos de carga y descarga en Buenos Aires—, en 1861, formuló una propuesta que hubiera requerido el apoyo financiero de la Baring Brothers, de Londres, el más importante banco y desde tiempo atrás gestor y acreedor de las operaciones de crédito argentinas. Tal como fue presentado a las autoridades provinciales, el proyecto era construir una dársena en los bajos fangosos del lado este de la Casa Rosada, con un canal de acceso dragado hacia el sur, hasta la Boca del Riachuelo, y luego al este hasta las aguas profundas del estuario. La secesión porteña, así como las serias dudas sobre la factibilidad del dragado de dicho canal y del mantenimiento de las instalaciones del dique libres de sedimentos y arena, hizo que el gobierno provincial no considerara el proyecto a fondo.

Madero, sin desalentarse, y con el respaldo de quienes lo apoyaban, viajó a Inglaterra a mediados de la década de 1860 para asegurarse la asistencia técnica de ingenieros ingleses. De estas negociaciones surgió una propuesta formal, preparada por ingenieros-ingleses, y sometida al gobierno nacional por una firma especialmente constituida por "Madero, Proudfoot y Compañía", para traer capital y especialistas ingleses con el fin de abordar el problema. A mediados de 1869, cuando la guerra del Paraguay llegaba a su término, el Ministro del Interior firmó un contrato con Madero para la construcción de un puerto que

³ Particularmente útil para la comprensión del primer período del desarrollo del puerto son: Luis A. Huergo, *El puerto de Buenos Aires. Historia técnica del puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1904, escrito por uno de los protagonistas, y Guillermo Madero, *Historia del puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1955, escrita por el nieto del dirigente de la otra posición. Desgraciadamente, numerosos errores malogran este último trabajo.



Mapa 6. Proyectos de trazados del puerto de Buenos Aires.

debería ubicarse frente a Plaza de Mayo y que consistiría de dos dársenas —una dragada a 11 pies de profundidad y la otra a 17—, un dique seco y un canal de aguas profundas, dragado a 13 pies. Al instante surgió una fuerte oposición por parte de las autoridades provinciales, de algunos grupos comerciales y técnicos locales, y del recién fundado pero ya influyente diario *La Nación Argentina* —poco después denominado *La Nación*— dirigido por Bartolomé Mitre. Este, elegido senador poco tiempo antes, se opuso eficazmente al contrato, en setiembre de 1869. Su argumento —nunca rebatido satisfactoriamente— era que el Congreso necesitaba estudiar la cuestión portuaria más integral-

mente antes de entregar asunto de esa magnitud a la explotación privada. Logró despertar serias dudas en muchos espíritus⁴. Aun cuando una medida sustitutiva autorizó al ejecutivo nacional a construir o contratar la construcción de un puerto, el contrato de 1869 fue retirado de la consideración del Congreso.

Al año siguiente, los gobiernos nacional y provincial suscribieron un contrato con John F. Bateman, ingeniero de las obras de desagüe de Londres, así como de los diques sobre el río Clyde, para que evaluara técnicamente el emplazamiento del puerto. Después de una visita de un mes a Buenos Aires, Bateman volvió a su país a principios de 1871, dejando los planos en manos de las autoridades argentinas. Su proyecto proponía una gran dársena ubicada, como en el proyecto de Madero de 1869, frente a Plaza de Mayo, a la que se llegaba por el norte, por un canal de 21 pies, y por el sur, hasta el Riachuelo, por uno menos profundo (véase mapa 6). Pronto desacreditó el proyecto un diluvio de críticas de los ingenieros locales, que hacían hincapié en el error de Bateman de no considerar el dragado y los problemas financieros y técnicos conexos, debido a lo precipitado de su viaje⁵.

Seguían proponiéndose entretanto otros proyectos de especialistas locales y extranjeros. Entre ellos figuraba el plan de Luis A. Huergo, de rectificar la boca del Riachuelo y construir tres dársenas en su orilla derecha, donde la localidad de Barracas al Sur (rebautizada Avellaneda en 1904) había comenzado a desarrollarse, así como otro fascinante proyecto sugerido por Guillermo Rigoni, para una dársena circular ubicada a cinco kilómetros de la costa, al este de la terminal del Ferrocarril Norte, en Retiro. El gobierno de la provincia de Buenos Aires,

⁴ Senadores, *Sesiones*, 1869, 11, 14, 16 de setiembre, págs. 676-85, 700-754.

⁵ Particularmente perjudiciales fueron Knut Lindmarck, *Obras de puerto proyectadas para Buenos Aires*, Buenos Aires, 1872, un folleto del subdirector de la Oficina Nacional de Ingeniería; Vicente F. López, "Las obras del puerto de Buenos Aires", en *Revista del Río de la Plata*, IV, 1872, págs. 98-237; Antonio Somellera, *Obras del puerto de Buenos Aires. Consideraciones sobre el proyecto del Ing. Bateman*, Buenos Aires, 1872; y Luis A. Huergo, *Los intereses argentinos en el puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1873.



Fig. 18. Vuelta de Rocha, en la Boca, alrededor de 1880. (Archivo General de la Nación)

con la aquiescencia de las autoridades nacionales, ^{El gob} decidió en 1875-76 ejecutar una parte del proyecto revisado y presentado por Huergo. Situaba el puerto principal en la Boca⁶. Estos planes exigían modificar la boca del Riachuelo y dragar un canal de acceso de 9 pies. Huergo fue designado director de los "Trabajos del Riachuelo", y a pesar de la recesión económica de mediados de la década de 1870, las operaciones de dragado avanzaban, aunque lentamente. A fines de 1878 los barcos de ultramar podían entrar por el Riachuelo y atracar en los depósitos de la Boca. La apertura de este canal estimuló la actividad comercial en el lado sur de la ciudad y llevó a la legislatura,

* Ley Nº 997, 22 de octubre, 1875, de la provincia de Buenos Aires y Ley Nº 820, 12 de octubre, 1876, de la República Argentina. Los debates aparecen en Buenos Aires, Senadores, *Sesiones*, 1875, 12, 17 y 24 de agosto, págs. 446-47, 466-71 y 493-515; Buenos Aires, Diputados, *Sesiones*, 1875, I, 18 de octubre, págs. 1123-38; Diputados, *Sesiones*, 1876, II, 21 de agosto, 28 de setiembre y 11 de octubre, págs. 37-38, 458-60, 582-86; Senadores, *Sesiones*, 1876, 10 de octubre, págs. 1185-93.

provincial a votar fondos adicionales para aumentar la profundidad del canal hasta 21 pies⁷. Pero las crecientes tensiones entre las autoridades provinciales y nacionales —que finalmente estallaron en el breve conflicto de junio de 1880— cortaron los fondos provinciales para el proyecto y dieron como resultado la cancelación de un subsidio prometido por el gobierno federal.

La solución de la cuestión capital a través de la federalización de la ciudad de Buenos Aires restableció la escena política y estimuló a los partidarios de Huergo y de Madero a presionar por una decisión final sobre el asunto del puerto. Por lo menos al principio, las ventajas parecían estar con Huergo. A fines de 1880 el gobierno nacional dio la mayor parte del subsidio prometido a la comisión especial encargada de la administración de los trabajos del puerto del Riachuelo, y Huergo hizo un rápido viaje a Inglaterra para concertar la construcción de dos nuevas dragas. A principios de 1881 la legislatura provincial, ratificando su ley de 1879, votó una partida para el dragado del canal del sur y del Riachuelo hasta una profundidad de 21 pies⁸. Entonces Huergo introdujo una modificación a su proyecto de 1876. Además de un canal de 21 pies y de un dique en la orilla norte de la Boca, este proyecto agregaba una serie de diques paralelos, protegidos por un rompeolas que sería construido hacia el norte, a lo largo de la costa hasta la Plaza de Mayo (véase mapa 6).

Mientras tanto, el gobierno nacional se convencía cada vez más de que era de su incumbencia, más que de las autoridades provinciales, construir y administrar las instalaciones portuarias. El Concejo Deliberante ya se había excusado, admitiendo que carecía de fondos y capacidad para llevar a cabo las obras de construcción⁹. En octubre de 1881, las autoridades nacionales recibieron acuerdo parlamentario para expropiar las obras del puerto del Riachuelo y lanzar un empréstito con el fin de conti-

⁷ Ley N° 1.273, 4 de febrero de 1879, de la provincia de Buenos Aires.

⁸ Ley N° 1.376, 26 de marzo de 1881, de la provincia de Buenos Aires.

⁹ Buenos Aires, Municipalidad, *Actas del Honorable Concejo Deliberante*, 1881, Buenos Aires, 1882, 4 de agosto, págs. 125-29 (en adelante citadas como *Actas*).

nuar la expansión de las instalaciones¹⁰. Adolfo E. Dávila, uno de los más firmes defensores de Huergo en el Congreso, y editorialista de *La Prensa*, comentó:

“Entonces [octubre de 1881], pues, el Congreso Argentino ha manifestado ya su opinión sobre el particular. Ha dicho que ese [el proyecto Huergo para el puerto en La Boca] es el puerto de la Capital de la República Argentina, o, lo que es lo mismo, ha dicho que ése es el puerto de Buenos Aires, y que la Nación debe construirlo.”¹¹

No obstante, durante 1881-82 algunas comisiones especiales seguían estudiando otros proyectos, y el optimismo expresado por los partidarios de Huergo pronto resultó prematuro. Un proyecto nunca considerado seriamente, proponía construir un malecón para proteger toda la ribera, desde Retiro hasta la Boca. Un empresario local, Christopher F. Woodgate, presentó otro proyecto para la construcción de varios diques en terrenos de su propiedad en la Boca. Este proyecto llegó a la Cámara de Diputados en 1881 al final de las sesiones ordinarias, levantando inmediatamente tal ola de críticas que fue girado a comisión y luego retirado de la agenda de las sesiones extraordinarias¹². Al año siguiente el Congreso archivó el proyecto después de que el informe de Dávila por la minoría señaló los peligros de entregar las concesiones portuarias al control privado¹³. Una propuesta aún más cuestionada provino de un tal J. W. Williams, quien decía tener un proyecto de puerto de “enorme importancia al país” pero exigía un pago al contado de cincuenta mil pesos para revelarlo; el Congreso rechazó rápidamente la oferta¹⁴. En 1882, durante los meses de estudio y

¹⁰ Ley N° 1.124, 28 de octubre de 1881, de la República Argentina. Los debates de esta medida pueden encontrarse en Diputados, *Sesiones*, 1881, III, 3, 4, 5 y 28 de octubre, págs. 16-20, 36-80, 441-49; Senadores, *Sesiones*, 1881, II, 6 y 27 de octubre, págs. 822, 1009-14.

¹¹ Diputados, *Sesiones*, 1882, I, 23 de agosto, págs. 998-99.

¹² Diputados, *Sesiones*, 1881, III, 5 de octubre, 2 de noviembre, págs. 82-95, 533-35.

¹³ Diputados, *Sesiones*, 1882, I, 21 y 23 de agosto, págs. 979-80, 900-1017. El proyecto Woodgate fue finalmente descartado en 1885 por carecer de importancia; véase Diputados, *Sesiones*, 1885, I, 15 de junio, págs. 99-100.

¹⁴ Diputados, *Sesiones*, 1882, I, 26 de julio, pág. 770.

debate en la comisión, el Ministro de Guerra solicitó de Huergo planos y cálculos adicionales sobre su proyecto. Esos papeles, evidentemente, nunca llegaron a la subcomisión del Congreso y no se mencionaron en ningún debate parlamentario; Huergo, más tarde, sugirió que habían sido deliberadamente retenidos en ese momento crucial de la lucha ¹⁶.

Entre tanto, Madero y sus partidarios habían trabajado activamente en el Congreso y en Inglaterra para recuperar el terreno inicialmente perdido frente a Huergo. En 1881, Madero había vuelto a viajar a Londres, donde no sólo se aseguró los servicios de Sir John Hawkshaw como asesor técnico, uno de los más importantes ingenieros en puertos de Gran Bretaña, sino también la promesa de fondos de la Baring Brothers. Regresó con un plan que promovió fuertemente su propuesta de 1869, así como la de Bateman de 1871; canales al norte y al sur, dragados a una profundidad de 21 pies, permitirían a los barcos llegar a dos puertos situados en los extremos opuestos de una línea de cuatro dársenas interconectadas. Este puerto sería construido en tierras ganadas al río, con los diques emplazados inmediatamente al este de Plaza de Mayo. La dársena norte estaría junto a Retiro, mientras que la dársena sur se situaría en el límite norte de la Boca. A fines de junio de 1882, Madero presentó formalmente estos planos a la legislatura (véase el mapa 6).

Cuando terminaron las discusiones y demoras, la repentina decisión del Congreso a fines de setiembre y octubre de 1882 de aceptar el proyecto de Madero, sorprendió a muchos. En un solo día el Senado apoyó entusiastamente la brillante exposición de Carlos E. Pellegrini a favor del proyecto y lo aprobó por unanimidad. En la Cámara de Diputados, Dávila expresó su consternación de que el Ejecutivo Nacional hubiera aprobado esta propuesta, que anulaba el "verdadero puerto" en construc-

¹⁶ Huergo, *El puerto de Buenos Aires*, pág. 39, afirma: "El gobierno no cumplió esta ley imperativa [Nº 1.124] y no remitió cuenta de este proyecto [los planos dibujados por Huergo a solicitud del Ministerio de Guerra] al Congreso en las sesiones del año 1882. Por el contrario, algunos años después, el autor [Huergo] lo encontró accidentalmente en la Casa de Gobierno entre papeles pertenecientes al señor Eduardo Madero."

ción en la Boca, reemplazándolo por un plan mal concebido y pobremente preparado, que ni siquiera había sido estudiado por el Congreso. Su moción para posponer la consideración de la medida fue rechazada. Al día siguiente la Cámara de Diputados giró el proyecto aprobado por 33 votos a 10 al Senado, y sólo Dávila tomó la palabra para discutir la prudencia de una decisión tan apresurada¹⁶.

Aparentemente los partidarios de Huergo habían sido tomados desprevenidos, o quizá confiaron demasiado en sus pasados éxitos. Sólo un editorial apareció en *La Prensa*, y era un anticipo de los comentarios que formularía el ya mencionado editorialista del diario en la Cámara de Diputados en octubre, urgiendo a sus integrantes para que la consideración del proyecto de Madero fuera pospuesta hasta el año siguiente¹⁷. Ya que la ley había autorizado simplemente al Ejecutivo Nacional para que negociara un contrato con Madero para la construcción del puerto, los partidarios de Huergo juzgaron tal vez que las existentes instalaciones en la Boca tenían suficiente impulso para triunfar sobre el proyecto de aquél. Ese punto de vista ganó indudablemente fuerza cuando un gran transatlántico, *L'Italia*, con un calado de 15 pies, entró en el Riachuelo en enero de 1883¹⁸. No sólo había aumentado el tráfico de ultramar a la Boca —de 197 barcos en 1879 a 1.150 en 1884— sino también el comercio por el Riachuelo, cuyo porcentaje sobre el total de barcos y tonelaje entrado a Buenos Aires ascendía constantemente. En 1879, el 9% de los barcos y el 7% del tonelaje de ultramar que entraba a Buenos Aires lo había hecho a través del Ria-

¹⁶ Ley N° 1.257, 27 de octubre de 1882, de la República Argentina. La presentación y discusión de la medida aparece en Senadores, *Sesiones*, 1882, 26 y 27 de setiembre, págs. 702-21, 724-5, 727-31; Diputados, *Sesiones*, 1882, II, 20 y 21 de octubre, págs. 904-45. El Senado aprobó el proyecto en general el 26 de setiembre y luego lo votó por secciones sin discusión el 27 de setiembre. Evidentemente se había logrado un acuerdo si bien sus términos no surgen exactamente de los documentos conocidos por el autor.

¹⁷ *La Prensa*, 28 de setiembre de 1882, pág. 1; otros dos editoriales sobre el tema aparecieron inmediatamente después de aprobarse este proyecto de ley, 28 y 29 de octubre de 1882, pág. 1.

¹⁸ *La Prensa*, 26 de enero de 1883, pág. 1. Los residentes de la Boca así como los miembros de la Bolsa de Comercio homenajearon a Huergo con medallas de oro que conmemoraban este importante acontecimiento.

chuelo; en 1884 el flujo a través de la Boca se había elevado al 23 % de barcos y al 35 % del tonelaje¹⁹. Hasta el principal diario inglés de Buenos Aires, *The Standard*, mostraba una simpatía desacostumbrada por el desarrollo del Riachuelo y lanzó la idea de que las principales casas de comercio inglesas no se instalaran por Reconquista, al norte de Plaza de Mayo, sino en la Boca²⁰.

Por último, durante 1883, *La Prensa* atacó ardientemente el proyecto de Madero. Después de publicar algunos editoriales y artículos a principios de año, publicó el informe de una comisión especial del gobierno designada para estudiar y pronunciarse sobre el proyecto de Madero. El informe de la comisión de cinco miembros, integrada por algunas personas que eran reconocidamente hostiles a los planes de Madero, había llegado a conclusiones totalmente negativas con respecto al proyecto:

"La Comisión cree que el pago en obligación de puerto en la forma que prescribe la ley es onerosa, y... se deduce que es el señor Madero quien se encarga de la colocación de los títulos..., exponiendo a la Nación a graves perjuicios... La Comisión se permite aconsejar a V. E. ... que se haga presente al

¹⁹ El constante aumento de embarques en el Riachuelo se refleja en las siguientes cifras:

| Año | Total de barcos de ultramar entrados a Buenos Aires. | | Barcos entrados al Riachuelo como porcentaje del total de barcos entrados a Buenos Aires. | |
|------|--|-----------|---|------------|
| | Barcos | Tonelaje | % barcos | % tonelaje |
| 1879 | 2.247 | 801.000 | 8.8 | 6.9 |
| 1880 | 2.201 | 734.000 | 11.8 | 9.5 |
| 1881 | 2.763 | 833.000 | 15.2 | 15.6 |
| 1882 | 2.994 | 937.000 | 14.6 | 17.7 |
| 1883 | 3.216 | 1.126.000 | 18.7 | 22.1 |
| 1884 | 5.107 | 1.543.000 | 22.5 | 34.7 |

De Luis A. Huergo, *Memoria de la comisión administradora de las obras del Riachuelo, año 1884*, Buenos Aires, 1885, pág. 24, y de los volúmenes anuales de Argentina, *Estadística del comercio exterior y de la navegación interior y exterior, 1880-85*.

²⁰ Citado en *La Prensa*, 17 de febrero de 1883, pág. 1.

H. Congreso los inconvenientes y dificultades anotadas, así como las ventajas que reporta al país no formalizar el contrato autorizado por ley de 27 de octubre de 1882..."²¹.

La Prensa comenzó entonces a publicar una serie de editoriales y artículos importantes analizando los aspectos financieros y técnicos del contrato, revisando la historia de las propuestas del puerto, y atribuyendo todo tipo de motivaciones al sector de Madero²².

El ataque principal estaba dirigido a los gastos, estimados en 20 millones de pesos oro (en esos días el peso oro estaba aproximadamente a la par del dólar estadounidense, o equivalía a 4 chelines ingleses); a las precipitadas improvisaciones de los planos; a los honorarios devengados por Madero como intermediario entre el gobierno argentino y las compañías inglesas; y a la total inutilidad que suponía la construcción de un segundo canal:

"Si se quiere entregar a ese caballero [Madero] la suma de veinte millones de duros, para que mande hacer el puerto, haciendo a la vez su fortuna, dígame con franqueza, pero no se inviertan los antecedentes ni el presente de la cuestión."²³

Evidentemente, los partidarios de Huergo aún esperaban que su proyecto triunfara:

"Andese el proyecto Madero con la prisa que se quiera, pero no concluirá antes de dos o tres años, dado el andar lento de nuestras cosas, y en ese tiempo puede casi concluirse el puerto de Buenos Aires proyectado por el Ingeniero Huergo, tan calumniado y desfigurado en holocausto a la propuesta Madero."²⁴

²¹ Informe firmado por Guillermo White, Juan Anchorena, John Coghlan, Hunter Davidson y A. E. Rusiñol, 21 de marzo de 1883, y publicado en *La Prensa*, 15 de abril de 1883, pág. 1.

²² La guerra de editoriales comenzó el 29 de abril de 1883 con "El puerto de Buenos Aires", pág. 1, y continuó casi diariamente con artículos en la primera página hasta el 30 de mayo, día en que se disparó la última andanada en "Resumen. Puerto de Buenos Aires".

²³ "Las obras del puerto. Adulteraciones, verdades, antecedentes", *La Prensa*, 19 de mayo de 1883, pág. 1.

²⁴ *Ibidem*.

Simultáneamente, una ofensiva propagandística lanzada por los sostenedores de Madero apoyaba las negociaciones del contrato ya en ejecución en Inglaterra. *La Nación*, en una drástica revisión de la postura que asumiera Mitre en 1869, ridiculizó el proyecto de Huergo, calificándolo como un simple apéndice del dragado de un canal y cuestionando su ubicación a tres kilómetros del centro comercial de la ciudad ²⁵. *El Nacional*, diario oficialista, también participó en el debate defendiendo los planes de Madero y criticando la concepción y ubicación del puerto en la Boca ²⁶.

Madero volvió a Inglaterra en 1883 a fin de concretar las promesas de asistencia técnica y financiera formuladas dos años antes. Tras largas conversaciones, Sir John Hawkshaw, ya anciano, aceptó hacerse cargo de la dirección técnica de las obras del puerto, pero con la condición de que su hijo o su socio lo representaran en Buenos Aires. Con la garantía de la supervisión técnica británica así asegurada, Baring Brothers acordó el apoyo financiero, mientras se contrataron algunas firmas inglesas que suministrarían maquinaria y, de hecho, construirían el puerto. A fines de 1884 el presidente Roca firmó el contrato definitivo con Madero, en una ceremonia en la que sirvieron como testigos los tres presidentes anteriores.

Sin embargo, el gobierno nacional parecía inclinado por el momento a apoyar ambos proyectos: un puerto de aguas profundas sobre el Riachuelo, así como un puerto y dársenas al este de Plaza de Mayo. En octubre de 1883 el Congreso adjudicó fondos para mayores dragados y construcciones en las obras del puerto del Riachuelo ²⁷. La llegada en ese mismo mes del barco inglés Macduff de un calado de 191½ pies, reforzó los

²⁵ *La Nación*, 28 de abril de 1883, pág. 1. Otras editoriales, también en primera página, aparecieron los días 26 de abril y 3 de mayo.

²⁶ *El Nacional* le dedicó editoriales en primera página en sus ediciones del 4, 5, 8, 10, 11, 12, 15, 17, 19 y 21 de mayo de 1883.

²⁷ Ley N° 1.385, 25 de octubre de 1883, de la República Argentina. El Poder Ejecutivo Nacional originalmente solicitó una imputación de tres millones de pesos oro, pero las objeciones del Senado redujeron la suma y finalmente se votaron 1.800.000. Senadores, *Sesiones*, 1883, 6 y 13 de setiembre y 6 y 23 de octubre, págs. 563-75, 581-83, 796-805, 1184-87; Diputados, *Sesiones*, 1883, II, 22 de octubre, págs. 1226-40.

argumentos en favor del proyecto del Riachuelo²⁸. Al año siguiente el Congreso aprobó ensanchar y profundizar el canal del Riachuelo hasta Barracas²⁹. Sin embargo, los fondos adjudicados para la tarea resultaron insuficientes.

En 1885, el apoyo del gobierno nacional para las obras del puerto del Riachuelo, comenzó a declinar. Pese al importante flujo mercantil por la Boca (véase la nota 19), las calles que la conectaban con el centro de Buenos Aires permanecieron casi intransitables, excepto en tiempo seco; algunos atribuían esta negligencia a quienes se empeñaban en sabotear el desarrollo del Riachuelo³⁰. Enfrentado con la falta de fondos y las obstrucciones burocráticas, la posición de Huergo como director de los "trabajos del Riachuelo" se hizo cada vez más difícil, y el golpe final llegó cuando la firma consultora Hawkshaw atacó aspectos técnicos del canal de acceso sur al Riachuelo. Huergo pidió ver las declaraciones y planos, pero las autoridades nacionales se rehusaron, so pretexto de que dicha documentación era propiedad privada de Madero. Huergo tomó el único camino que le quedaba: se retiró. Su renuncia, en enero de 1886, preparó el terreno para que los partidarios de Madero se apropiaran del canal sur una vez más y para relegar al Riachuelo a puerto secundario, destinado al cabotaje. La alianza de la élite comercial recientemente conformada con los grupos financieros extranjeros y las autoridades nacionales, cuyos intereses se orientaban hacia Plaza de Mayo o el área inmediata al oeste y al norte, se había impuesto finalmente sobre los intereses en el desarrollo de la Boca y Barracas.

Los ataques de las facciones en pugna se prolongaron durante varios meses. Huergo siguió defendiendo su posición en la prensa y en otras publicaciones³¹. El Departamento Nacional

²⁸ *La Prensa*, 4 de octubre de 1883, pág. 1.

²⁹ Ley N° 1577, 31 de octubre de 1884, de la República Argentina. Prácticamente no hubo debate sobre esta medida: Senadores, *Sesiones*, 1884, 7 de octubre, págs. 709-11; Diputados, *Sesiones*, 1884, II, 30 de octubre, págs. 776-77.

³⁰ *La Prensa*, 4 y 10 de junio de 1885, págs. 3-4, 7 de noviembre de 1886, pág. 3.

³¹ Luis A. Huergo, "Puerto de Buenos Aires", conferencia publicada en la pág. 3 de *La Prensa*, 1, 4, 5 y 6 de mayo de 1886 y en *Actas de la*

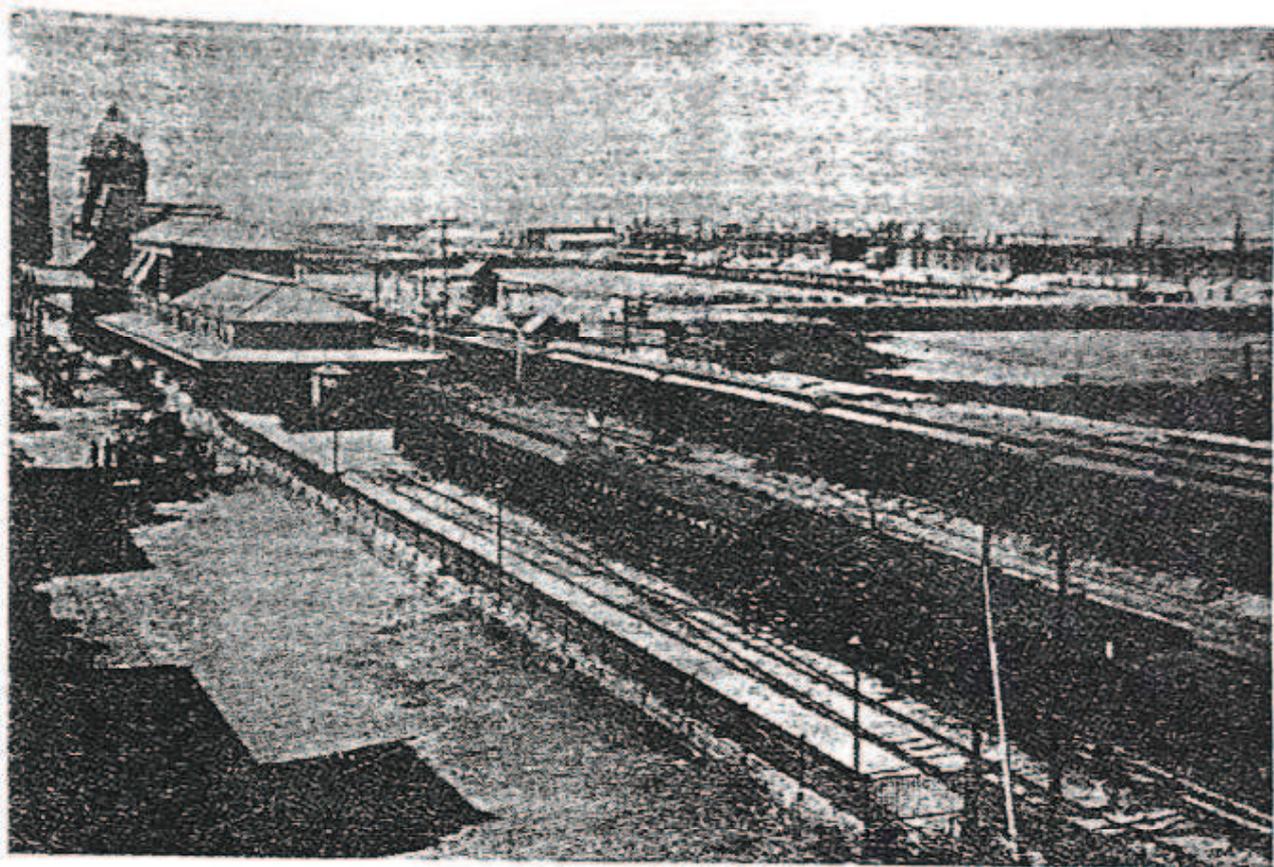


Fig. 19. Obras del Puerto Madero y la Estación Central en 1889. (Archivo General de la Nación)

de Ingeniería condenó el proyecto de Madero; cuando el gobierno se negó a considerar su informe, el Jefe del Departamento, don Guillermo White, renunció en señal de protesta³². La Sociedad de Ingenieros también publicó un informe muy desfavorable del proyecto de Madero³³. El gobierno nacional, sin embargo, continuó imperturbable su curso. El mismo Hawkshaw jamás vino a Buenos Aires, pero a fines de 1885 su hijo hizo una visita de tres meses. En marzo de 1886 un consejo de

Sociedad Científica Argentina, N° 21, 1886, págs. 145-87. Véase también las cartas de Luis A. Huergo publicadas en *La Prensa*, del 1º, 3, 5, 6, 7, 10, 12, 13, 14, 16, 21, 23, 24 y 25 de marzo, siempre en pág. 3; las fechadas 24, 26, 27 y 28 de marzo en págs. 3, 5, 6 y 3 respectivamente; sin fecha, el 31 de marzo; las de abril 1, 2, 7, 9, 10 y 13, en pág. 3; y las del 5, 7, 8, 9 y 12 de mayo, también en pág. 3.

³² "Expediente del Departamento Nacional de Ingenieros", *La Prensa*, 28 de febrero, 1º y 2 de marzo de 1886, pág. 3.

³³ "Asamblea de Ingenieros", 30 de marzo de 1886, como fue informado en *La Prensa* el 4 de abril de 1886, pág. 3.

ministros presidido por el vicepresidente Francisco B. Madero (tío de Eduardo) aprobó los planos definitivos para la construcción del puerto ³⁴.

Cuando culminaba la prosperidad económica de la década del ochenta, precisamente antes del derrumbe y de la revolución que lo acompañó en 1890, las acusaciones se hicieron más sórdidas. Los costos estimados para las obras del puerto subieron constantemente, y Huergo acusó de fraude a Madero por su manera de manejar el proyecto ³⁵. Algunos observaron significativas relaciones entre la decisión de Madero de proceder a la construcción del puerto sur y de la primera dársena, y la adquisición de las tierras bajas adyacentes por una sociedad constituida por políticos situados en altas posiciones ³⁶. De allí que la oferta de compra de todas las tierras necesarias para la construcción del puerto, realizada por Madero en 1888, encontró obstáculos en otras ofertas y en grandes denuncias públicas. Finalmente, las tierras fueron a remate público ³⁷.

A pesar de los escándalos y rumores, la dársena sur, primera sección del nuevo puerto, fue inaugurada el 28 de enero de 1889, en una lucida ceremonia presidida por el vicepresidente Pellegrini. El mismo hombre que como senador había lanzado el proyecto de Madero en el Congreso en setiembre de 1882, ahora podía pronosticar con elocuencia una nueva era para la vida comercial de la ciudad y, formalmente, confirió el nombre de "Puerto Madero" a las obras ya realizadas.

El proyecto de Madero se completó en la década del noventa

³⁴ *La Prensa*, 12 de marzo de 1886, pág. 3.

³⁵ Huergo, *El puerto de Buenos Aires*, págs. 70-72.

³⁶ *La Prensa*, 6 de octubre de 1887, pág. 5, y 30 de noviembre de 1887, pág. 4.

³⁷ *La Prensa* trató estos asuntos en varias ediciones de 1888: 3 de julio, pág. 5; 4, 5, 6 y 17 (que presentó la propuesta competitiva de Carlos Lumb) de julio, pág. 4; y 27 de octubre, Ley N° 2.414, 10 de noviembre (brevemente discutida en Senadores, *Sesiones*, 1888, 2 de noviembre, págs. 802-6 y Diputados, *Sesiones*, 1888, II, págs. 555-57) disponiendo el remate público de las tierras. El decreto de venta apareció en *La Prensa*, 3 de octubre de 1889. El primer remate, realizado el 1° de marzo de 1890, fue suspendido después de la venta de un lote; otro remate de seis manzanas se llevó a cabo el 19 de junio de 1890; véase *La Prensa*, 1 de marzo, pág. 7; 19 de junio, pág. 7 y 20 de junio de 1890, pág. 5.

con un costo impresionante en dinero y tiempo. La primera y segunda dársenas (numeradas de sur a norte) se abrieron en 1890. En 1891, los crecientes costos y la crisis financiera se combinaron para dar fin a los 20 millones de pesos oro, el crédito concedido en 1883, y el trabajo en el puerto fue temporariamente suspendido. Surgieron nuevas y severas acusaciones, especialmente de la pluma de los editorialistas de *La Prensa*³⁸. El poder ejecutivo, no obstante, logró otro crédito para terminar la tercera dársena en 1892. En 1895, el Congreso, después de un extenso debate, aprobó un crédito adicional de más de seis millones de pesos oro para terminar la sección norte³⁹. La finalización de las obras portuarias era vital para la prosperidad de la ciudad y el mantenimiento de su preeminencia comercial, especialmente desde que las recién terminadas instalaciones en Ensenada habían comenzado a afectar seriamente la hegemonía de Buenos Aires en el comercio de importación y exportación. En 1897 el dique cuarto y dársena norte quedaron terminados, y el año siguiente fue testigo de la apertura del canal norte, al cual tanto se había opuesto Huergo⁴⁰.

Sin embargo, para los preocupados por la vitalidad del Riachuelo la derrota no era total. En 1889 una corporación llamada "Dock Sur", que contaba a Huergo entre sus fundadores, comenzó a comprar tierra sobre la margen derecha del Riachuelo y a construir muelles, depósitos y otras instalaciones portuarias⁴¹. Los fondos para las operaciones de dragado del

³⁸ Estos editoriales se publicaron en la pág. 4 de *La Prensa* los días 12, 14, 15, 16, 17, 19, 22, 23, 24, 26, 30 de abril y 2 y 5 de mayo de 1891.

³⁹ Ley N° 3.315, 4 de noviembre de 1895, de la República Argentina, Senadores, *Sesiones*, 10, 17 y 21 de setiembre de 1895, págs. 322, 379-99 y 415-34; Diputados, *Sesiones*, 1895, II, 30 de octubre, 2 y 4 de noviembre, págs. 294-318, 325-71, 373-409.

⁴⁰ Un artículo que discrepaba profundamente apareció en Luis A. Huergo, "Los dos canales de acceso al puerto de Buenos Aires. Memoria leída en la primera sesión del Congreso Científico Latino-Americano", *Anales de la Sociedad Científica Argentina*, N° 45, 1898, págs. 237-58.

⁴¹ *La Prensa*, 3 de febrero de 1889, pág. 1, notas sobre la formación de la sociedad; en la edición del 15 de noviembre de 1889 se informó que los trabajos de construcción habían comenzado en el Dock Sud. Véase también "Informes sobre las obras del Dock Sud de la Capital" en *Anales de la Sociedad Científica Argentina*, N° 31, 1891, págs. 36-42.

Riachuelo seguían llegando del Congreso; éste aprobó leyes en 1891, 1897 y 1898 ⁴². En (1902), una corporación revitalizada, con fuerte apoyo financiero del Ferrocarril del Sud, se hizo cargo del Dock Sur. Dos años después estas instalaciones en Barracas al Sur podían recibir simultáneamente hasta 20 transatlánticos ⁴³.

Aun cuando la terminación de las obras de Puerto Madero contribuiría en gran medida a la expansión de la ciudad durante la primera década del siglo xx, el puerto debió encarar problemas originados en su diseño que anunciaban sus futuros inconvenientes. Algunas de las dificultades surgían del mismo éxito del puerto, y otras del intercambio en constante ascenso de productos agrícolas por artículos manufacturados. La prosperidad entre 1905 y 1912 fue acompañada por un aumento del 50 % en el número de barcos y de la duplicación del tonelaje que arribaba y zarpaba del puerto de Buenos Aires. En 1910 las entradas y salidas anuales totalizaban 30.000 barcos y 18 millones de toneladas; para este movimiento el puerto Madero resultó insuficiente ⁴⁴. Más aún, errores de cálculo y métodos

⁴² Leyes N° 2.859, 16 de nov. de 1891; N° 3.539, 24 de set. de 1897; N° 3.552, 29 de set. de 1897; N° 3.728, 10 de oct. de 1898, de la República Argentina.

⁴³ *La Prensa* informa sobre los progresos de la construcción en Dock Sud en sus ediciones del 12 de abril de 1903, pág. 3 y del 29 de febrero de 1904, pág. 4.

⁴⁴ Total de barcos entrados y salidos del puerto de Buenos Aires:

| Año | Nº de barcos | Tonelaje total |
|------|--------------|----------------|
| 1903 | 19.000 | 10.100.000 |
| 1904 | 21.000 | 10.500.000 |
| 1905 | 22.000 | 11.600.000 |
| 1906 | 21.800 | 12.600.000 |
| 1907 | 23.700 | 13.300.000 |
| 1908 | 25.100 | 15.100.000 |
| 1909 | 27.400 | 17.200.000 |
| 1910 | 29.400 | 17.900.000 |
| 1911 | 31.000 | 18.000.000 |
| 1912 | 30.400 | 19.200.000 |

Extraído del informe de Alejandro Gancedo, "Puerto de la Capital y puerto argentino", *Revista de Derecho, Historia y Letras*, v. XVI, N° 47, feb. 1914, pág. 201.

obsoletos para la carga y descarga eran la causa de esta falta de capacidad. La dársena norte, por ejemplo, resultó prácticamente inútil porque el oleaje del río con frecuencia impedía que los barcos atracaran a sus muelles sin peligros⁴⁵. Lanchas, carretas y peones cargaban y descargaban con lentitud y dificultad. Los inconvenientes que enfrentaban los ferrocarriles para la construcción de accesos a los muelles redundaban en tarifas exorbitantes. Como consecuencia, los artículos de exportación a menudo eran descargados de los vagones en carros en las terminales del ferrocarril, para su transporte final hasta el barco. La congestión en el área portuaria era tal que un carrero podía realizar un solo viaje diario desde Plaza Once hasta Puerto Madero⁴⁶. La caricatura de la tortuga descargando un barco, que apareció en 1906 en *Caras y Caretas*, era una penosa realidad.

Tardíamente el gobierno reconoció que no todo andaba bien con el Puerto Madero. En 1902 el gobierno invitó a Elmer L. Corthell, especialista en puertos estadounidense, para que examinara el puerto e hiciera sugerencias. Este señor no propuso modificar la estructura existente y se limitó a sugerir una escollera y una línea paralela de muelles agregados al lado este del Puerto Madero⁴⁷. Huergo volvió a la ofensiva con un proyecto para cerrar el canal norte, abrir las cuatro dársenas existentes para formar una sola y construir una gran dársena similar al este⁴⁸. El tamaño cada vez más grande de los barcos y el desafío de Montevideo del otro lado del estuario, que albergaba barcos con un calado de 32 pies, provocó propuestas aún más radicales. En 1899-900, el Congreso analizó un proyecto para un nuevo puerto en la Bahía de Samborombón, y cuatro años después votó fondos para los estudios prelimina-

⁴⁵ Hartford a Lansdowne, 30 de abril de 1903, Gran Bretaña, Public Record Office, Foreign Office Records, General Correspondence 6 (en adelante, FO 6), v. 482, N° 8 Consular.

⁴⁶ *La Prensa*, 12 de marzo de 1903, pág. 7.

⁴⁷ Véase Huergo, *El puerto de Buenos Aires*, mapa 4, págs. 89-90.

⁴⁸ *Ibidem*, págs. 94-98, con los bosquejos de los cambios propuestos en el puerto.

LA TORTUGA ADMINISTRATIVA



Este hallazgo de que
 Mas...
 ...

Fig. 20. La congestión de carga en el Puerto Madero inspiró esta caricatura aparecida en *Caras y Caretas* el 10 de febrero de 1906. (Archivo General de la Nación)

res⁴⁹. Un primer proyecto preparado por Arturo Castaño, proponía instalaciones que darían cabida a barcos de 30 pies de calado, y que podían aumentar hasta 40. El Ferrocarril del Sud, entre otros, se opuso firmemente no sólo porque hubiera disminuido la preponderancia mercantil de Buenos Aires, sino también porque hubiera requerido la reestructuración de la red ferroviaria. No obstante, en 1911 comenzó la construcción del puerto de Samborombón; un año después un decreto detuvo las operaciones, y el proyecto fracasó⁵⁰.

Entretanto el gobierno se empeñó en mejorar las condiciones del Puerto Madero. En 1903 envió a Europa a dos ingenieros argentinos, Gustavo Jolly y Luis Curutchet, a estudiar problemas y administración portuarios. Su informe no provocó ninguna acción concreta y terminó en el archivo del Ministerio de Obras Públicas⁵¹. Un ingeniero de ese ministerio, Abel J. Pagnarde, así como una sociedad germano-argentina, proyectaron un costoso canal de conexión con Ensenada⁵². En 1906, Fernando Kinart, ingeniero del puerto de Amberes, llegó a Buenos Aires invitado por algunos grupos comerciales. Diagnosticó que el problema radicaba en la ausencia de administración centralizada, agravada por los métodos lentos y anticuados de carga y descarga⁵³. Frente a cada nuevo proyecto, el poder ejecutivo requería inmediatamente nuevos fondos. En 1907 el Congreso votó 9 millones de pesos oro para "modernizar" el puerto; a las dos semanas, el ejecutivo volvía a formular un nuevo requerimiento por 25 millones⁵⁴. En 1907-08 se ensayaron reformas administrativas que redujeron algo los gastos,

⁴⁹ Leyes N° 3.899, 5 de enero de 1900; N° 4.515, 30 de setiembre de 1904 de la República Argentina.

⁵⁰ Alejandro Gancedo, "Puerto de la Capital y puerto argentino", págs. 198-215.

⁵¹ *Caras y Caretas*, v. IX, N° 409, 4 de agosto de 1906, sin numeración.

⁵² *La Prensa*, 26 de junio de 1906, pág. 4.

⁵³ Conferencias de Fernando Kinart reproducidas en *La Prensa*, 11 de julio; 3 y 4 de agosto; 6 de setiembre de 1906, págs. 8, 7, 5 y 5 respectivamente; también en *Anales de la Sociedad Científica Argentina*, N° 63, 1907, págs. 5-51.

⁵⁴ Ley N° 5.126, 10 de setiembre de 1907, de la República Argentina; véase también Mensaje del Ejecutivo Nacional, Diputados, *Sesiones*, 1907, I, 23 de agosto, págs. 823-26.

pero la demanda de fondos continuó. El pedido de 1907 fue elevado a 27 millones de pesos oro en 1908, recibiendo la aprobación del Congreso, casi sin debate ⁵⁵.

El parlamento dispuso también una reorganización administrativa de la Dirección General de Puertos en 1911 ⁵⁶. Pero los problemas continuaron y condujeron finalmente a la construcción de Puerto Nuevo, terminado en (1925-26) que extendía las instalaciones hacia el norte, más allá de Retiro, en una serie de diques paralelos que se proyectaban desde la costa. El conflicto Huergo-Madero, como se ve, no sólo influyó en la conformación de la ciudad; legó también problemas que hasta hoy determinan que el costo por tonelada para carga y descarga sea uno de los más altos del mundo.

Aun cuando la historia del puerto de Buenos Aires todavía no se ha escrito, puede afirmarse que tanto Huergo como Madero aportaron su talento y capacidad para lograr el puerto que la ciudad requería. Ambos fueron honestos y sinceros en su enconada lucha. Huergo, al parecer, tenía conocimientos técnicos superiores y poseía una larga experiencia como ingeniero y director de las obras del Riachuelo. En opinión de muchos observadores imparciales y expertos, sus proyectos eran más adecuados y de menor costo. Huergo fue quien, en verdad, construyó el canal sur; este permitió el acceso de transatlánticos al Riachuelo y sirvió durante más de una década como único acceso a las dársenas de Madero. Este, por su parte, tenía un extraordinario talento político y empresario. Representaba aquel espíritu de progreso, tan valorado por la élite dirigente, especialmente durante los gobiernos de Roca y Miguel Juárez Celman. También se enorgullecía de excelentes relaciones con los círculos financieros y técnicos de Londres, así como con el gobierno argentino.

Detrás de las propuestas de Huergo y Madero, por supuesto, estaban los intereses personales y financieros de muchos polí-

⁵⁵ Ley N° 5.944, 29 de setiembre de 1908 de la República Argentina.

⁵⁶ Ley N° 8.889, 28 de setiembre de 1911, de la República Argentina. Este proyecto fue primero presentado por Alberto Méndez Casariego, Diputados, *Sesiones*, 1908, 13 de julio, págs. 560-561.

ticos, terratenientes, comerciantes y banqueros. Se necesitaría una investigación mucho más exhaustiva para penetrar en los "arreglos" que daban como resultado un determinado decreto, la firma de un contrato, o la aprobación —sin debate— de una asignación de fondos por el Congreso. En el actual estado de la investigación sólo se puede especular acerca de la composición y lealtad de dichos interesados.

Es evidente que los grupos vinculados con la Boca y Barracas y con el lado sur de la ciudad pensaban beneficiarse con el proyecto de Huergo. La considerable inversión en ferrocarriles, muelles y depósitos, las oportunidades de trabajo, el creciente valor de la tierra y el sustancial incremento de la actividad comercial hubieran orientado el crecimiento urbano hacia el sur. En consecuencia, la élite hispánica tradicional que, en gran medida, se adhería aún al lado sur de Plaza de Mayo, apoyaba los esfuerzos para ubicar el puerto principal de la ciudad en la Boca. Las autoridades provinciales, estrechamente vinculadas por lazos familiares y por la propiedad de la tierra, al lado sur, luchaban para hacer de la Boca algo más que un centro pesquero y de cabotaje. La capitalización de Buenos Aires en 1880 eliminó la influencia de esta fuerza, aun cuando el gobierno provincial siguió presionando a favor de los intereses del sur, en el desarrollo de Ensenada y Avellaneda.

Los que defendían el Puerto Madero representaban intereses más complejos y, a la postre, más poderosos. El grupo comercial surgido a partir de la Independencia y, especialmente, desde mediados del siglo XIX, tendió a establecerse al norte de Plaza de Mayo. Por esa razón, mayoristas y minoristas, intereses inmobiliarios y transportes tendían a radicarse con evidente empeño en las áreas oeste y norte de la plaza. La construcción de las instalaciones más importantes del puerto, inmediatamente al este de la misma, reforzaba esta tendencia, garantizando la prosperidad y expansión del grupo. Las autoridades nacionales pertenecían en su mayor parte —por lo menos después de la formación de una autoridad nacional efectiva bajo la presidencia de Mitre en 1862— a este grupo comercial y a sectores políticos provincianos que habían venido a Buenos Aires y que

apoyaban también decididamente la concentración sobre Plaza de Mayo y sus accesos oeste y norte. Después de 1880, decidida ya la capitalización de Buenos Aires, se acentuó el interés del gobierno por Plaza de Mayo. Además, la influencia de los bancos extranjeros y los intereses importadores y exportadores, unidos a los compromisos financieros de las autoridades nacionales y a los intereses comerciales más recientes, favorecieron decididamente al Puerto Madero. Los ingleses, a causa de sus estrechas vinculaciones comerciales con la Argentina, así como por sus recientes inversiones en ferrocarriles, gas, compañías de tranvías y préstamos al gobierno nacional, asumieron el principal papel al proporcionar ayuda técnica y capital para el proyecto de Madero. Para todos estos grupos el grandioso plan de Madero ofrecía muchas más posibilidades para la especulación y el enriquecimiento que el más modesto de Huergo. La gran superficie de tierra que había que ganar al río, los hombres y máquinas necesarios para la construcción, las oportunidades de especulación en bienes inmuebles, y la promesa de una mayor expansión en la actividad comercial contribuían a despertar un intenso entusiasmo.

Así, el valeroso intento realizado por el grupo vinculado con la zona sur, que inauguró el canal sur e hizo prosperar comercialmente a la Boca y Barracas desde 1879 a 1885, no pudo sostenerse frente a la poderosa combinación de un nuevo grupo comercial, bancos extranjeros, círculos financieros y autoridades nacionales. Los intereses de estos últimos, reunidos en torno al proyecto de Madero, restaron incluso el limitado apoyo prestados al desarrollo de la Boca y Barracas. La construcción de Puerto Madero, en consecuencia, reforzó la centralización de la ciudad en Plaza de Mayo. Ella siguió siendo el corazón del prestigio, el poder y el dinero de la ciudad. Más que hacia el sur, como pudo haber ocurrido con el plan de Huergo, la ciudad siguió extendiéndose desde ese centro hacia el oeste y el norte.

La localización de los ferrocarriles de la ciudad fue el segundo de los grandes problemas que enfrentó el crecimiento de

Buenos Aires ⁵⁷. Las decisiones de ingenieros, políticos y financieros, especialmente durante la década del ochenta, determinaron la evolución de los sistemas ferroviarios tanto de la ciudad como de la nación. Estas decisiones, a diferencia de lo ocurrido con el puerto, no fueron resultado de enfrentamientos profundos entre sectores ni de discrepancias violentas de enfoque. No obstante, la construcción de los ferrocarriles respondía a la misma preocupación que la del puerto: introducir una tecnología que multiplicara el potencial agrícola de la pampa. Al principio, el terreno y los reducidos recursos locales impusieron limitaciones a la ubicación y extensión de las líneas. Durante la prosperidad económica de la década del ochenta, la confianza en la tecnología y los capitales extranjeros dieron a los ingleses un control casi total, y los sistemas ferroviarios que construyeron convirtieron a Puerto Madero en su cabecera, estimulando así la expansión urbana hacia el oeste y el norte. El ferrocarril reforzó así la dependencia del capital extranjero, aumentó la riqueza de la nación a través de exportaciones agrícolas y destacó aún más la importancia del área de Plaza de Mayo —resultados que ya se habían evidenciado en el desarrollo del puerto.

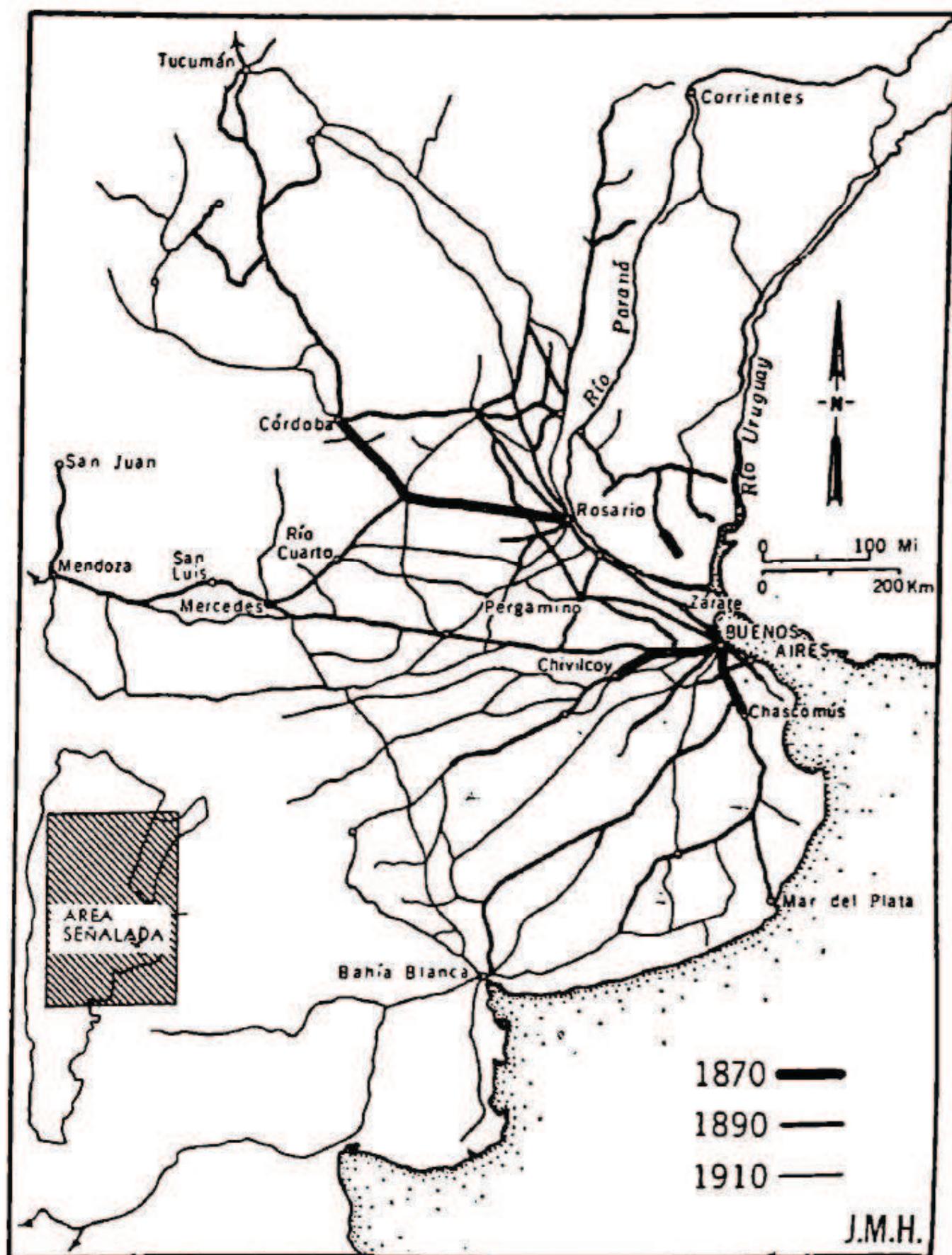
Las tres primeras líneas férreas que entraron en la ciudad siguieron las huellas de las tropas de carretas y mulas. Antes del

⁵⁷ Como la del puerto de Buenos Aires, la historia de los ferrocarriles argentinos todavía no ha sido escrita. Entre los trabajos útiles puede citarse: Alejandro Bunge: *Ferrocarriles argentinos; contribución al estudio del patrimonio nacional*, Buenos Aires, 1918; Horacio J. Cuccorese, *Historia de los ferrocarriles en Argentina*, Buenos Aires, 1969; Dirección de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias, *Origen y desarrollo de los ferrocarriles argentinos*, Buenos Aires, 1938; Ricardo M. Ortiz, *El ferrocarril en la economía argentina*, 2ª ed., Buenos Aires, 1958; Emilio Rebuelto, "Historia del desarrollo de los ferrocarriles argentinos", en *Boletín de Obras Públicas de la República Argentina* v. 5-7, 1911-13; William Rögind, *Historia del Ferrocarril Sud, 1861-1936*, Buenos Aires, 1937; Raúl Scalabrini Ortiz, *Historia de los ferrocarriles argentinos*, 2ª ed., Buenos Aires, 1957; Emilio Vasallo Rojas y Matus Gutiérrez, *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Santiago de Chile, 1947; Winthrop B. Wright, "Argentine Railways and the Growth of Nationalism", tesis de doctorado, Universidad de Pennsylvania, 1964; Eduardo A. Zalduendo, *Las inversiones británicas para la promoción y desarrollo de ferrocarriles en el siglo XIX; los casos de Argentina, Brasil, Canadá e India*, mimeo, Buenos Aires, 1968-9, v. 2.

ferrocarril, la mayor parte de las mercancías entraban y salían de la ciudad por dos mercados mayoristas, uno en Plaza Constitución y otro en Plaza Once. Como la construcción de los ferrocarriles respondía fundamentalmente a las necesidades del transporte de cueros, lana y granos, los ferrocarriles del Sur y del Oeste establecieron sus terminales junto a estos mercados, reforzando así la estructura de comercio y transporte ya existente. El Ferrocarril del Oeste también llegaba al centro con un ramal que terminaba en la Plaza del Parque (más tarde Plaza Lavalle). Entre tanto, el Ferrocarril del Norte había establecido su terminal en Retiro, sobre el límite de la edificación. Este acceso, que por un ramal llegaba a Plaza de Mayo, era la ruta obligada a lo largo del río hacia los pueblos del norte de Buenos Aires.

Tal como había sucedido con las obras del puerto, el capital y la tecnología necesarios para la construcción del ferrocarril pronto estuvieron supeditados a las inversiones e intereses ingleses. En 1862, por ejemplo, un grupo de ingleses residentes en Buenos Aires promovió el Ferrocarril del Sud para servir a las zonas de cría de ovinos y vacunos. El contrato que firmaron con el gobierno provincial atrajo capitales adicionales de accionistas residentes en Inglaterra. Una garantía del 7% sobre el capital invertido estimuló la construcción, y tres años más tarde se inauguró un tramo de ochenta kilómetros. Los esfuerzos para establecer un Ferrocarril del Norte con capitales locales en la década de 1850 fracasaron. En consecuencia, en 1863 los primeros veinte kilómetros de la línea de Retiro a San Isidro se construyeron con capital y administración británicos. El Ferrocarril del Oeste —el primero de la Argentina— había sido suscripto inicialmente por capitales locales, pero a raíz de sus crecientes dificultades financieras, el gobierno provincial de Buenos Aires se hizo cargo de la línea en 1863. Un primer intento de vender este ferrocarril a capitales foráneos fracasó al año siguiente y el Ferrocarril del Oeste siguió siendo estatal hasta venderse a una compañía británica en 1889.

En consecuencia, en 1870 se habían puesto los cimientos del sistema ferroviario de la ciudad, aun cuando todavía no había



Mapa 7. Expansión del sistema ferroviario 1870-1910.



Mapa 8. Expansión de la red ferroviaria en la ciudad de Buenos Aires, 1870-1910.

tomado forma una red nacional. El Ferrocarril Sud había llegado hasta Chascomús, 112 kilómetros al sur de la ciudad; el Ferrocarril del Oeste se había proyectado a 160 kilómetros al oeste, hasta Chivilcoy; y el del Norte completó su vinculación

con el Tigre, 32 kilómetros al norte, sobre el estuario (véase el mapa 7). Además, un tramo de 6,4 kilómetros —el Ferrocarril de Buenos Aires a Ensenada— se extendió al sur a lo largo de la ribera hasta la Boca y Barracas.

Durante la década de 1870 las compañías de ferrocarriles agregaron nuevos tramos importantes dentro de la ciudad, siguiendo la tendencia hacia el norte que predominaría en la década siguiente (véase el mapa 8). Las vías del Buenos Aires-Ensenada y el Ferrocarril Norte se unían en un punto junto al estuario, de tal forma que ambas compañías comenzaron a utilizar la Estación Central adyacente a Plaza de Mayo.

Los accesos a la ribera habían cobrado importancia con la construcción de otro muelle de carga donde terminaba la calle Paraguay, agregado al muelle de carga original y Aduana próximos a la Plaza de Mayo. Un ramal del Ferrocarril Norte llegaba hasta este muelle, agilizando así el movimiento de las cargas. Durante esta misma década, el del Oeste conectó su terminal en Plaza Once con la línea del Norte cerca del cementerio de la Recoleta. El del Oeste, junto con el de Buenos Aires-Ensenada, tuvo así acceso a la línea Norte y a los muelles de carga y de pasajeros, que eran las rudimentarias instalaciones portuarias en los primeros años del ochenta. En el lado norte de la ciudad, el Ferrocarril Buenos Aires-Campana, que comenzó a funcionar a mediados de la década del setenta, siendo pronto rebautizado Ferrocarril Buenos Aires-Rosario, reforzó la tendencia hacia el norte que caracterizaba a la ciudad, utilizando a Retiro como terminal.

Aquellas pocas mejoras de la red nacional, ocurridas en las décadas de 1860 y 1870 permanecieron aisladas del sistema ferroviario construido dentro y alrededor de Buenos Aires, y sólo anuncian muy débilmente el sostenido crecimiento de la década del ochenta. El Ferrocarril Central Argentino, de propiedad británica, cuyo tramo de Rosario a Córdoba se completó en 1870, representó el principal avance hacia el interior del país. Durante la década de 1870 las líneas financiadas por el gobierno llegaron más lejos aún, primero hacia el norte, de Córdoba a Tucumán, luego al sur y al oeste de Córdoba, a Río

Cuarto y Mercedes, San Luis (véase el mapa 7). El puerto de Rosario sobre el Paraná continuó sirviendo como terminal para toda esta red.

Durante las tres décadas siguientes, los ingenieros y gerentes ingleses, por un lado, y, por el otro, el incremento del volumen de carga que fluía desde y hacia la ciudad, produjeron el gradual reajuste de las redes nacional y metropolitana. Lo que en un principio había sido un sistema local orientado a las zonas agrícolas potencialmente ricas del sur y oeste de la provincia de Buenos Aires, se convirtió poco a poco en el centro de un sistema que abarcaba a la nación entera y vinculaba a todas las provincias con el puerto de Buenos Aires (véase el mapa 7). Este cambio en la orientación tendía a complementar la infraestructura portuaria. La principal función de los ferrocarriles —transporte de trigo, lana, cueros y ganado hacia el estuario para su exportación, y de las maquinarias y bienes de consumo importados a los centros comerciales del interior— exigía un acceso directo al principal puerto del país. La localización del Puerto Madero por una parte, y por otra el monto creciente de productos que llegaban de la pampa y del interior, valorizaban a Retiro y, en menor grado, a Once, como terminales de una red ferroviaria nacional. La centralización sobre Plaza de Mayo y las zonas adyacentes norte y oeste se acentuó aún más.

La década de 1880 trajo consigo los cambios más importantes en la red ferroviaria nacional. Concesiones, fusiones y la construcción del puerto de Buenos Aires, desplazaron a Rosario como terminal para las líneas al interior. Más aún, el gobierno nacional, en especial con Juárez Celman, no sólo estimuló activamente el clima de auge y especulación, sino que procuró pasar a propiedad y administración privada inglesas, gran parte del sistema ferroviario.

El Ferrocarril Buenos Aires-Rosario llegó a Zárate y Baradero, sobre el Paraná, en 1885 y a Rosario, en 1886. Poco después, en 1889, el Central Argentino compró el Ferrocarril Norte adquiriendo en esta forma derechos sobre Retiro y un acceso norte a Buenos Aires. Al año siguiente, en un esfuerzo

por asegurarse conexiones con Buenos Aires, el Central Argentino construyó una nueva línea desde Cañada de Gómez, en la provincia de Santa Fe, a Pergamino, alcanzando desde allí a la estación Once por un ramal arrendado al Ferrocarril Oeste. El sistema interior, que durante la década de 1880 se había extendido hacia el oeste, a Mendoza y San Juan, y hacia el norte, más allá de Tucumán, a Catamarca y Salta, quedó así unido a Buenos Aires en vez de a Rosario.

Esta tendencia a subordinar las provincias al puerto y a la Capital recibió mayor impulso con la formación de otra compañía de propiedad y administración británica: el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. Establecida en 1882, convirtió en realidad el viejo sueño del Ferrocarril Oeste de atravesar los Andes hacia Chile, construyendo un primer tramo en 1885. En 1888 completó la conexión entre las estaciones Retiro y Palermo, en Buenos Aires, y Mercedes, en la provincia de San Luis, proporcionando una ruta más corta hacia las provincias del oeste que la que podía recorrerse por Rosario y Córdoba.

El Ferrocarril del Sud siguió expandiendo el imperio que había establecido en el sur de la provincia de Buenos Aires. En 1884 extendió sus rieles hasta Bahía Blanca, que pronto se convertiría en el más importante centro de exportación de lana y granos, y en 1886 llegó hasta Mar del Plata. Durante la década, el Ferrocarril Sud construyó 1.200 kilómetros de vía, para cubrir esta zona, a la cual la Conquista del Desierto acababa de librar de la amenaza de los malones.

El gobierno nacional estimulaba decididamente esta fiebre de construcción de ferrocarriles. Los rieles y locomotoras parecían garantizar la prosperidad y unidad argentinas. Se produjo un verdadero alud de concesiones, permisos y privilegios aprobados por el Congreso: desde 1887 a 1889 se otorgaron 67 concesiones, triplicando la cantidad de las líneas construidas en los 25 años anteriores⁵⁸. El vivo interés de los inversores extranjeros, que detectaban enormes ganancias en esta economía próspera, así como la creciente necesidad oficial de fondos

⁵⁸ Zalduendo, v. 2, págs. 152-3.

para llevar a cabo obras públicas y solventar una burocracia creciente, estuvieron entre las causas de la venta de varias líneas construidas y administradas por el Estado, a fines de la década del ochenta. Juárez Célman parecía creer que el Estado debía poseer y administrar ferrocarriles sólo en las remotas zonas de frontera, donde los inversores privados no querían aventurarse y donde los objetivos de la defensa nacional obligaban a las autoridades nacionales a actuar. En todo el resto del país los ferrocarriles deberían ser construidos y administrados por empresas privadas. En consecuencia, en 1887, el Ferrocarril Gran Oeste Argentino se apoderó de la línea construida por el gobierno desde Mercedes a Mendoza y San Juan. Ese mismo año, el Ferrocarril Central Córdoba tomó posesión de la línea Córdoba-Tucumán. Tras un enconado debate sobre las ventajas del nacionalismo económico sobre la dominación del capital extranjero —polémica que se extendió desde los clubes más distinguidos hasta los cafés— el Congreso autorizó finalmente la venta del primer ferrocarril de propiedad del Estado, el del Oeste, a una compañía inglesa, en 1889-90.

Durante las décadas de 1890 y 1900 se produjo la primera consolidación, que abriría el camino hacia una expansión controlada. En los primeros años del desarrollo del ferrocarril, el gobierno había limitado su intervención a construir algunas líneas en las zonas de menor rendimiento y a garantizar las inversiones privadas. En 1872 una ley nacional creó la Dirección Nacional de Ferrocarriles para supervisar la conservación de las vías y la seguridad y velocidad de los trenes. Cuatro años después, otra ley estableció el control estatal sobre los aspectos técnicos de los planes de construcción. Ninguna entidad nacional tenía autoridad sobre las finanzas o administración de la compañía ni sobre el tendido de nuevas líneas. La situación se hizo más confusa por la asombrosa variedad de términos, garantías y subsidios proporcionados a través de las concesiones votadas por las legislaturas provinciales y el Congreso Nacional. Después de la crisis de (1890) el Congreso estableció en (1891) la Dirección General de Ferrocarriles. Por primera vez se hizo un esfuerzo para imponer, por lo menos, limitados

controles estatales sobre los deberes y derechos de las compañías y para regular la futura ampliación del sistema ferroviario.

Incluso las compañías privadas, bajo los efectos de la depresión, reestructuraron sus sistemas aún más, a fin de controlar más eficazmente sus esferas de influencia. El Ferrocarril Central Argentino, que había logrado el acceso a Buenos Aires en 1889-90, encabezó este movimiento adquiriendo en 1892 varios ramales de conexión del Ferrocarril Oeste. En ese momento, el Ferrocarril Buenos Aires-Rosario competía agresivamente con el Central Argentino. Además de la lucha por el control del tráfico entre Rosario y la Capital Federal, el Ferrocarril Buenos Aires-Rosario completó en 1896 el Ferrocarril Poblador desde Belgrano al Tigre en el intento de quebrar el monopolio del Central Argentino sobre el delta. Por último, el Ferrocarril Sud compró el Ferrocarril de Buenos Aires-Ensenada, logrando así el control total del transporte de pasajeros y carga en el sur de la provincia.

En los años anteriores a la primera guerra mundial, la Argentina atravesó su período de desarrollo más largo y próspero, cuyo auge debe situarse entre 1905 y 1912. En gran medida, esta prosperidad fue el resultado de los esfuerzos hechos por las principales compañías ferroviarias privadas por extender sus redes sobre la mayor parte de la zona fértil del país y por consolidar esferas de influencia que impedían la competencia desleal. Las dos tendencias que aparecieron durante la década de 1880 quedaban ahora completamente satisfechas: los que bregaban por un sistema ferroviario que tuviera a Buenos Aires como único centro; y los inversores ingleses que determinaron prioridades, tarifas y la construcción de líneas, más que el gobierno argentino.

Cuatro compañías inglesas, que operaban desde el exterior, se pusieron de acuerdo entre ellas para dividir y dominar el sistema ferroviario durante estos años de auge. Mediante compras, transferencias y arrendamientos, el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico se aseguró el control del tráfico entre la Capital Federal y las provincias de San Luis, Mendoza y San Juan. La terminación del trayecto trasandino hasta Chile en 1910,

para llevar a cabo obras públicas y solventar una burocracia creciente, estuvieron entre las causas de la venta de varias líneas construidas y administradas por el Estado, a fines de la década del ochenta. Juárez Celman parecía creer que el Estado debía poseer y administrar ferrocarriles sólo en las remotas zonas de frontera, donde los inversores privados no querían aventurarse y donde los objetivos de la defensa nacional obligaban a las autoridades nacionales a actuar. En todo el resto del país los ferrocarriles deberían ser construidos y administrados por empresas privadas. En consecuencia, en 1887, el Ferrocarril Gran Oeste Argentino se apoderó de la línea construida por el gobierno desde Mercedes a Mendoza y San Juan. Ese mismo año, el Ferrocarril Central Córdoba tomó posesión de la línea Córdoba-Tucumán. Tras un enconado debate sobre las ventajas del nacionalismo económico sobre la dominación del capital extranjero —polémica que se extendió desde los clubes más distinguidos hasta los cafés— el Congreso autorizó finalmente la venta del primer ferrocarril de propiedad del Estado, el del Oeste, a una compañía inglesa, en 1889-90.

Durante las décadas de 1890 y 1900 se produjo la primera consolidación, que abriría el camino hacia una expansión controlada. En los primeros años del desarrollo del ferrocarril, el gobierno había limitado su intervención a construir algunas líneas en las zonas de menor rendimiento y a garantizar las inversiones privadas. En 1872 una ley nacional creó la Dirección Nacional de Ferrocarriles para supervisar la conservación de las vías y la seguridad y velocidad de los trenes. Cuatro años después, otra ley estableció el control estatal sobre los aspectos técnicos de los planes de construcción. Ninguna entidad nacional tenía autoridad sobre las finanzas o administración de la compañía ni sobre el tendido de nuevas líneas. La situación se hizo más confusa por la asombrosa variedad de términos, garantías y subsidios proporcionados a través de las concesiones votadas por las legislaturas provinciales y el Congreso Nacional. Después de la crisis de 1890, el Congreso estableció en 1891 la Dirección General de Ferrocarriles. Por primera vez se hizo un esfuerzo para imponer, por lo menos, limitados

controles estatales sobre los deberes y derechos de las compañías y para regular la futura ampliación del sistema ferroviario.

Incluso las compañías privadas, bajo los efectos de la depresión, reestructuraron sus sistemas aún más, a fin de controlar más eficazmente sus esferas de influencia. El Ferrocarril Central Argentino, que había logrado el acceso a Buenos Aires en 1889-90, encabezó este movimiento adquiriendo en 1892 varios ramales de conexión del Ferrocarril Oeste. En ese momento, el Ferrocarril Buenos Aires-Rosario competía agresivamente con el Central Argentino. Además de la lucha por el control del tráfico entre Rosario y la Capital Federal, el Ferrocarril Buenos Aires-Rosario completó en 1896 el Ferrocarril Poblador desde Belgrano al Tigre en el intento de quebrar el monopolio del Central Argentino sobre el delta. Por último, el Ferrocarril Sud compró el Ferrocarril de Buenos Aires-Ensenada, logrando así el control total del transporte de pasajeros y carga en el sur de la provincia.

En los años anteriores a la primera guerra mundial, la Argentina atravesó su período de desarrollo más largo y próspero, cuyo auge debe situarse entre 1905 y 1912. En gran medida, esta prosperidad fue el resultado de los esfuerzos hechos por las principales compañías ferroviarias privadas por extender sus redes sobre la mayor parte de la zona fértil del país y por consolidar esferas de influencia que impedían la competencia desleal. Las dos tendencias que aparecieron durante la década de 1880 quedaban ahora completamente satisfechas: los que bregaban por un sistema ferroviario que tuviera a Buenos Aires como único centro; y los inversores ingleses que determinaron prioridades, tarifas y la construcción de líneas, más que el gobierno argentino.

Cuatro compañías inglesas, que operaban desde el exterior, se pusieron de acuerdo entre ellas para dividir y dominar el sistema ferroviario durante estos años de auge. Mediante compras, transferencias y arrendamientos, el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico se aseguró el control del tráfico entre la Capital Federal y las provincias de San Luis, Mendoza y San Juan. La terminación del trayecto trasandino hasta Chile en 1910,

si bien aportó poco tráfico nuevo a la órbita del Ferrocarril Pacífico, realizó el sueño que había inspirado a los pioneros del ferrocarril desde la década de 1850. El Ferrocarril Central Argentino surgió como la fuerza dominante en las provincias del norte y centro del país. Para lograrlo, absorbió al Ferrocarril de Buenos Aires-Rosario en 1902. El del Oeste siguió dominando gran parte de la provincia de Buenos Aires y del territorio de La Pampa, la mejor zona triguera del país. El Ferrocarril del Sud, el más importante de los cuatro, controlaba las áreas ganaderas del vacuno y del ovino del sur que ya entonces se extendían hacia la Patagonia *.

El área de dominio de los "Cuatro Grandes" sobre el sistema nacional no puede interpretarse únicamente a través de los datos estadísticos, aun cuando ellos resulten impresionantes: poseían el 51 % de las vías, el 61 % de las locomotoras, el 84 % del pasaje, el 62 % de las cargas, el 61 % del capital invertido, el 69 % de los ingresos brutos y el 76 % de los beneficios netos (véase el cuadro 3). Era aún más significativo que tanto la carga como los pasajeros debían ser transportados por una de estas cuatro compañías para llegar a las zonas agrícolas más productivas, o para arribar y salir del puerto de Buenos Aires, así como de los otros dos grandes puertos de Rosario y Bahía Blanca.

El gobierno argentino, frente a la consolidación real de los "Cuatro Grandes" poco hizo para reforzar las limitadas regulaciones de la ley de 1891, por la que se había creado la Dirección General de Ferrocarriles. En realidad, entre esa ley de 1891 y la declaración de la independencia económica de 1947, en la cual el presidente Juan D. Perón anunció solemnemente

* El resto del sistema ferroviario estaba constituido por nueve pequeñas compañías privadas, incluyendo el Ferrocarril Central Córdoba, el Nordeste Argentino, el de Entre Ríos, el de Santa Fe y el Gran Oeste Argentino, y otras cinco líneas construidas y administradas por el gobierno en zonas de frontera: la del Central Norte Argentino, el Argentino del Norte, el Chaqueño, el del Este y los Patagónicos. Un pequeño ferrocarril permanecía vinculado a la ciudad de Buenos Aires: el Tranvía Rural desde Chacarita adquirió pleno desarrollo con su reorganización en 1906 como Central Buenos Aires y los acuerdos firmados con los ferryboats del Ferrocarril de Entre Ríos que le permitieron alcanzar el área mesopotámica.

la expropiación de las compañías ferroviarias de propiedad extranjera, la única medida importante fue la Ley Mitre, aprobada por el Congreso en 1907. Redactada por Emilio Mitre, ingeniero e hijo del ex presidente, la ley establecía restricciones mínimas a los ferrocarriles ⁵⁹. Aun cuando implicaba una corrección del extremo liberalismo económico de Juárez Celman, los ferrocarriles retuvieron el control efectivo sobre su propia organización interna y recibieron generosas ventajas financieras e impositivas, como así también un apoyo decisivo en el desarrollo de las instalaciones ferroviarias de la Argentina.

Este sistema nacional de ferrocarriles, construido y controlado por las compañías inglesas, que tenía a Buenos Aires como centro, consolidó a su vez el área de Plaza de Mayo y del adyacente Puerto Madero. Para 1890, los trenes de todas las grandes compañías corrían a lo largo de la ribera y utilizaban la Estación Central ubicada al finalizar la calle Piedad (hoy Bartolomé Mitre): el Ferrocarril del Sud y el de Buenos Aires-Ensenada llegaban desde el sur, mientras que el Ferrocarril Oeste y el Central Argentino, que recién había asumido el control sobre el Ferrocarril del Norte, el Buenos Aires-Rosario y el Buenos Aires al Pacífico, llegaban desde el norte. Pero a medida que la construcción de Puerto Madero llegaba a su término, se hizo evidente que esta Estación Central ya no podía acoger el creciente tráfico de fletes y pasajeros. Un incendio accidental destruyó este hito porteño en febrero de 1897. Tras una breve disputa durante la cual los ferrocarriles reconstruyeron las boleterías sobre las ruinas, sólo para que la Municipa-

⁵⁹ Ley Nº 5.315, 30 de setiembre de 1907, de la República Argentina, proporciona las siguientes reglamentaciones: todos los materiales de construcción que necesiten las compañías ferroviarias están libres de impuesto a la importación hasta 1947, y durante ese período ningún impuesto nacional, provincial o municipal les será exigido en sus operaciones; como retribución por estos privilegios las compañías pagarán un 3 % de impuesto sobre el producto líquido que se aplicará a la construcción de puentes y caminos de acceso a las estaciones ferroviarias; cuando los ingresos brutos excedan el 17 % del capital de la compañía ferroviaria, y las expensas no excedan el 60 % de los ingresos, el gobierno nacional podrá regular las tarifas; el gobierno nacional puede expropiar las compañías sobre la base del pago del valor de su capital más el 20 %.

lidad las derribara, el Ferrocarril Buenos Aires-Rosario, el de Buenos Aires al Pacífico y el Central Argentino acordaron establecer nuevas terminales en Retiro y levantar las vías a lo largo del Paseo de Julio ⁶⁰.

Finalizada la centuria, la expansión en el ámbito urbano consistió principalmente en líneas de acceso, ramales y vías muertas para las obras del puerto, recién terminadas, conjuntamente con ampliaciones de las playas de carga y terminales existentes (véase el mapa 8) *. El Central Argentino construyó varios grandes elevadores de granos en el dique 2. El Ferrocarril Sud construyó nuevas playas de carga en un terreno bajo del extremo norte de La Boca y las conectó con la dársena sur. El Ferrocarril del Oeste aprovechó estas nuevas instalaciones añadiendo algunas líneas en el sur de la ciudad. Un volumen masivo de tráfico de exportación e importación circulaba entonces a través de la estación Retiro, o vía Constitución hasta y desde los muelles de Puerto Madero. Conjuntamente con la continua expansión comercial en el centro, el flujo estimulaba la concentración de edificación a lo largo de las rutas de acceso por el norte y el oeste hacia el centro.

Los ferrocarriles tenían poca influencia en la vida cotidiana

⁶⁰ Divertidos incidentes en la disputa entre la Municipalidad y las compañías ferroviarias refiere *La Prensa* de los días 17, 18 y 19 de febrero de 1897 en págs 5, 4, 5. Los ferrocarriles Buenos Aires-Rosario y Central Argentino construyeron instalaciones provisionales en Retiro; en 1900 se autorizó a ambas compañías para construir nuevas estaciones terminales en la misma zona. Dos años después el Central Argentino se hizo cargo de estos trabajos, inaugurándose en 1915 la estación Retiro con su imponente fachada de ladrillos y su espacioso interior. En 1906, el Ferrocarril Buenos Aires-Pacífico había levantado una estación aparte en Retiro, del lado este de la terminal del Central Argentino como primer paso del traslado de sus principales operaciones de Palermo. Al concluir en 1912 la vía elevada desde Palermo a Retiro, la compañía instaló su principal oficina en Retiro.

* Durante la década de 1890 algunas nuevas conexiones en el sur y en el oeste unían los rieles del Ferrocarril Oeste, del de Buenos Aires al Pacífico y del Sud. El trabajo más importante en la década de 1900 consistió en el tendido de las vías de trocha angosta de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, realizado con capitales belgas y franceses (1906-11) y en una nueva vinculación con Rosario. Este ferrocarril cortaba por el poco poblado extremo sudoeste de la Capital Federal y junto con un ramal del Ferrocarril Oeste, servía al matadero municipal en Nueva Chicago.

y privada de los porteños, por lo menos en la década de 1870. Muchos comerciantes y banqueros y algunos funcionarios de gobierno y estancieros pudientes, habían comenzado a imitar a los miembros acaudalados de las comunidades alemana e inglesa, estableciéndose cerca de Belgrano y otras estaciones al norte, a lo largo del estuario. Flores, a causa de su mayor altura y de su reputación de saludable también se dibujaba como retiro veraniego primero, y luego como residencia de esos sectores pudientes. A la mañana y a la tarde corrían trenes de pasajeros que servían a estas comunidades cercanas, pero el alto costo de los pasajes limitaba su uso regular a los miembros de la clase alta y a los empleados de jerarquía. El flete era la principal ganancia de los ferrocarriles. Pequeños convoyes del Ferrocarril del Norte traían importantes volúmenes de naranjas, limones, peras, duraznos, ciruelas y productos hortícolas a la ciudad desde el Delta. El Ferrocarril Oeste prosperaba con el transporte de granos y lana, mientras que el del Sud traía cueros, lanas y ganado hasta Constitución.

En la década de 1880 el volumen del tráfico a lo largo de la ribera y próximo a Plaza de Mayo, obligó a los porteños a reconocer que los trenes se habían convertido en parte de su vida diaria. Aun cuando la función principal seguía siendo el transporte de productos agrícolas a la ciudad y de los artículos importados al interior, el tránsito de pasajeros aumentó, especialmente en los sectores norte y oeste. El servicio rápido y responsable hasta más allá de los límites de la Capital Federal, estimuló el establecimiento de *chalets* y *bungalows* en las afueras. Como las tarifas, por lo general, duplicaban o triplicaban las de los tranvías, sólo los pudientes, los altos funcionarios de gobierno y los comerciantes prósperos utilizaban los trenes. Los barrios de Villa Devoto, Saavedra y Villa del Parque dependieron desde un principio por completo del servicio de trenes. Más allá de Belgrano, los barrios como Núñez, Coghlan y Urquiza deben sus comienzos a los ferrocarriles, aun cuando la posterior llegada a ellos de los tranvías aceleraron su crecimiento. Además, el Tranvía Rural, si bien al principio poco más que un tranvía que corría hacia el oeste, desde la

zona del cementerio de la Chacarita, pronto atendió la creciente necesidad de un servicio de pasajeros en el sector noroeste de la ciudad.

Las nuevas comunidades se desarrollaban en torno a las estaciones suburbanas repitiendo en miniatura los tradicionales esquemas hispánicos de colonización: una plaza con una iglesia adyacente, con frecuencia una escuela, alguna vez una comisaría, diversos establecimientos comerciales diseminados en las calles laterales y residencias de gente adinerada sobre o cerca de la plaza. Al alejarse de la estación y de la plaza hacia calles de tierra, las casas se hacían cada vez más modestas y los lotes más pequeños —casas para funcionarios o empleados de menor jerarquía. El jornalero común todavía tenía que vivir a una distancia que pudiera cubrir a pie hasta su lugar de trabajo; el obrero sólo comenzó a utilizar los tranvías en la década de 1880; pero los empleados, cada vez con mayor frecuencia, recurrían al tren desde y hasta sus casas en los suburbios distantes.

Al tiempo que el ferrocarril alentaba la expansión urbana, también traía inconvenientes en la red de transportes de la ciudad. Como la función principal del sistema ferroviario era el transporte de carga y no de pasajeros; las vías estaban tendidas como rayos que irradiaban desde un centro o eje —es decir, el puerto. Como resultado, si un porteño quería trasladarse de un suburbio alejado de la Capital Federal a otro, era mucho más fácil tomar un tren para Retiro y luego tomar otro de los que ofrecía el sistema radial hasta su destino, que atravesar penosamente un kilómetro o más de calles hoyosas y fangosas. Los tranvías no solucionaron este problema porque siguieron el trazado de las vías férreas, repitiendo el sistema radial. Sólo en la década de 1930 el 'colectivo' suministró las tan necesarias intercomunicaciones entre los diversos barrios de la Capital Federal.

La gran necesidad de los ferrocarriles de un acceso al puerto también causó serias congestiones en la zona céntrica. Los porteños sufrían desde hacía mucho tiempo los inconvenientes y peligros de locomotoras y trenes en el centro de la ciudad. Las

protestas públicas por los frecuentes daños y perjuicios obligaron al Ferrocarril Oeste a eliminar su estación en la Plaza del Parque a principios de la década del ochenta ⁶¹. Pero no fue sino en 1888 cuando el Consejo Deliberante dispuso que los ferrocarriles que atravesaban parques o plazas cercaran sus vías y colocaran barreras y guardabarreras en cada calle que cruzaban ⁶². Dado que el ferrocarril recibía sus concesiones del gobierno nacional, la Municipalidad se encontró en seria desventaja para imponer sus reglamentaciones a las poderosas compañías inglesas que tenían considerable influencia sobre las autoridades nacionales. Como hizo notar *La Prensa*:

“Si manda la Municipalidad adoquinar el centro de la vía no le hacen caso; si se le manda cercar con verjas de hierro la extensión de la vía no le hacen caso; ni siquiera se atreve la Municipalidad a reglamentar la circulación que se hace hasta de noche a cualquier hora.” ⁶³

A medida que la rápida expansión urbana aumentaba el tránsito en las calles, el problema de los cruces ferroviarios se agudizó. El Congreso adoptó algunas medidas importantes en 1893-4: ordenó al Ferrocarril Oeste levantar sus rieles de la calle Centro América (Pueyrredón); autorizó al de Buenos Aires-Rosario a construir pasos a nivel en el Parque de Palermo; y tomó medidas para que las nuevas conexiones del Ferrocarril Oeste con el Riachuelo pasaran por los distritos menos poblados

⁶¹ Ejemplos de tales protestas aparecieron en la primera página de *La Prensa* el 9 de noviembre de 1876 y el 17 de febrero de 1878. La *Memoria de la Municipalidad de Buenos Aires* de 1879, v. I, págs. 262-3, y de 1881, v. I, pág. 201, tomó nota de los incidentes, daños y perjuicios causados por las locomotoras en las calles céntricas. Las *Actas*, 1880, págs. 84-85, también comentaron el asunto.

⁶² *Actas*, 1888, 17 de diciembre, págs. 526-28. El Consejo Deliberante reiteró estas reglamentaciones en las *Actas*, 1889, 22 de abril, pág. 184, y con específicas referencias al Ferrocarril Oeste en *Actas*, 1890, 3 de octubre, págs. 184-85.

⁶³ *La Prensa*, 14 de mayo de 1893, pág. 5; Hobart A. Spalding Jr. (Ed.), *La clase trabajadora argentina; documentos para su historia, 1890-1912*, Buenos Aires, 1970, págs. 558-60 y 609-21, proporciona muchos ejemplos de desafíos de los ferrocarriles argentinos al gobierno nacional entre 1900 y 1912.

en la parte sudoeste de la ciudad ⁶⁴. No obstante, el número de víctimas cobradas por los trenes siguió en aumento: unas 80 personas murieron o fueron seriamente heridas durante el año 1897 ⁶⁵. Un accidente particularmente grave, ocurrido a fin de año, en el que un carruaje fue atropellado al cruzar la avenida Alvear muriendo sus dos ocupantes, demostró las inadecuadas precauciones tomadas por los ferrocarriles. Los guardabarreras eran invariablemente viejos o inválidos que permanecían en sus puestos durante las 24 horas del día; en este accidente el guardabarrera se había quedado dormido y no había bajado la barrera a tiempo ⁶⁶.

La ola de protestas, así como la necesidad de mayores comodidades, estimularon la construcción de pasos a bajo y alto nivel durante la primera década del siglo xx. En 1897 el Ferrocarril Buenos Aires-Rosario terminó diversos pasos a alto nivel sobre las principales calles que atravesaba su ruta desde Palermo a Retiro y se aseguró la autorización para instalar otros similares para llegar desde Retiro a la zona portuaria. El del Pacífico construyó un tramo elevado desde Palermo a Retiro en 1912. El del Sud proyectó un paso bajo nivel desde sus recién terminadas playas de carga en el norte de la Boca hasta Puerto Madero. Pero la construcción más ambiciosa fue la del Ferrocarril Oeste que tendió rieles subterráneos en todo el recorrido desde Plaza Once hasta la estación Caballito, a corta distancia del barrio de Flores. En 1907 el Concejo Deliberante sancionó una ordenanza por la que todos los ferrocarriles debían construir pasos a bajo o alto nivel en todos los cruces dentro de la Capital Federal ⁶⁷. Como tantas otras ordenanzas municipales, ésta fue también casi totalmente ignorada. Como resultado, los ferrocarriles siguieron cruzando muchas arterias importantes rumbo al área portuaria, problema que seguía ob-

⁶⁴ Leves Nos. 3.058 y 3.170, 27 de diciembre de 1893, 11 de octubre de 1894, de la República Argentina.

⁶⁵ *La Prensa*, 12 de diciembre de 1897, pág. 3.

⁶⁶ *La Prensa* trató este incidente en sus números del 6 de diciembre de 1897, pág. 5, y posteriormente en la pág. 4 de los días 8, 10 y 27 de diciembre de 1897.

⁶⁷ *Actas*, 1907, 2 de julio, págs. 236-37.

sesionando a la ciudad. En realidad, aún hoy los ferrocarriles interceptan muchas grandes avenidas —Santa Fe, Corrientes, Córdoba— así como numerosas calles de orientación norte-sur. Con frecuencia, los conductores de automóviles, colectivos y taxis se impacientan al quedar detenidos a lo largo de varias cuadras mientras las barreras, a menudo manejadas a mano, denuncian el paso de uno o varios de los numerosos trenes que van o vienen de Retiro y Once.

Pese a dichas frustraciones e inconvenientes, la introducción y expansión de las líneas férreas en la Argentina ejerció una influencia enorme en el desarrollo de la ciudad. El control ejercido por importantes compañías inglesas de todo el transporte ferroviario desde y hasta los principales puertos del país, y el estímulo dado a la centralización del comercio en Buenos Aires, afianzó notablemente el dominio de la ciudad sobre el interior. Estos ferrocarriles, en consecuencia, secundaron a Puerto Madero reforzando la atracción centrípeta ejercida por la zona de Plaza de Mayo. Al mismo tiempo el servicio de pasajeros, complemento de la función principal del transporte de cargas, facilitó el traslado de sectores relativamente acomodados (hombres de negocios, comerciantes, funcionarios de gobierno) entre sus oficinas céntricas y sus hogares próximos a alguna estación suburbana. Las líneas férreas también suministraban la estructura del transporte —un esquema radial orientado hacia las áreas norte y oeste de la ciudad— luego repetida por las compañías tranviarias.

La tercera cuestión importante que modeló el desarrollo de la ciudad hacia fines del siglo XIX fue el emplazamiento de la Capital Federal⁶⁸. El predominio administrativo que Buenos Aires había ejercido desde su fundación, recibió finalmente su

⁶⁸ Las maniobras e intrigas políticas que culminaron con la capitalización de Buenos Aires están fuera de los planes de este estudio. De la enorme bibliografía sobre el tema, los lectores hallarán las siguientes obras particularmente útiles: Arturo B. Carranza, *La cuestión capital de la República, 1826 a 1887*, 5 v., Buenos Aires, 1926-32; Bartolomé Galíndez, *Historia política argentina: la revolución de '80*, Buenos Aires, 1945; Lía E. M. Sanucci, *La renovación presidencial de 1880*, La Plata, 1959.

ratificación en 1880. La influencia de la ciudad se ejercía entonces sobre catorce provincias y nueve territorios, cuando el progreso tecnológico y político permitían un alto grado de centralización y poder en manos de las autoridades nacionales⁶⁰. Durante las tres décadas siguientes la influencia y el poder se concentraron ampliamente en la ciudad como sede del gobierno nacional, indicando que Buenos Aires había adquirido riqueza y prestigio por su papel como residencia del presidente, ministros, congresales y jueces. El desarrollo del puerto y de los ferrocarriles habían hecho de la ciudad la cabeza económica de la Argentina; su federalización la confirmó como la real jefa política del país.

La cuestión capital había estado latente desde los primeros años de la Argentina independiente. Los derechos aduaneros percibidos por el puerto de Buenos Aires constituyeron la única fuente sustancial y disponible de ingresos para el gobierno nacional durante la mayor parte del siglo XIX. En consecuencia, el control de la ciudad se convirtió en sinónimo de control de la nación, y cualquier autoridad nacional con poder efectivo tenía a la ciudad como sede. Algunas veces, caudillos provinciales, tanto del litoral como del interior, se rebelaban contra este control —económico y político— ejercido por el puerto. En términos más simples, los provincianos parecían sentirse agraviados y desconfiaban de los porteños.

En 1852, el derrocamiento de Rosas por Urquiza reabrió el debate sobre el emplazamiento de la Capital. Durante los nueve difíciles años siguientes, la provincia de Buenos Aires —incluyendo el puerto y la ciudad de Buenos Aires— fue un estado autónomo, independiente de la Confederación Argentina. Cuando Mitre, gobernador de la provincia de Buenos Aires, ganó la elección de (1862) para Presidente de la Argentina unificada, la cuestión capital alcanzó una dimensión ma-

⁶⁰ Ley N° 1.532, 10 de octubre de 1884, de la República Argentina. La legislación anterior sólo había hecho vagas referencias a los territorios, y hasta 1882 no se establecieron las gobernaciones de La Pampa y Patagonia. La legislación de 1884 creó nueve territorios nacionales —La Pampa, Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego, Misiones, Formosa y Chaco— definiendo además sus límites.

yor. El sentimiento localista de aquellos que deseaban retener la riqueza y el poder de la ciudad para la provincia de Buenos Aires reemplazó ahora la resistencia de los provincianos a la dominación portuaria como principal obstáculo para el establecimiento de una capital nacional en la ciudad. Un conflicto entre el Congreso Nacional y la Legislatura Provincial, precisamente antes de la asunción del mando por Mitre, impidió una solución definitiva: la conversión de Buenos Aires en capital. En cambio, un compromiso provisional de cinco años estableció que la ciudad de Buenos Aires sería sede del gobierno nacional. Las anteriores direcciones provinciales —Tesoro, Aduana, Ministerio de Guerra y Correo— fueron nacionalizadas. Las autoridades nacionales acordaron autorizar gastos municipales sin modificar su estructura administrativa. Al mismo tiempo, el gobierno provincial continuaba radicado en la ciudad, desde la cual mantenía el control de los bancos, tribunales y otras instituciones públicas provinciales. Sin embargo, la exacta delimitación de jurisdicciones dentro de la ciudad no era de tan fácil solución, y esto originó nutrida correspondencia, debates y recriminaciones entre el gobierno nacional, las autoridades provinciales y la municipalidad.

Durante los años siguientes, el Congreso Nacional y la Legislatura Provincial discutían periódicamente propuestas encaminadas a encontrar solución permanente a la cuestión capital, pero sólo lograron acuerdo en que continuara la insatisfactoria y dual ocupación de las autoridades nacionales y provinciales. Ninguna de las otras muchas ciudades consideradas parecía capacitada para desempeñar el papel tradicional de Buenos Aires como sede del gobierno argentino. Los presidentes —ya fueran porteños de nacimiento, como Mitre, o por adopción, como Sarmiento y Avellaneda— se opusieron firmemente a trasladar la capital a otra parte.

Durante (1867) el Senado y la Cámara de Diputados discreparon sobre los proyectos para ubicar la capital en Rosario o a lo largo de la proyectada línea del Ferrocarril Central Argentino, entre Rosario y Córdoba. Las legislaturas provinciales de Córdoba y Santa Fe gustosamente ofrecieron las ciudades de Cór-

doba y Rosario como sede de la Capital Federal. En 1868, la propuesta de Rosario estuvo a punto de ser aprobada por el Congreso, pero fracasó en la Cámara de Diputados a causa de la fuerte oposición del Poder Ejecutivo. Aprobada el año siguiente, sus partidarios no lograron suficientes votos como para vencer el veto presidencial. Dos años después, en 1871, el Congreso aprobó un proyecto para construir una nueva capital en el sur de Córdoba, pero tampoco pudo vencer el veto. Un nuevo esfuerzo para convertir a Rosario en capital fue vetado en 1873. Entre tanto, en un intento de conciliación con las autoridades provinciales, el Congreso, en 1866, había acordado restituirle el gobierno municipal; al año siguiente el gobierno nacional devolvió a la provincia la jurisdicción legal sobre la ciudad.

A fines de la década del setenta una solución permanente no parecía estar más próxima de lo que estuvo en 1862. La cuestión capital se convirtió en problema fundamental en la elección presidencial de 1880, cuando Tejedor, porteño acérrimo y gobernador de la provincia de Buenos Aires, compitió con Roca, nacido en Tucumán, ministro de Guerra y héroe de la Conquista del Desierto. Detrás de ambos y alrededor de los partidos Autonomista y Nacionalista, se movilizaron los temores y esperanzas de aquellos a quienes interesaba el destino de Buenos Aires como sede del gobierno. Algunos eran partidarios de un Distrito Federal que incluyera la ciudad y parte del territorio provincial, como reafirmación del papel histórico de Buenos Aires en la zona del Río de la Plata. Otros temían que si la ciudad se federalizaba, la provincia perdería en alguna forma su tradicional influencia sobre el gobierno nacional. Preveían una ciudad ocupada por los políticos del interior y, en consecuencia, perdida para los porteños. Entre tanto, la desconfianza que sentían los provincianos por los porteños no se había desvanecido. Pero la federalización parecía asegurar que la ciudad pertenecía a todo el país y, en general, los provincianos apoyaron la solución de una capital nacional en Buenos Aires.

A comienzos de 1880 las discrepancias entre ambos grupos se acentuaron. Los partidarios de Tejedor formaron una mili-

cia voluntaria y comenzaron a ejercitarse en Palermo. En respuesta, el presidente Avellaneda ordenó la entrada en la ciudad de varios regimientos de caballería para respaldar al gobierno nacional. El conflicto estuvo a punto de estallar el 15 de febrero, cuando los voluntarios de Tejedor planearon un desfile de gala. A pesar de la activa mediación y los esfuerzos de muchos políticos importantes, ambos bandos movilizaron sus huestes y a la noche pequeños destacamentos armados con rifles se enfrentaron en la Plaza de Mayo: las tropas nacionales colocadas en posición alrededor de la Casa Rosada y las provinciales debajo de las arcadas del Cabildo. Un armisticio de último momento condujo a una entrevista entre el gobernador Tejedor y el presidente Avellaneda, y a la restauración de una tensa paz entre ambos grupos.

Las elecciones dieron la presidencia a Roca en abril. Tejedor sólo venció en las provincias de Buenos Aires y Corrientes. Sus partidarios se prometían una revolución. Los nuevos esfuerzos de conciliación, incluyendo manifestaciones públicas en favor de la paz, y una reunión entre Tejedor y el presidente electo, Roca, no resolvieron nada. La repatriación de los restos de San Martín a fines de mayo, y las celebraciones que acompañaron la consagración del héroe de la independencia argentina como símbolo del orgullo y unidad nacional, pospusieron sólo temporariamente el enfrentamiento armado.

Junio se inició con una rebelión del gobierno provincial de Buenos Aires. El presidente Avellaneda había enviado un batallón del ejército a la Boca para interceptar un importante embarque de armas destinado al gobierno de la provincia. Tejedor contaba con un batallón de guardias provinciales, bomberos y voluntarios para descargar los rifles y llevarlos al despacho del gobernador, a tres cuadras de Plaza de Mayo. Frente a la insurrección, Avellaneda abandonó inmediatamente la Casa Rosada y se refugió con un regimiento de caballería estacionado cerca del cementerio de la Chacarita. Poco después estableció la capital en el pueblo de Belgrano. El 20 y 21 de junio estalló una dura lucha a lo largo del Riachuelo y en Plaza Constitución entre las fuerzas provinciales y nacionales. Cerca de 20.000

hombres intervinieron en ella. Estos enfrentamientos evidenciaron que la provincia de Buenos Aires no podía resistir mucho tiempo a las fuerzas nacionales superiores. Aun cuando los defensores de la ciudad continuaban levantando fortificaciones para una defensa final, la designación del ex presidente Mitre como comandante en jefe de las tropas porteñas reabrió la posibilidad de negociaciones. A fines de junio Tejedor accedió a renunciar a su cargo de gobernador y el gobierno nacional otorgó la amnistía a los rebeldes.

Aunque Roca no asumió la presidencia hasta octubre, pronto se abocó a la complicada tarea de unificar la nación, esfuerzo que se extendió a los meses siguientes. La intervención federal a la provincia de Buenos Aires preparó el terreno para la elección de una nueva legislatura y de un gobernador más acorde con el cambio de situación. A fines de agosto, Avellaneda envió su propuesta para la federalización de Buenos Aires al Congreso Nacional, que todavía se reunía en Belgrano. En la última sesión celebrada en esa localidad, el Congreso aprobó el proyecto y al día siguiente, 21 de setiembre de 1880, Avellaneda convirtió en ley una medida que establecía el Municipio de Buenos Aires como Capital Federal de la Nación. La ley establecía también que la provincia retendría el control sobre sus propias instituciones, tales como el Banco de la Provincia, y que la capital provincial tendría como sede Buenos Aires hasta que se eligiera otro sitio. A fines de noviembre la legislatura provincial recién constituida transfirió la ciudad a la nación ⁷⁰.

De esta manera la cuestión capital llegó a su fin, dejando al futuro la significación de lo que estas decisiones suponían para Buenos Aires y para la nación *. Contrariamente a los temores

⁷⁰ Las complejas maniobras legislativas de estos meses se detallan en Carranza, V, págs. 3-661.

* La decisión política de erigir la capital en Buenos Aires fue el factor clave para que se aportaran todos los recursos del gobierno nacional en apoyo del desarrollo de la ciudad y en la atracción que este centro ejercía para toda la nación. Los complejos cambios en las estructuras administrativas y políticas de la ciudad no afectaron directamente la ecología urbana y, en consecuencia, no entran dentro del presente estudio. Otro tema fascinante —la construcción de la planificada ciudad de La Plata como residencia de las autoridades provinciales— también queda fuera de este tra-

de algunos porteños, la federalización significó el "florecimiento" antes que el "saqueo" de Buenos Aires. La década de 1880 fue el período de su mayor crecimiento y los esfuerzos realizados por todos los sectores para embellecer y modernizar la capital la convirtieron en un centro importante de América Latina.

La prosperidad generada por las obras del puerto y los ferrocarriles, así como la elección de la ciudad como Capital Federal, tuvieron como consecuencia no sólo el aumento del comercio, las inversiones e inmigración, sino también una creciente invasión de políticos, abogados, educadores, comerciantes y terratenientes de todas partes del país. Estos hombres, conocidos en la literatura y en la política como la "Generación del Ochenta", eran devotos del progreso y de la ciencia. Trabajaban en estrecha relación con los inversores y empresarios extranjeros, y buscaban por medio de la tecnología, la inmigración y las finanzas, romper con el atraso de América Latina. Adoptaron la ciudad como propia. Desde el punto de vista físico, por lo menos, encontraron que la ciudad era fácil de "modernizar".

Roca, en su primer período presidencial designó al intendente que más hizo para mejorar la fachada de la ciudad, Torcuato de Alvear, que desempeñó el cargo entre 1880 y 1887. El programa de Alvear estaba orientado por la preocupación de toda una generación empeñada en remodelar la ciudad, convirtiéndola en una metrópoli moderna y progresista; desde el punto de vista del presente trabajo, ésta fue la consecuencia más importante de la solución arbitrada en 1880 sobre la cuestión capital.

A la luz del continuo debate parlamentario sobre una legislación básica para el gobierno municipal de Buenos Aires, la designación y constitución en setiembre de 1880 de un Concejo Deliberante encabezado por Alvear, fue especialmente fructífera. La dimensión del hombre que iba a convertirse en el intendente más conocido de Buenos Aires bien pudo haber sido

bajo. El entonces recién elegido gobernador de la provincia de Buenos Aires, Dardo Rocha, hizo de este programa el principal objetivo de su administración. En 1882 la legislatura provincial declaró capital de la provincia al Municipio de Ensenada, y ordenó la construcción de una nueva ciudad, la Plata, diez kilómetros adentro del puerto de Ensenada.

tomada de los irónicos comentarios que él, como concejero municipal, había vertido en el Concejo dos años antes, cuando se vaciló en votar fondos para pavimentar las intersecciones en el centro de la ciudad:

“Aplazar el proyecto equivalía a desecharlo y a suponer que el pueblo de Buenos Aires se encontraba muy bien con el lodo y verdaderos precipicios de sus bocacalles... Que muy sensible era, se debiesen algunos meses a los empleados; pero que se permitía recordar que las municipalidades no habían sido creadas para el servicio fraternal de los empleados, sino para servir al Municipio... Que miraba con sentimiento, que cuando se creía muy natural y digno pasar circulares mendigando plata a los vecinos para gastar \$ 20.000 en saltimbanquis para el 9 de julio, exposición vulgar, propia tan sólo de aldeas y villorrios; se levantase tanta oposición a un proyecto de reformas y mejoras tan modesto como útil.”⁷¹

Como presidente del Concejo Deliberante, y luego como intendente, Alvear mostró el mismo empuje y decisión presentes en aquel discurso⁷². Desde los comienzos de su administración impulsó proyectos para ampliar los sistemas de cloacas y de agua corriente, para terminar dos nuevos hospitales y para ensanchar y pavimentar avenidas tales como Alvear, Callao-Entre Ríos, Santa Fe, Corrientes, Rivadavia e Independencia. El empedrado reemplazó gradualmente al barro y la tierra de muchas calles céntricas. Ordenó que se plantaran arbustos y árboles en plazas desnudas como la de Marte (San Martín), del Parque (Lavalle), 6 de Junio (Vicente López), Lorea (Congreso) y Constitución. Muchos ciudadanos, por supuesto, criticaban la política de Alvear, y también sus gustos, en particular su predilección por esparcir masas de cemento, piedra, arbustos y hierro forjado. Construyó varias “grutas”, entre ellas una famosa en el magnífico parque de Palermo.

⁷¹ *Actas*, 1878, 6 de julio, págs. 250-52.

⁷² Especialmente útiles para seguir los progresos de Alvear son Adrián Beccar Varela, *Torcuato de Alvear, primer intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires: su acción edilicia*, Buenos Aires, 1926, y Alberto B. Martínez, *Estudio topográfico e historia demográfica de la ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1889.

♣ Su decisión más importante, unificar las dos plazas preexistentes en una sola Plaza de Mayo, representa bien la preocupación de la generación del Ochenta por remodelar la ciudad. La Recova Vieja, arcada que dividía en dos la actual Plaza de Mayo, había sido construida por el Cabildo a comienzos del siglo XIX para cobijar las tiendas facilitando así su actividad comercial. Durante el período de Rosas pasó a manos privadas. A menudo periodistas y políticos proponían la eliminación de la fea y deteriorada estructura, pero nada ocurrió. A mediados de 1882, Alvear solicitó al arquitecto municipal Juan A. Buschiazzo presupuestos y proyectos para la demolición de la arcada. El entusiasta apoyo de Roca contribuyó a la obtención de la legislación necesaria a través del Congreso, en 1883; al año siguiente la Suprema Corte decidió la valuación de la propiedad. Terminados los trámites judiciales, Alvear emprendió decididamente los trabajos que materializarían su proyecto. Dirigió personalmente las tareas y en dos semanas, justo a tiempo para alcanzar las celebraciones del 25 de mayo, los obreros eliminaron la Recova Vieja y pavimentaron el terreno. Una histórica comisión encabezada por tres expresidentes, Mitre, Sarmiento y Avellaneda, logró evitar que Alvear desechara por inútil la modesta pirámide de Mayo⁷³. Pero nada más lo detuvo, ni siquiera los comentarios sardónicos de sus opositores en el Consejo Deliberante, que sugerían que las palmeras plantadas en la Plaza de Mayo amenazaban convertir a Buenos Aires en "una aldea de Jamaica, o un ingenio o potrero paraguayo, o brasileño"⁷⁴. Se dice que durante la demolición, como la compañía de teléfonos demoraba la reubicación de sus líneas, cortó los cables telefónicos sujetos a los muros de la Recova Vieja, comunicando a numerosas oficinas⁷⁵. Dejando de lado los métodos utilizados, Alvear multiplicó la importancia simbólica y real de Plaza de Mayo como centro de la ciudad.

A la par que la demolición de la Recova Vieja, Alvear proyectó abrir una avenida desde la Plaza de Mayo hacia el oeste

⁷³ *Actas*, 1883, 2 de noviembre, págs. 347-8.

⁷⁴ *Actas*, 1883, 22 de octubre, pág. 339.

⁷⁵ Beccar Varela, pág. 27.



Fig. 21. La Plaza Victoria y la Plaza 25 de Mayo unificadas constituyen la Plaza de Mayo, lo que ocurrió en 1885, luego de la eliminación de los comercios. (Archivo General de la Nación)

cruzando las manzanas comprendidas entre las calles Victoria (Hipólito Yrigoyen) y Rivadavia. Este esfuerzo para dotar al centro de Buenos Aires de una perspectiva y de un boulevard, que recordaba más a París que a Lima, había tenido antecedentes en la década de 1870, pero ninguno había prosperado⁷⁶. Aprobado por el Congreso de 1884, sin embargo, la impetuosa dirección de Alvear no pudo concretar inmediatamente este ambicioso proyecto. La voluntad municipal de pagar todos los

⁷⁶ Proyecto de Felipe Senillosa, en Alberto S. J. de Paula, "Una modificación del diseño urbano porteño proyectado en 1875", *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, Nº 19, 1966, págs. 71-77; véanse también los proyectos de José M. Lagos, de 1869, y de Carlos Carranza y Daniel Soler, de 1872, en Martínez, *Estudio Topográfico*, págs. 49-52.

terrenos expropiados para la construcción de la avenida, incluida toda el área entre las calles Rivadavia y Victoria, desembocó en largos pleitos. La construcción de la avenida sólo comenzó en 1889 cuando se hizo un arreglo que eximía de impuestos municipales a los propietarios que donaban la tierra necesaria para la avenida y respetaba la propiedad sobre el resto de sus lotes, que se valorizarían por estar frente a la avenida⁷⁷. El polvoriento y sucio proceso de echar abajo paredes y nivelar patios continuó sin interrupción en los años siguientes. No obstante, la inauguración de la Avenida de Mayo a mediados de 1894 fue el resultado de la visión de Alvear y señaló el comienzo de una importante restructuración del centro de la Gran Aldea en la década de 1880.

El esquema rector según el cual Buenos Aires crecería desde 1870 a 1910 había sido conformado, en consecuencia, por tres elementos críticos: el puerto, los ferrocarriles y la cuestión capital. La década del ochenta fue decisiva para cada uno de estos aspectos. En 1885 los partidarios de Madero habían ganado la batalla para situar el puerto al este de Plaza de Mayo, reafirmandola como centro social y comercial. El tendido del Ferrocarril Buenos Aires-Rosario en 1876, la construcción del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, del Tranvía Rural (1888) y la compra por el Central Argentino del Ferrocarril del Norte, y de la Estación Retiro (1889) orientaron definitivamente el crecimiento de la ciudad hacia el norte y el oeste. Estos progresos hicieron afluir el comercio y los pasajeros de todas las regiones del país a Retiro, el Puerto y Plaza de Mayo.

⁷⁷ El Congreso aprobó una emisión de bonos municipales para financiar la construcción de la Avenida de Mayo. Véase la Ley Nº 1.569, 31 de octubre, 1884, de la República Argentina. El acuerdo fue aceptado por el Concejo Deliberante en *Actas*, 1885, 18 de setiembre, págs. 64-69. Los juicios de expropiación se hicieron por lo general sin hacer referencia a la Avenida de Mayo en la Ley Nº 1.583, 4 de noviembre, 1884, de la República Argentina. *La Prensa* publicó una lista de donantes de propiedades, los días 20, 21, 23, 26, 27 y 30 de octubre de 1888, en sus págs. 6, 8, 6, 6, 5 y 6 respectivamente; la *Memoria de la Municipalidad 1890-1892*, págs. 124-25, informaba que algunos propietarios obstinados continuaban obstruyendo la construcción con demandas de más altas valuaciones de sus propiedades.

La federalización de Buenos Aires en 1880, y luego los esfuerzos realizados por la generación del Ochenta para remodelar la Gran Aldea tomando a París como modelo, acentuaron la gravitación de la Plaza. Las tres ramas del gobierno nacional permanecieron en ella hasta 1906, cuando el Congreso se trasladó a su nuevo palacio en el extremo opuesto a la Casa Rosada, sobre Avenida de Mayo.

La Plaza de Mayo conservó su relevancia durante la transformación de la aldea en metrópoli. Los poderosos y los ricos continuaron viviendo cerca de este tradicional centro de prestigio. Pero como en los alrededores de la Plaza obreros y trabajadores semiespecializados encontraban ocupación, los inmigrantes europeos recién llegados también se concentraron en la misma área. Las pautas de evolución de este centro, serán tema del próximo capítulo.

La Plaza y los conventillos

EN LA GRAN ALDEA, la Plaza de Mayo y las manzanas adyacentes eran el centro de la actividad comercial, financiera, social e intelectual. Los sectores adinerados y poderosos procuraron vivir en este centro y, en general, el prestigio de una familia tenía mucho que ver con su proximidad a la Plaza. Miles de obreros que habían llegado de Europa también ansiaban vivir cerca de Plaza de Mayo para no estar lejos de su trabajo y economizar en transporte. En 1910, a pesar de la gran expansión demográfica —la población había crecido siete veces—, el área de Plaza de Mayo seguía siendo aún el corazón de la ciudad, la residencia de los poderosos, así como el hogar de los obreros recién llegados.

Aunque los datos censales reflejan sólo incompletamente los rasgos del área, algunas de sus características pueden descubrirse en una perspectiva limitada en la zona arbitrariamente definida como “el Centro” de la ciudad¹. Esta área rectangular de 250

¹ El centro, integrado por los distritos 1/6 en los censos de 1869, 1887 y 1895, estaba limitado por las calles Independencia al sur, Solís y Rodríguez Peña al oeste, Córdoba al norte, y Pasco Colón/Paseo de Julio (Leandro Alem) al este. En el censo de 1904 los distritos 13 y 14 cubrían aproximadamente la misma área: los límites norte y sur eran los mismos; abarcaba

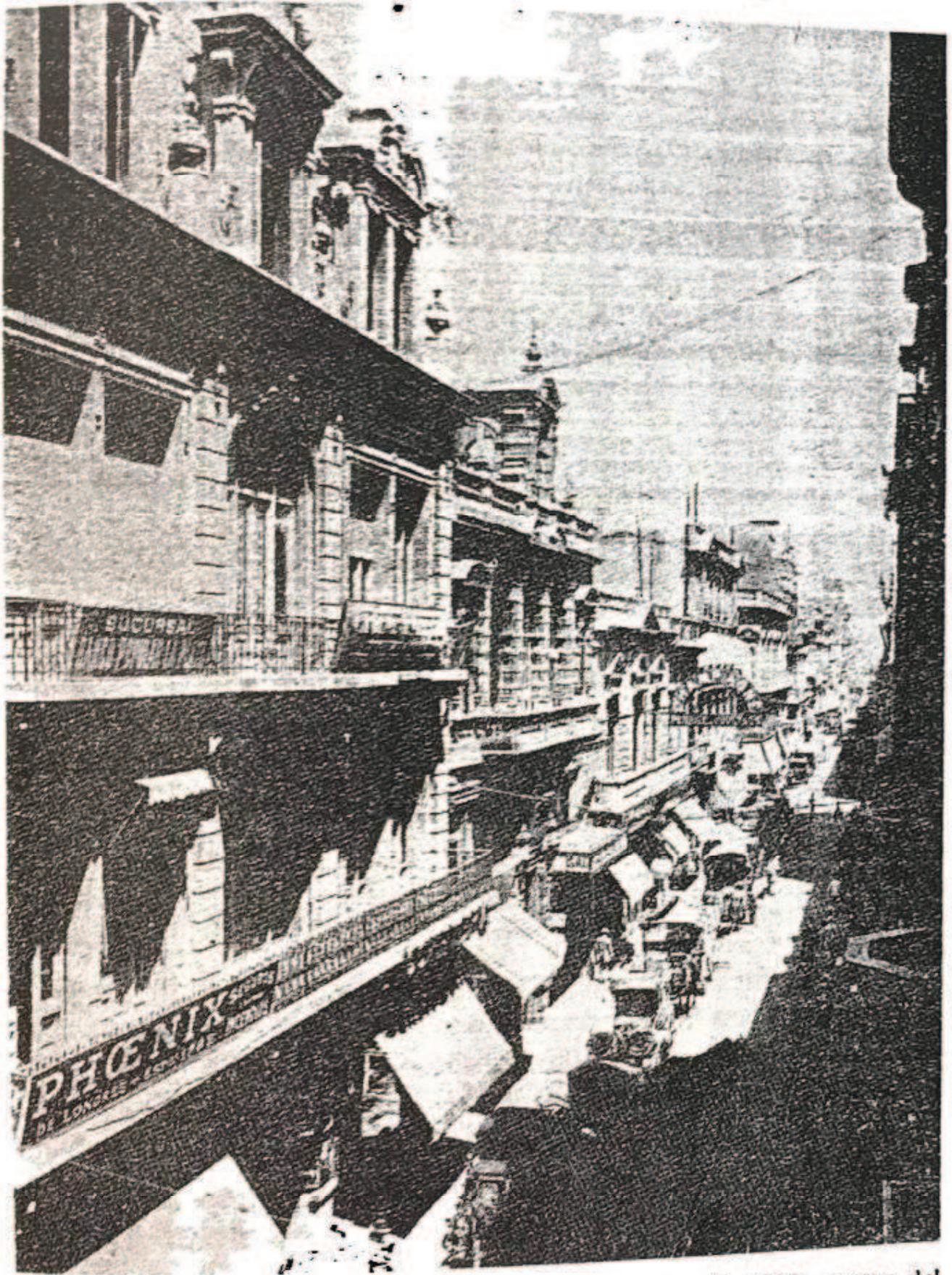
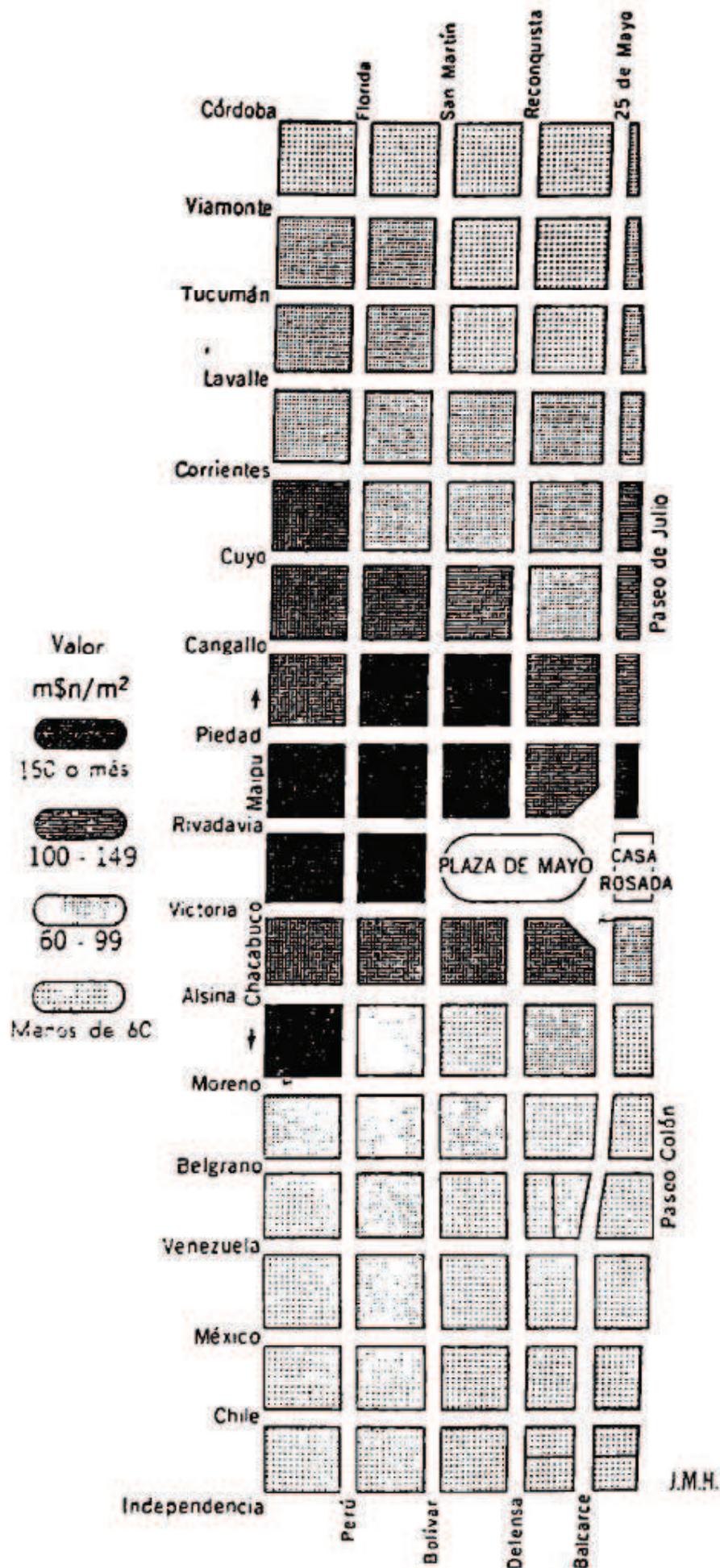


Fig. 22. Piedad (después Bartolomé Mitre), alrededor de 1900: centro del distrito financiero. (Archivo General de la Nación)



Mapa 9. Valor real de la propiedad inmobiliaria en los distritos censales 1 y 2 de la ciudad de Buenos Aires en 1887.

manzanas, constituida por seis distritos (del 1 al 6) en los censos de 1869, 1887 y 1895, y de dos distritos (13 y 14) en los censos de 1904, 1909 y 1914, aumentó su población de 83.000 a 138.000 entre 1869 y 1914. Sin embargo, no se produjo una afluencia abrumadora de población en esta zona, ni un gran aumento en su densidad. La expansión hacia afuera se reflejaba en la proporción de la población total que vivía en el Centro: casi la mitad en 1869, un cuarto en 1887 y una décima parte en 1909 (véase el cuadro 4). Predominaban los extranjeros. El porcentaje de extranjeros en el Centro excedía el del total de la ciudad, y la diferencia entre ambas cifras aumentaba constantemente. En 1869 los extranjeros de toda la ciudad eran el 50% del total de la población, en tanto que en el Centro llegaban al 52%. En 1914, mientras la proporción de toda la ciudad se mantenía casi constante (49%), la del Centro alcanzaba al 64%. Igualmente el porcentaje de extranjeros en el Centro fue siempre ligeramente superior —entre 2% y 4%— al de todo Buenos Aires (véase el cuadro 4).

Los censos de edificación relatan una historia paralela. El número de edificios en el Centro disminuyó de 8.000 a 7.000 entre 1869 y 1914. No obstante, las casas de más de dos pisos aumentaron enormemente en el mismo período —de 162 a 1.678 (véase el cuadro 4). Las características de la población de los conventillos surgen sólo en los censos de 1887 y 1904. Las cifras muestran que aproximadamente una tercera parte de la población del área vive en conventillos en 1887; la cifra absoluta de los habitantes de conventillos siguió siendo la misma en

una manzana más hacia el oeste, hasta Entre Ríos/Callao, en tanto que hacia el este incluía los terrenos ganados al río, pero baldíos en gran medida, de la zona portuaria. Estoy desarrollando lo que podría ser una definición más precisa del corazón de la zona céntrica, que baso en las boletas de los censos de 1869 y 1895. Estos materiales también permitirán un análisis de variables tales como ocupación, origen étnico, edad y educación, que no se consignan en detalle en los censos publicados. Aun cuando mi estudio está sujeto a mayores revisiones, parece que este corazón céntrico está contenido dentro del centro que defino aquí y que consiste de noventa y tres manzanas, limitadas al sur por Belgrano, al oeste por Buen Orden (Bernardo de Irigoyen), Artes (Carlos Pellegrini), al norte por Corloba y al este por Pasco Colón, Pasco de Julio.

1904, sumando entonces un poco más de un cuarto de la población total del área (véase el cuadro 5).

Estos datos revelan un área edificada estable y destacan la preeminencia de inmigrantes, conventillos y edificios altos en el Centro. Para una mejor explicación de las razones y condiciones que unían tanto a los trabajadores recién llegados como a la élite a Plaza de Mayo, debe recurrirse a mapas, guías de la ciudad, periódicos y otros informes de la época ².

Durante el período de rápida expansión demográfica, todos los servicios importantes para las actividades y comodidad de comerciantes, políticos y profesionales de la ciudad, estaban concentrados en las manzanas adyacentes a Plaza de Mayo. En 1910 las dos cuadras de Bartolomé Mitre (antes de 1906, Piedad) entre 25 de Mayo y San Martín, eran el eje espacial de bancos, casas de cambio y operaciones de crédito. Había también algunos bancos en Reconquista y San Martín, en una manzana a ambos lados de Bartolomé Mitre. Esta ubicación de las instituciones financieras se fijó en 1862, cuando la Bolsa de Comercio abrió sus puertas sobre el lado oeste de la calle San Martín, entre las de Cangallo y Cuyo. Dos décadas después, en 1885, este prestigioso eje espacial de las finanzas y el comercio volvió a orientarse hacia Plaza de Mayo, cuando la Bolsa de Comercio ocupó un hermoso edificio de dos pisos frente a ella, sobre Piedad. La crisis del Banco Nacional durante la de 1890 y su reemplazo por el Banco de la Nación, reforzó este cambio hacia la Plaza. El nuevo Banco de la Nación ocupaba el edificio del Teatro Colón sobre la Plaza. Otras importantes instituciones bancarias prefirieron la calle de la Piedad: el Banco de Italia y Río de la Plata, establecido en 1872; el Banco de Londres y Río de la Plata, que se trasladó a esa calle en 1867; el Banco Carabassa, que abrió sus puertas allí en 1880 y luego fue absorbido por el Banco de Londres en 1891; el

² Además de las guías de la ciudad tales como el *Almanaque Peuser*, *Anuario Kraft*, *Anuario Pillado*, *The Argentine Year Book*, *Handbook of the River Plate* y de numerosos mapas utilizados para ubicar los edificios e instituciones, una extensa información del primero y segundo distritos de policía aparece en A. Calarce, *Bosquejo de Buenos Aires*, 2 v., Buenos Aires, 1886-87.



Fig. 23. Florida, centro de la elegancia y el prestigio porteños, alrededor de 1900. (Archivo General de la Nación)

Banco Inglés y Río de la Plata, hasta que se mudó a Reconquista en 1884, y el Banco de Comercio, inaugurado en el mismo año.

De igual manera, se concentró la actividad comercial de la ciudad alrededor de Plaza de Mayo. En la década de 1880 el valor de la tierra y edificios sobre el lado norte de la Plaza había aumentado ligeramente con respecto a los del sur, pero el precio de los valores inmuebles descendía al alejarse de la Plaza en cualquier dirección (véase el mapa 9). El mismo esquema revela el número y monto de los capitales de los establecimientos comerciales registrados por manzana³.

Los hoteles, restaurantes y tiendas frecuentados por la élite estaban próximos a Plaza de Mayo, especialmente sobre el eje

³ Galarce, I, págs. 522-23; II, pág. 249.

Perú-Florida. Los lugares de reunión de los porteños distinguidos eran la Rotisserie Francesa y la Confitería del Águila en Florida, el Café de París en Cangallo y hoteles tales como el Hotel de Londres y la Casa del señor Leloir en Piedad, el Hotel de la Paz, el Hotel de Provence, el Hotel de Roma en Cangallo, y el Hotel Argentino en Rivadavia. Las sastrerías y comercios minoristas frecuentados por la clase alta, entre ellos la Sastrería Parenthou (1870), Sombrierería de A. Manigot (1853) y la Peluquería Ruiz y Roca (1876) se trasladaron a ubicaciones de privilegio sobre Florida. También había muchas tiendas lujosas en las calles Perú y Victoria, al oeste de Plaza de Mayo, como la Zapatería de J. Bernasconi (1855), la Imprenta y Librería de Mayo (1853), A la Ciudad de Londres (1873), El Progreso (1875) y la Mueblería de París (1851).

Los clubes sociales elegían el eje Perú-Florida para su instalación. Los dos primeros lugares de reunión de la élite, el Club del Progreso (1852) y el Club del Plata (1860), abrieron sus puertas respectivamente en Chacabuco y Perú al llegar a Victoria. La Sociedad Rural Argentina (1866) estableció su sede principal en la calle Perú n° 35. En la década de 1880 los clubes de la élite tenían su sede en la calle Florida: el Jockey Club (1881), el Club Naval y Militar (1881) y el Club de [Gimnasia y] Esgrima (1885). La élite de las comunidades extranjeras mostró una similar preferencia por la misma área. El Club Español (1866) estaba ubicado en la sección oeste inmediata a Plaza de Mayo, en tanto que el Club de Residentes Extranjeros (1841), el Club Francés (1867), el Circolo Italiano (1880) y la English Literary Society (1867), tenían sus sedes al norte de la Plaza. La zona de los teatros, originariamente centrada sobre Plaza de Mayo —el viejo Teatro Colón, terminado en 1855, y el Teatro Victoria, al oeste de la Plaza— había comenzado a trasladarse hacia el noroeste con la apertura de nuevas salas de espectáculos tales como el Odeón, la Ópera, el teatro San Martín y la Comedia. Este traslado hacia las calles Cuyo y Corrientes se confirma en 1908 con la inauguración del Teatro Colón. Ocupa una manzana en la esquina de Cerrito y Tucumán. Muchos nuevos teatros —Apolo, Politcama, Argentino y Nuevo— se instalaron un

poco más allá, sobre Corrientes, en tanto que el famoso Teatro Victoria se trasladaba cinco cuadras más hacia el oeste.

Después de 1900, el creciente costo de la tierra obliga a los edificios públicos y educacionales a abandonar el centro. En 1906 el Congreso se trasladó de su estrecho alojamiento al lado de la Casa Rosada a un imponente edificio en el extremo opuesto de Avenida de Mayo. La Corte Suprema en 1880 había transferido sus oficinas del Cabildo al centro del distrito financiero sobre la calle San Martín. En 1904 se puso la piedra fundamental para los Tribunales, cerca del Teatro Colón, pero las demoras pospusieron la inauguración definitiva de las cámaras de la Suprema Corte hasta 1942. Sólo el ejecutivo nacional no abandonó su tradicional sede en Plaza de Mayo. El Presidente y sus colaboradores así como los ministros —que aumentaron de 5 a 8 en 1898— siguieron en la Casa Rosada. La Municipalidad también continuó en la Plaza, aun cuando en la década de 1890 se trasladó desde el Cabildo a un edificio de cinco pisos, de estilo francés, a pocos metros, en la recientemente abierta Avenida de Mayo.

A pesar del alza de los alquileres, razones de tradición y prestigio conservaron a las instituciones de la clase alta cerca de Plaza de Mayo⁴. El Colegio Nacional de Buenos Aires estaba en la calle Bolívar, a una cuadra de la Plaza. Las actividades universitarias se agrupaban en sus vecindades. Ciencias Exactas e Ingeniería continuó en los primeros edificios de la Universidad de Buenos Aires, en la "Manzana de las Luces". En la década de 1880 la Facultad de Derecho se trasladó dos manzanas al sudeste, a la calle Moreno, y luego, en la década de 1920, ocupó su nuevo edificio en Azcuénaga y Las Heras, cuatro cuadras al noroeste de Entre Ríos-Callao. Con la creación de la Facultad de Filosofía y Letras en 1896, surgió un nuevo centro de actividad universitaria en Reconquista y Viamonte, siete cuadras al norte de Plaza de Mayo. Sólo la Facultad de Medicina permaneció fuera de ese radio debido, en buena medida,

⁴ Véase especialmente *La Universidad Nacional de Buenos Aires 1821-1910*, Buenos Aires, 1910, publicado por el Consejo Superior de la Universidad Nacional de Buenos Aires.



Fig. 24. El Teatro Colón, alrededor de 1910. (Archivo General de la Nación)

a la costumbre de situar los hospitales en los suburbios. En 1890 se trasladó de la vecindad del Hospital General para Hombres en el extremo sur de la ciudad, a una manzana entera en la intersección de Córdoba y Junín, cuatro cuadras más allá de Entre Ríos-Callao. La legislación de 1909 dispuso allí de cuatro manzanas al norte destinadas a un policlínico, pero no se terminaron las nuevas instalaciones para las cátedras universitarias hasta 1941. Cuando se abrió la Facultad de Agronomía y Veterinaria en 1909, también lo hizo en los suburbios, en una extensa área al oeste del cementerio de la Chacarita.

En tanto que la mayoría de los servicios para la clase alta permanecían —como en la Gran Aldea— en las vecindades de la Plaza, en un radio tan pequeño que podía recorrerse a pie, algunos acontecimientos de fines del siglo XIX iniciaron el movimiento de la élite hacia el lado norte de la plaza y eventualmente hacia el Barrio Norte. La epidemia de fiebre amarilla en 1871, la creciente comercialización de las principales calles residenciales, incluyendo el eje Perú-Florida; los cambios en el

estilo arquitectónico de las casas y el constante aumento de la masa trabajadora en los conventillos y zonas céntricas, hicieron que los nuevos miembros de la clase alta se establecieran en el lado norte de la plaza. La zona servía aún como centro de trabajo y diversión, pero los miembros de la clase alta buscaron lugares más aislados para sus residencias.

Las familias poderosas de Buenos Aires tradicionalmente se habían congregado al sur de Plaza de Mayo, en un área de 15 manzanas circundada por las calles Belgrano, Chacabuco, Rivadavia y Defensa, pero a fines de la década de 1880 comenzaron a levantarse prestigiosas casas al norte de la plaza, a escasas cuadras de Florida y San Martín. Algunas familias adineradas también tenían casas de veraneo en Flores o Belgrano, donde podían disfrutar del aire del campo y escapar del calor húmedo de las calles céntricas. Durante el verano y el otoño de 1871 esta inicial tendencia hacia el norte y hacia afuera recibió un fuerte impulso debido a la epidemia que hizo de esos retiros veraniegos lugares muy apetecidos, arrojando además serias dudas en cuanto a las condiciones sanitarias de la parte sur de la ciudad.

En la década de 1860 se habían producido algunas "alarmas" que, momentáneamente, fijaron la atención pública en las deficiencias sanitarias de la ciudad; no obstante, la mayoría de los porteños seguía arrojando los desperdicios en la vía pública y algunas calles que bajaban hacia el río eran poco menos que cloacas abiertas. Los desniveles de la calle y el pavimento inadecuado, permitían la formación de charcos de agua estancada. Además, los retretes en los patios del fondo de cada casa se vaciaban y limpiaban con poca frecuencia y así contaminaban fácilmente los pozos superficiales ubicados en el mismo terreno. En estas condiciones las enfermedades proliferaban, especialmente entre el creciente número de inmigrantes que, perseguidos por la pobreza, llegaban de Europa. En 1867 los soldados que volvían de la Guerra con el Paraguay trajeron el cólera a la ciudad. La epidemia atacó a 5.000 personas en abril y mayo y dejó tras de sí más de 1.500 muertos. El cólera volvió a visitar la ciudad al año siguiente, pero las estrictas medidas de cuaren-

tena limitaron su propagación. En 1869, la fiebre tifoidea alcanzó proporciones epidémicas, provocando unas 500 muertes en Buenos Aires; la población resignadamente aceptaba la fiebre tifoidea, la viruela y la difteria como flagelos periódicos e inevitables.

La fiebre amarilla, que se desató por primera vez en 1870; era desconocida en el Río de la Plata. Por otra parte, quienes viajaban a los puertos brasileños la temían mucho y se establecía una estricta cuarentena para los barcos que llegaban al Río de la Plata cada vez que aparecía esta enfermedad en Santos o en Río de Janeiro. El último brote de fiebre amarilla se había producido en 1857, en Montevideo, donde dejó un tendal de víctimas. Su inesperada aparición en Buenos Aires, en marzo de 1870, cobró menos de 200 víctimas y fue considerada como un evento caprichoso y fortuito.

A principios de 1871 la fiebre amarilla volvió a aparecer⁵. A fines de enero se produjeron varios casos en una casa cercana a la iglesia de San Telmo. Cuando la enfermedad alcanzó proporciones de epidemia en febrero, los diarios fustigaron una serie de causas presumibles: los desperdicios arrojados por los saladeros al Riachuelo, los conventillos atestados y con frecuencia sucios, donde los inmigrantes recién llegados se apiñaban, las condiciones de extrema suciedad de las barracas y hospitales cerca del radio céntrico. Sólo una década más tarde, en Cuba, alguien sugeriría con seriedad que el mosquito era el portador de la fiebre amarilla y sólo en 1900 los científicos descubrieron cómo se propagaba el virus. Pero los diagnósticos periodísticos a veces, sin saberlo, se acercaron mucho a la verdad. Se sospechaba en especial del sistema insalubre para la eliminación de los desechos humanos. Algunos periodistas recordaban que las pesadas lluvias a fines de 1870 habían inundado las áreas bajas de la ciudad; las letrinas habían rebalsado y las materias fecales

⁵ La descripción de la epidemia ha sido realizada a partir de las referencias de Mardoqueo Navarro, "La epidemia del año 1871", en *Anuario de la Dirección General de Estadística*, 1907, II, 359-64; en *Actas*, 1871, págs. 18-163; en los despachos de Macdonell a Granville, 1871, FO 6, v. 302; en ediciones de *La Nación* y *La Prensa*, en la primera mitad de 1871; y en Besio Moreno, págs. 149-57.

habían llegado a las casas, patios y calles. A medida que avanzaba el verano, los enjambres de mosquitos se convirtieron en una verdadera plaga. Un periódico acotó que "la propagación de la fiebre amarilla parecía seguir el curso de las cloacas" y observó que los peores estragos ocurrían en las calles que servían como drenajes de la ciudad ⁶.

Al principio, la enfermedad se circunscribió a la parroquia de San Telmo y al área de la Boca. Cuando se convirtió en epidemia y comenzó a extenderse hacia afuera, las autoridades comenzaron a tomar tardías medidas de salubridad pública. Decretos y ordenanzas, así como los diarios, atacaban violentamente todas las posibles causas, pero por desgracia no se acercaron al verdadero transmisor. Cada vez que aparecía un caso, los habitantes de la casa eran evacuados inmediatamente; a medida que la epidemia cundía, toda la población de cualquier manzana seriamente infectada era evacuada. Se decretó que los cuerpos fueran enterrados dentro de las seis horas de acaecido el deceso. Se limitaron las procesiones funerarias. Las letrinas tenían que ser desinfectadas y cavadas a mayor profundidad. Los desperdicios no podían arrojarse al río. La carne debía desecharse si no se vendía el mismo día de la matanza; sólo las aves vivas podían venderse en los mercados y se clausuraron los saladeros sobre el Riachuelo.

A principios de marzo, más de 100 personas morían diariamente de fiebre amarilla y en abril las autoridades municipales tuvieron que habilitar un cementerio de emergencia en la sección noroeste de la ciudad, en la Chacarita. El pánico se apoderó de la población. Todos los que podían abandonaban la ciudad y el transporte ferroviario gratuito apresuró el éxodo. Cuando se puso en evidencia que pocas muertes de fiebre amarilla se producían en las zonas más altas, como Flores y Belgrano, los alquileres de esos lugares subieron en forma astronómica. Las autoridades provinciales intentaron aliviar la escasez de viviendas levantando grandes carpas y galpones cerca de poblaciones como San Martín, Morón y Luján.

Durante las primeras dos semanas de abril el índice de mor-

* *La Prensa*, 18 de marzo de 1871, pág. 1.

alidad subió a más de 300 personas por día y el 10 de abril la fiebre amarilla segó 563 vidas. Para entonces la ciudad parecía desierta, especialmente en la habitualmente concurrida área de la Plaza. Entre 50.000 y 100.000 habitantes abandonaron la ciudad⁷. Algunos médicos y sacerdotes valientes permanecieron en sus puestos, pero los servicios religiosos se suspendieron. Todas las oficinas públicas se cerraron. La recolección de desperdicios, las patrullas de policía —en verdad, todos los servicios normales— cesaron, y por un tiempo ladrones y asaltantes, que eran lo bastante temerarios para desafiar la epidemia, tenían mano libre en las casas abandonadas de prisa por los propietarios.

Luego, con el retorno del tiempo más frío, en mayo, la epidemia decayó; se producían menos de 100 muertes diarias que, a mediados de mes, declinaron a 20. Gradualmente, tanto los habitantes como la salud volvieron a la ciudad. El comienzo del invierno señaló el fin de la fiebre amarilla, dejando tras de sí un lamentable saldo de casi 14.000 muertos (el doble del total normal de fallecimientos anuales de la ciudad).

La epidemia tuvo gran incidencia en el área de la Plaza. Por ello la gente pudiente que allí vivía cuestionó la prudencia de permanecer en las casas viejas y deterioradas al sur de la Plaza de Mayo. También los llevó a desarrollar el hábito de enviar a sus familias fuera de la ciudad, por lo menos durante parte del verano. Muchos comerciantes extranjeros, especialmente los ingleses, se habían mudado desde hacía tiempo a casas alejadas en la ribera norte de la ciudad; fueron ellos quienes en la década de 1860) habían creado algunas de las localidades siguiendo la línea del Ferrocarril del Norte. Entonces la clase alta comenzó a advertir las ventajas de pasar el verano y los fines de semana en una quinta, con sus árboles frutales y jardines.

El movimiento inicial fue hacia Flores, sobre la línea del Ferrocarril Oeste, en buena medida a causa de su proximidad

⁷ Macdonell a Granville, 13 de abril de 1870, FO 6, v. 302, N° 42, indican que habían quedado poco más de 30.000 personas en la ciudad. Besio Moreno, págs. 153-57, informa que 53.000 personas abandonaron la ciudad.

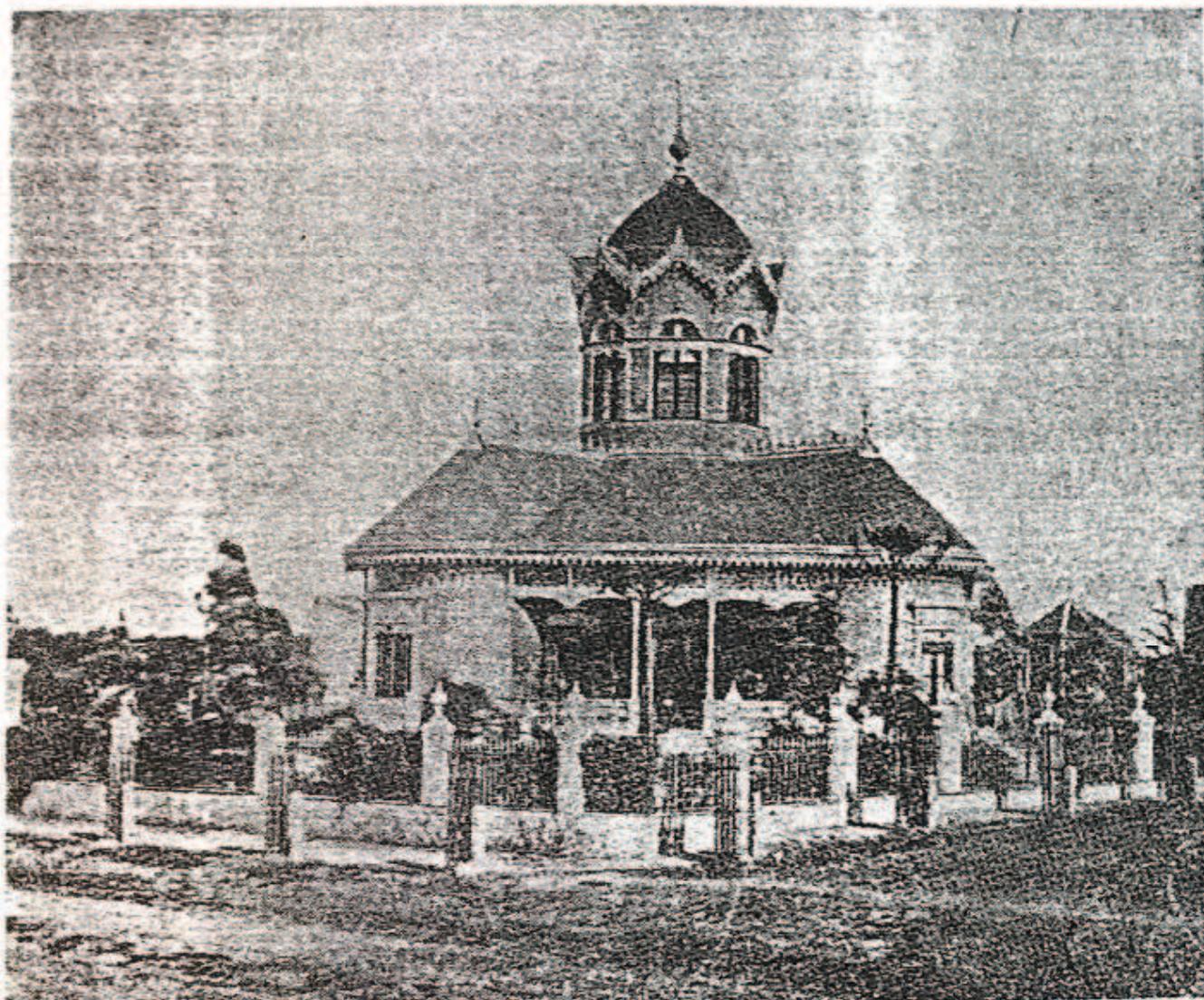


Fig. 25. Quinta de la familia Rodríguez, en Almagro, edificada alrededor de 1895. Típica residencia veraniega de las clases altas porteñas. (Archivo General de la Nación)

a Plaza de Mayo. El valor de la tierra aumentó mucho en Flores hacia (1871), anticipándose al éxodo previsible para el siguiente verano y a principios de 1872 la localidad disponía de nuevos atractivos: un club social, una banda, un teatro y baños públicos⁸. A mediados de la década, la localidad había logrado sólida reputación como lugar de veraneo de las mejores familias. Un observador contemporáneo recordaría más tarde: "San José de Flores era uno de los lugares elegantes donde se pasaba

⁸ *La Prensa*, 11 de agosto de 1871; 18 de enero y 15 de febrero de 1872, pág. 2

el verano. Había allí espléndidas quintas y las reuniones de la plaza eran muy comentadas.”⁹

Sin embargo, la clase alta aun cuando deseara alquilar o comprar una segunda casa en un barrio accesible, se mostraba muy reticente en abandonar el área de la Plaza. En consecuencia, durante la década de 1870, se produjo un movimiento desde el área sur de Plaza de Mayo hacia las calles al norte de la misma. Los recién incorporados a la clase alta contribuyeron marcadamente al establecimiento de la élite en el lado norte. Políticos provincianos y profesionales establecidos en la ciudad, comerciantes y banqueros extranjeros, además de los nuevos ricos porteños, casi siempre compraban o alquilaban en Florida, San Martín o en las proximidades de estas dos calles.

En 1880, Florida había reemplazado a Bolívar y Perú como sede de la élite. Su extremo sur también había sustituido a Victoria como zona comercial elegante. Al principio los comercios de gran categoría y las residencias de prestigio convivieron sin problemas. Gradualmente, sin embargo, estalló una lucha entre los propietarios de comercios que deseaban restringir la calle Florida al tránsito peatonal y los residentes adinerados, que querían que sus carruajes llegaran hasta la misma puerta de sus residencias. Puede apreciarse a través de este conflicto relativamente oscuro que Florida siguió siendo la residencia de la élite más o menos hasta 1910. En 1887 el Consejo Deliberante intentó cerrar el tránsito en las cinco cuadras de Florida más próximas a Plaza de Mayo, entre las 19 y las 22 horas; pero esta medida nunca se cumplió porque “se veían privadas de llegar a su casa con sus carruajes”¹⁰. Durante las dos décadas siguientes los vecinos de la clase alta frustraron disposiciones similares *¹¹.

⁹ Zelmira Garrigós, *Memorias de mi lejana infancia: el barrio de la Merced en 1880*, Buenos Aires, 1964, pág. 113. Referencias que sugieren la importancia de Flores como lugar de veraneo también aparecen en *La Prensa*, 10 de febrero de 1877 y 9 de noviembre de 1880, pág. 1.

¹⁰ *Actas*, 1887, 16 de marzo, pág. 69.

* Pocas manzanas en la ciudad de Buenos Aires tenían callejones que sirvieran de acceso a las entradas de atrás de las casas, hecho que constituía un problema para la clase alta que pretendía llegar con su propio carruaje hasta su residencia. El lote largo, propio de las casas chorizo, indudablemente no permitía dichos pasajes.

¹¹ Otros infructuosos intentos para cerrar la calle Florida al tránsito de

Pero el control de la calle Florida y del Concejo Deliberante, finalmente pasó a manos comerciales. En 1909 el Concejo aprobó una medida prohibiendo el tránsito de vehículos por Florida durante las horas vespertinas. Aun cuando los vecinos la objetaron y ganaron una derogación temporaria, la regulación fue finalmente aceptada en 1913.¹² Entre tanto en 1911 el prestigioso diario *La Nación* lamentó el ocaso de una época en un artículo titulado "La muerte de Florida". "La Florida típica, superior, social, hoy evidentemente enferma de vulgarización inexpresiva, se muere..."¹³ Pero ya había comenzado otro desplazamiento de las familias de la clase alta. Aun cuando todavía tenían sus oficinas y comercios en el área de la Plaza, la élite se expandió al Barrio Norte y a las calles del noroeste de Plaza San Martín.

Cambios arquitectónicos formaban parte del reajuste de los modelos residenciales de la clase alta. La arquitectura de la ciudad había cambiado sustancialmente sólo una vez antes de 1870. Hacia fines del siglo XVIII la producción local de ladrillos de horno y tejas había cambiado radicalmente las casas de los sectores adinerados. Pronto los adobes y los techos de paja fueron reemplazados por los nuevos materiales. Paredes más fuertes podían soportar techos más altos (entre 3,5 y poco más de 4 metros), invaluable ventaja para los húmedos y cálidos veranos porteños, aunque las habitaciones fueran heladas y con corrientes de aire en los húmedos meses de invierno. Rara vez se agregaba un segundo piso. También el techo de tejas significaba un avance: las familias acomodadas, cada vez con más frecuencia, recogían el agua de lluvia en cisternas para no utilizar el agua de los pozos poco profundos, a menudo contaminados, o comprar diariamente el agua a los carros aguateros

vehículos a ciertas horas se registraron en *Actas*. 1887, 24 de octubre, pág. 378; 1891, 23 de octubre, pág. 669; 1893, 22 de mayo, págs. 274-76; 1908, 24 de julio, págs. 300-301.

¹² *Actas*, 1909, 15 de junio, págs. 146-47. Las protestas contra esta medida fueron publicadas en la *Revista Municipal*, VI, Nos. 282, 288, 5 de julio, 2 de agosto, 1909, págs. 11, 12, 14; X, N° 518, 29 de diciembre, 1913, pág. 4; XI, N° 531, 30 de marzo, 1914, págs. 3-4. La reglamentación fue temporariamente rescindida en 1912, pero restablecida en 1913.

¹³ *La Nación*, 17 de marzo de 1911, pág. 11.



Fig. 26. Asistencia Pública, ejemplo de los cambiantes estilos arquitectónicos, con ornamentación y balcones añadidos hacia 1850-60. (Archivo General de la Nación)

que se abastecían en el barroso estuario. Fue así como apareció la casa tradicional con patio, la alargada estructura descrita anteriormente al recorrer la Gran Aldea*.

Durante las décadas de 1840 y 1850 se introdujeron algunas modificaciones en este estilo de edificación¹⁴. Todas las innovaciones estilísticas, respondían genéricamente a la "influencia italiana", que dominaba la ornamentación y las fachadas, especialmente de las iglesias y edificios públicos. Algunos arquitectos italianos, los más conocidos Nicolás y José Canale, y legiones de albañiles y carpinteros italianos que habían llegado a Buenos Aires en aquellos años, dominaron la industria de la construcción. Su oficio y técnicas modificaron levemente la apariencia de la casa con patio. La fachada simple y sin adornos, que había predominado desde los tiempos de la colonia, seguía de moda. Balaustradas y columnas cuadradas se le agregaban ocasionalmente y aparecía alguna ornamentación sobre las ventanas o en el remate del techo. Las pocas ventanas que daban a la calle todavía se protegían con rejas de hierro, pero ahora con frecuencia lucían filigranas y decoraciones y las del segundo piso por lo general tenían balcones adornados con barandas de hierro o balaustradas.

El creciente valor de la tierra en los alrededores de Plaza de Mayo fue la causa de que cada vez más a menudo se construyera un segundo y tercer pisos sobre la planta alargada de la casa con patio. El resultado fue una vivienda para dos familias con dos puertas de calle: una abierta al tradicional y formal primer patio, ahora cubierto con un cielorraso y designado vestíbulo; la segunda daba acceso a una escalera que terminaba en un vestíbulo similar. Las dependencias de servicio y la cocina de la planta baja estaban ubicadas en un sótano sobre el frente de la casa. En el segundo piso estas dependencias y el lavadero estaban en la azotea. Con tales innovaciones, los arquitectos habían logrado el máximo aprovechamiento de un lote de 17 por 60 metros o, más a menudo, de 8,66 por 26 metros.

* Véanse págs. 64-66.

¹⁴ Hay referencias útiles aunque dispersas con respecto a los cambiantes diseños arquitectónicos de las residencias de los ricos en Mario J. Buschiazzo,

Después de (1880) el auge de las exportaciones agrícolas del país y la expansión comercial-burocrática de la ciudad que lo acompañó, marcó un cambio en los estilos y construcción de las residencias de la clase alta. Los habitantes adinerados de Buenos Aires, muchos de ellos políticos y comerciantes provincianos, se beneficiaron con un proceso que incrementó las ganancias hasta ese momento limitadas de sus tierras, mercancías y productos agrícolas hasta convertirlas en verdaderas fortunas. Al mismo tiempo, los viajes al extranjero cada vez más frecuentes, la admiración por el progreso y la ciencia engendrados por la filosofía positivista que impregnó los círculos de la élite y de la educación argentina, avergonzó a las clases dirigentes de sus humildes orígenes coloniales y herencia hispánica. La élite porteña, nueva rica de alma si no de origen, se propuso remodelar su ciudad según las más modernas capitales de Europa. La importante fusión de las dos plazas llevada a cabo por Alvear para formar la Plaza de Mayo, y los planes de la Avenida de Mayo, simplemente ponían de manifiesto la admiración de la élite por los diseños de George Haussman para los grandes bulevares de París*.

La clase alta porteña muy pronto dejó de lado lo italiano para aceptar entusiastamente los dictados de la École des Beaux Arts de París. Los italianos fueron sustituidos por arquitectos de escuela francesa, encabezados por figuras como Carlos Agote, Alejandro Christophersen, Jacques Dunant, Pablo Hary y Eduardo María Lanús, quienes habían estudiado en Francia o Bélgica¹⁵. Apoyados por algunos arquitectos alemanes o ingre-

La arquitectura en la República Argentina, 1810-1930, Buenos Aires, 1960; Jorge O. Gazaneo y Mabel M. Scarone, *Arquitectura de la revolución industrial*, Buenos Aires, 1966; Instituto de Arte Americano, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, *La arquitectura en Buenos Aires 1850-1880*, Buenos Aires, 1965; José Xavier Martini y José María Peña, *La ornamentación en la arquitectura de Buenos Aires*, 2 v., Buenos Aires, 1966-67, v. 1, 1800-1900; v. 2, 1900-1940; Carlos María Morales, "Estudio topográfico y edilicio de la ciudad de Buenos Aires" en *Censo General de la Ciudad de Buenos Aires*, 1909, III, págs. 497-580; Federico F. Ortiz y otros, *La arquitectura del liberalismo en la Argentina*, Buenos Aires, 1968.

* Véanse págs. 142-146 para una descripción de la formación de Plaza de Mayo y de la construcción de la avenida.

¹⁵ Ortiz, *La arquitectura del liberalismo*, notas biográficas y pág. 137.



Fig. 27. El Palacio Unzué sobre la calle Cerrito. Compárese con la fig. 10. (Archivo General de la Nación)

ses, remodelaron la ciudad convirtiéndola en el París de América del Sur. La crisis del noventa y los años de depresión que la sucedieron retardaron sin detenerla la tendencia hacia estilos más ornamentados y suntuosos, tanto en edificios públicos como privados.

Con el auge de 1905-12 la élite se hizo ecléctica, aun cuando predominaba la influencia francesa, con sus grandes entradas, *foyers* y vestíbulos, su dilatada perspectiva y el armónico equilibrio de líneas. Sin embargo, los arquitectos de tendencia italiana recuperaron alguna popularidad con sus exuberantes y exageradas ornamentaciones de fachadas.

El impacto de la *École des Beaux Arts* para la edificación de



Fig. 28. Los palacios de las familias Anchorena y Peña, sobre la Plaza San Martín, alrededor de 1911. Compárese con la fig. 10. (Archivo General de la Nación)

la clase alta, junto con la valorización de la tierra en el centro de la ciudad, estimuló el traslado hacia el Barrio Norte al mismo tiempo que promovía la construcción de palacios de tres o cuatro pisos y del *petit hotel*. El lote alargado, tan adecuado a las casas con patio, no lo era en el estilo francés, que exigía mayor espacio. Si bien el lote estrecho todavía se utilizaba

para las casas nuevas de los suburbios *, la gente pudiente que se mudó por Florida hacia la Plaza San Martín y el Barrio Norte adquirió lotes cuadrados, a menudo de un cuarto de manzana o por lo menos lotes rectangulares con un fondo no mayor de tres veces su ancho.

En su manifestación más ostentosa el nuevo estilo originó mansiones y palacios que ocupaban toda una manzana. Uno de los más espléndidos, el palacio de José C. Paz sobre Plaza San Martín, terminado en 1912, sede actual del Círculo Militar, ocupó una manzana en forma de cuña. Su diseño, realizado en Francia, pertenece a un arquitecto francés de primera línea, Louis Sortais. René Sergent trazó en París los planos para el palacio Errázuriz, construido en 1911 sobre la Avenida Alvear (hoy Libertador General San Martín) y actualmente Museo de Artes Decorativas. Dos años antes se había levantado sobre Plaza San Martín la mansión de Mercedes Castellanos de Anchorena: ocupaba toda una manzana y se destacaba por su llamativo patio oval de entrada, flanqueado por las dos alas de la mansión ¹⁶. El tono de esos palacios barrocos ya había sido establecido por las familias de Ortiz Basualdo y Peña, cuya residencia también daba a Plaza San Martín. Esta casa de tres plantas, ganadora del premio municipal de arquitectura de 1904, y valuada en esa época en 500.000 pesos, más o menos un cuarto de millón de dólares, salió del tablero de dibujo de Julio Dormal.

No sólo el exterior de esas mansiones, sino también los ricos y suntuosos interiores expresaban el espíritu, ambiciones y valores de una clase alta ansiosa de ostentar su riqueza y progreso y emular las modas más aceptadas del mundo. Salones de billar de mosaico, de recepción, con espejos y ornamentos, los destinados a exhibir colecciones de arte, sugieren cuánto había cambiado el medio ambiente de la élite y sus actitudes con respecto a la de la Gran Aldea.

* Para un estudio de la expansión hacia afuera de otros grupos no pertenecientes a la élite véanse págs. 227-234.

¹⁶ Buschiazzo, *La arquitectura*, pág. 30. Este edificio, hoy sede de la Cancillería, fue proyectado por Alejandro Christophersen.

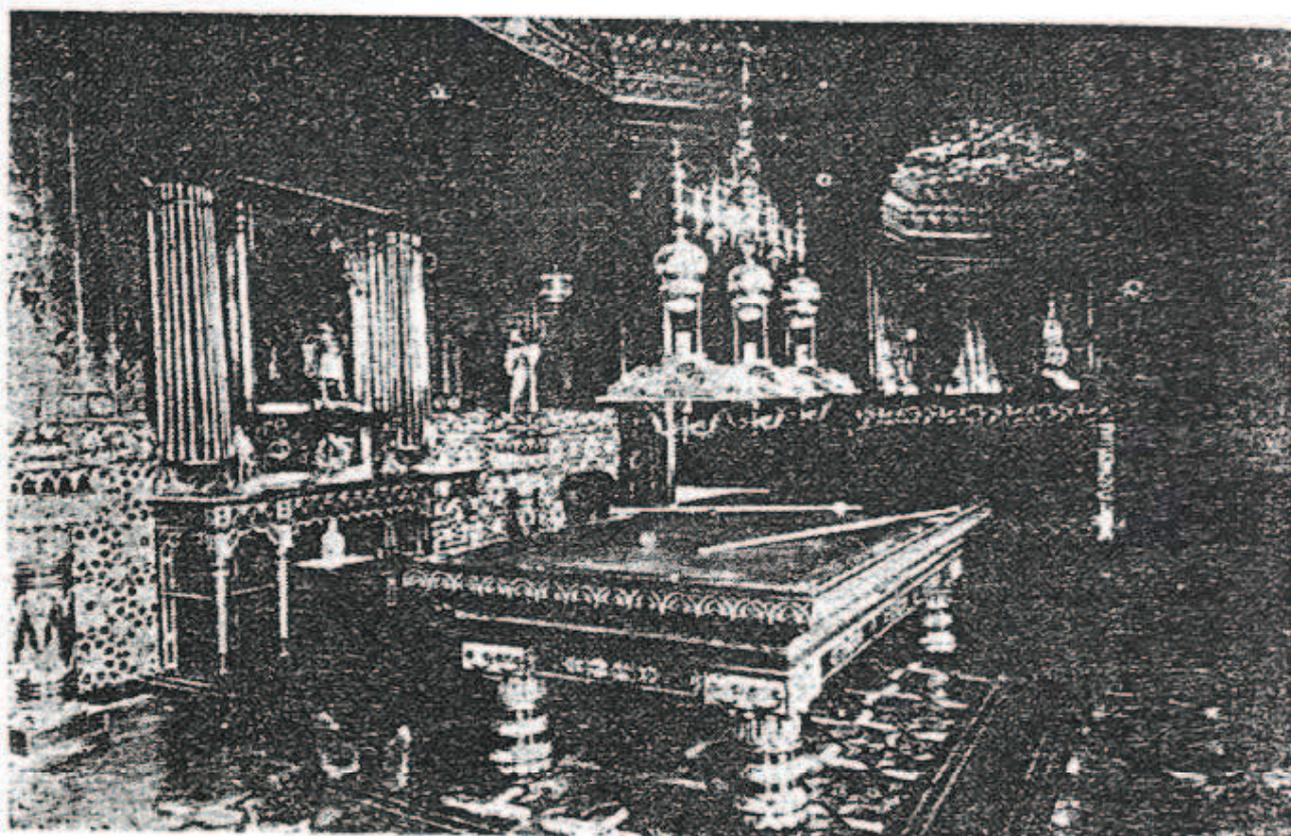


Fig. 29. Palacio Ortiz Basualdo: sala de billar estilo morisco. (Archivo General de la Nación)

-- Los nuevos estilos y gustos también influían en otros sectores de la clase alta porteña que, sin embargo, no podían alcanzar el dispendioso nivel del palacio o del petit-hotel. La construcción tipo chalet que apareció con creciente frecuencia con el nuevo siglo, atraía a las familias relativamente acomodadas. Un ejemplo típico era el chalet descrito en un anuncio en 1906:

"Hermoso chalet, en Belgrano. . . Planta baja, sala, escritorio, gran comedor, antecomedor, toilette, amplio zaguán, espléndido hall, cocina y w.c., cuarto para lavar y huerta con legumbres. Entrepiso: un dormitorio y dos piezas para servicio. Planta alta: tres dormitorios, precioso vestíbulo, cuarto de baño. Recientemente construido, gas, aguas corrientes." ¹⁷

Menores en pretensiones y por tanto al alcance de profesionales modestos se ofrecían casas como ésta, anunciada en 1907:

¹⁷ *La Prensa*, 6 de agosto de 1906, pág. 12. La base fue fijada en 30.000 pesos; la casa se vendió en 43.500 pesos.

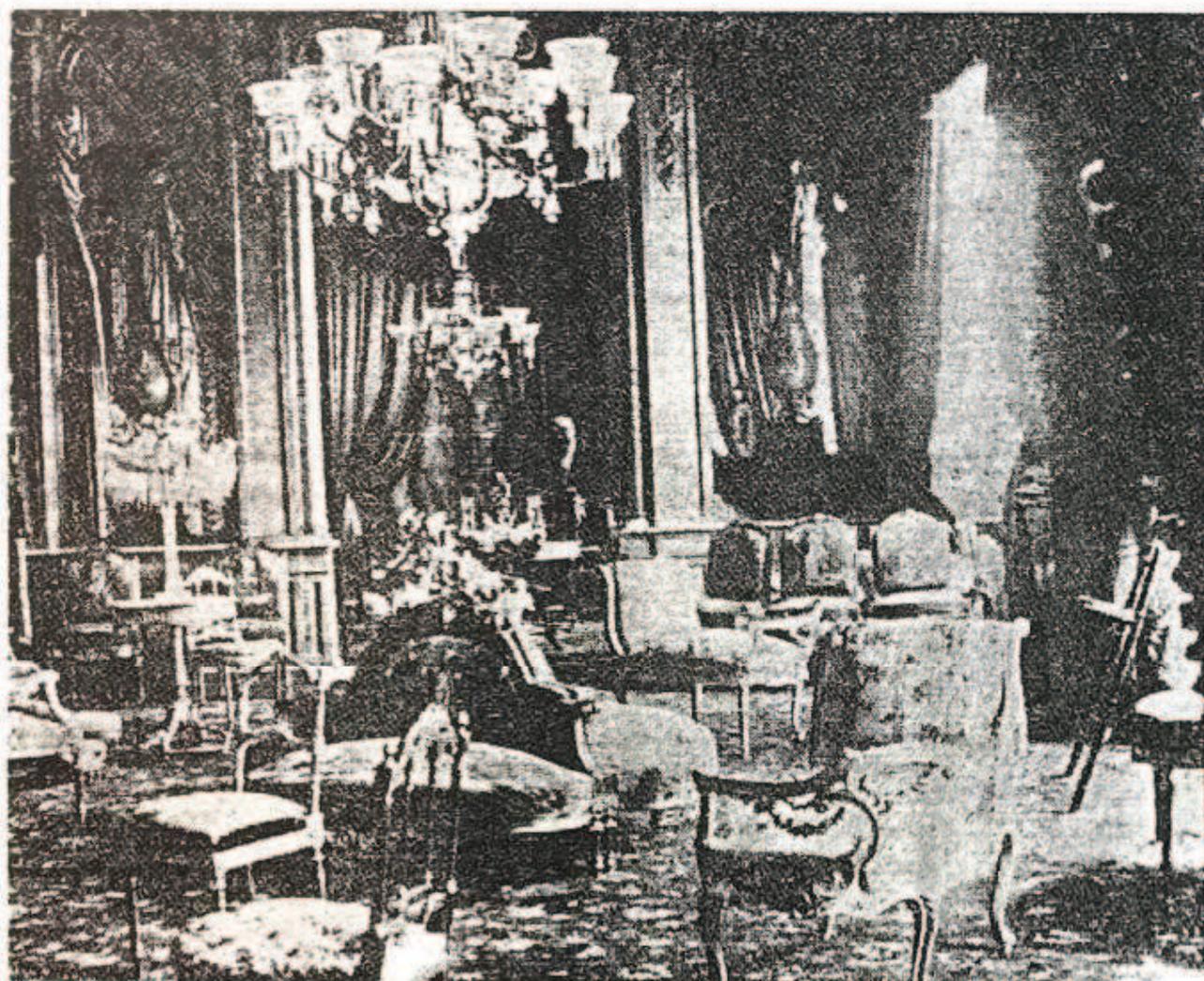


Fig. 30. Palacio Ortiz Basualdo: salón típico. (Archivo General de la Nación)

"Nuevo... 10 varas por 27 v. Primer piso: vestibulo, escritorio, sala, 2 dormitorios, comedor, baño, cocina. Altos con pieza de servicio. Gas, aguas corrientes, cloacas."¹⁸ En el caso citado, la planta estilo patio se había compactado.

Mientras el palacio Ortiz Basualdo tenía un valor de medio millón de pesos, los precios de venta de estas dos casas eran de 43.500 y 18.500 pesos respectivamente. No obstante, hasta esos precios estaban muy por encima de los 1.000 pesos que un artesano especializado podía invertir en un lote angosto y en una casa de una pieza *¹⁹.

¹⁸ *La Prensa*, 3 de agosto de 1907, pág. 13. La base fue de 14.000 pesos; la casa finalmente se vendió en 18.500 pesos.

* Véase el estudio de costos de las casas de los obreros en págs. 229-230.

¹⁹ Otra característica morada aparece en los recuerdos de Julia Bunge.

Los ricos de Buenos Aires buscaron, por lo menos durante algunas décadas, lo mejor de dos mundos: la proximidad a la compacta zona céntrica sobre Plaza de Mayo y disfrutar al mismo tiempo de espacio, elegancia y lujo mudándose hacia la Plaza San Martín y el Barrio Norte. Así la tendencia centrífuga de los sectores adinerados se produjo en Buenos Aires en forma diferente y tardía si se la compara con otros centros urbanos comerciales e industriales. Después de 1920 y con la creciente difusión del automóvil, la clase alta tendió a seguir la dirección tomada anteriormente por muchos extranjeros pudientes, especialmente los ingleses y alemanes. Cada vez en mayor número se extendieron por Belgrano, Villa Devoto y Flores, y más allá de la Capital Federal, hacia el norte, por Vicente López, Olivos, La Lucila, Martínez, Acassuso y San Isidro. Pero el Barrio Norte conservó su prestigio: aún hoy es el área residencial más concentrada y valorizada de la élite porteña.

A pesar de la preferencia de la élite por la zona de Plaza de Mayo, la mayoría de los habitantes del centro eran obreros, artesanos, obreros especializados, pequeños comerciantes. Muchos acababan de llegar a la Argentina. Como la demanda de mano de obra en el centro era grande y el boleto de tranvía era caro hasta después de 1900, estos recién llegados se congregaron en los conventillos céntricos, en casas de pensión y departamentos baratos. En consecuencia sus condiciones de trabajo y vida eran el otro aspecto del sistema de cambios que se producían en el área de Plaza de Mayo.

La Argentina, en especial Buenos Aires, atrajo mano de obra inmigrante, durante la mayor parte de los cuarenta años que corren entre 1870 y 1910. En Europa la depresión económica,

Su padre, Juez de la Suprema Corte, padre de ocho hijos y poseedor de una fortuna de origen comercial, alquilaba una casa de veraneo en San Isidro y era propietario de otra en Callao al norte, zona que se estaba convirtiendo rápidamente en el Barrio Norte: "Consta de: hall, sala, salita, escritorio, comedor grande, ante comedor, hall interno, nueve dormitorios y tres baños. . . una galería abierta, que da al jardín, une todos los dormitorios. La parte de servicio abajo, es muy amplia: hall, cocina muy grande, cinco dormitorios, dos baños." Julia V. Bunge, *Vida. Época maravillosa, 1903-1911*, Buenos Aires, 1965, pág. 19.

la superpoblación y la carencia de oportunidades impulsó una corriente inmigratoria hacia la Argentina, que presentaba perspectivas de progreso. En Buenos Aires los jornales, especialmente de trabajo especializado o semiespecializado, a veces duplicaban y triplicaban los pagados en ciudades italianas, españolas y francesas, y en ocasiones eran sustancialmente más altos que los de Londres o Liverpool. La demanda de obreros de la construcción atrajo a albañiles, carpinteros, pintores y peones en cantidades proporcionadas con los aumentos totales de la población; en relación con el aumento de la población total los porcentajes de trabajadores en cada actividad se mantenían relativamente constantes (véase el cuadro 6).

Aunque los trabajadores de la construcción encabezan la lista, los empleados en otras ocupaciones también aumentaban proporcionalmente al total del crecimiento demográfico. La población total de la ciudad aumentó nueve veces entre 1869 y 1914; durante ese período el número de pequeños comerciantes creció ocho veces, el de sirvientes, siete, el de carniceros, panaderos, zapateros y costureras, cinco. Más aún, el desarrollo de ciertas industrias de procesamiento, tales como el envasado de carne, el lavado de lana, la destilería, la cervecería, la fabricación de cigarrillos, la producción de galletitas y pastas, y los molinos harineros, abrieron una gama de ocupaciones virtualmente desconocidas en 1870.

En estas ocupaciones predominaban notablemente los extranjeros. Aún en 1914, cuando ya numerosos hijos de inmigrantes fueron incluidos en las cifras de los nacidos en la Argentina, los extranjeros sobrepasaban a los argentinos en proporciones impresionantes: 5,6:1 para los albañiles; 4,2:1 para los carpinteros; y 9,8:1 para los jornaleros. La necesidad de brazos fuertes en la construcción del ferrocarril y el puerto, y en la carga de barcos —tipos de trabajo poco atractivos para los argentinos— aumentó mucho durante la prosperidad económica de 1884-89 y 1905-12. A medida que la agricultura se expandía en la pampa —inicialmente a través de colonos propietarios y posteriormente a través de chacareros arrendatarios— la demanda de brazos para la cosecha creció enormemente. Esta demanda

produjo un flujo anual desde el comienzo de la cosecha de trigo en Santa Fe y Córdoba a fines de noviembre hasta la terminación de la del maíz en el sur de la provincia de Buenos Aires, a fines de marzo. Alrededor de 50.000 trabajadores llegaron anualmente a la Argentina durante la década del noventa y el doble durante la primera década del siglo xx²⁰. La paga era varias veces mayor que la ofrecida en las granjas europeas; proporcionaba al trabajador bastante dinero como para cubrir su pasaje de ida y vuelta en tercera clase, más una ganancia sustancial adquirida durante la estación de escasez de trabajo del invierno europeo. Aun cuando no puede decirse con certeza cuántos de estos trabajadores inmigrantes formaron la mano de obra de la ciudad, las memorias y relatos contemporáneos sugieren que, para muchos de ellos, algunos años de trabajo rural en verano sirvió de prólogo a su residencia permanente en Buenos Aires.

La atracción económica de Buenos Aires y de la Argentina en general no fue constante durante estos cuarenta años, incluso si sólo consideramos la evolución de los salarios²¹. Una es-

²⁰ James R. Scobie, *Revolution on the Pampas; a Social History of Argentine Wheat, 1860-1910*, Austin, Texas, 1964. Hay versión castellana publicada en esta misma colección: *Revolución en las pampas. Historia social del trigo argentino. 1860-1910*, trad. de Floreal Mazía, Ed. Solar, Buenos Aires, 1968, pág. 80.

²¹ Los datos sobre jornales han sido tomados de distintas fuentes: "Informe sobre la condición de las clases industriales", Phipps, agregado a la nota de Macdonell a Granville, 15 de julio de 1871, F.O. 6, v. 304, N° 79; Jacinto Oddone, *Historia del socialismo argentino*, 2 v., Buenos Aires, 1934, I, págs. 75-78; "Informe sobre Inmigración", 4 de julio de 1891, Herbert, agregado a la nota de Pakenham a Salisbury, 21 de julio de 1891, F.O. 6, v. 418, N° 30; M. F. Wodon, *Les états de la Plata du point de vue de l'emigration et de la colonisation*, París, 1892, págs. 116-27; *Los trabajadores en la Argentina*, Adrián Patroni, Buenos Aires, 1898, págs. 113-14; William I. Buchanan, "La moneda y la vida en la República Argentina", en *Revista de Derecho, Historia y Letras*, I, 2 de diciembre de 1898, págs. 211-13; una serie de cuarenta artículos titulada "Los obreros y el trabajo" que apareció en *La Prensa*, 16 de agosto al 22 de diciembre de 1901; "Condiciones del trabajo en la Ciudad de Buenos Aires", *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, N° 3, 1907, págs. 319-44, 347-58; N° 4, 1908, págs. 13-50; N° 6, 1908, págs. 347-99; 1909, N° 10, págs. 326-51; N° 11, 1909, págs. 476-502; N° 12, 1910, págs. 5-22; N° 14, 1910, págs. 528-31; N° 16, 1911, págs. 5-23-32-37; N° 17, 1911, págs. 261-63; N° 19, 1911, págs. 765-87; 788-806, 807-11; F. Stach, "Estudio sobre salarios y horas de los obreros y em-

timación de la fluctuación en las remuneraciones puede obtenerse reduciendo los jornales pagados en pesos papel a los jornaleros y trabajadores especializados de la construcción, a la unidad común de pesos oro (véase el cuadro 7). En 1870 los jornales alcanzaron niveles particularmente altos, varias veces mayores que los percibidos en Italia y España y algo más altos que los pagados en la mayor parte de Inglaterra y Estados Unidos. El obrero común ganaba alrededor de 1,20 pesos oro por día, mientras que los especializados recibían hasta 4 pesos oro. Con la depresión de mediados de la década de 1870 este monto disminuyó; en 1880 el jornalero no cobraba más de 0,75 pesos oro, y un albañil o un carpintero, 1,50 pesos oro diarios. La recuperación económica producida en los primeros años de la década del ochenta hizo que los salarios pasaran a ser dos o tres veces mayores que los de España e Italia; la diferencia era considerablemente menor respecto de los de Francia y Alemania. En 1885 un jornalero podía ganar un peso oro por día, mientras que el trabajo especializado valía entre 1,90 y 2,10. La depresión de comienzos de la década del noventa redujo los salarios a la mitad; en 1892 el jornal por trabajo no especializado oscilaba entre los 0,30 y 0,50 pesos oro, y el del especializado, entre 0,75 y un peso. Se produjo una recuperación a fines de la década y en 1905 la Argentina otra vez atraía gente de las áreas deprimidas de Europa, especialmente de España. El obrero no especializado percibió cerca de un peso oro por día en 1905 y el especializado podía llegar a un tope de dos pesos oro. En 1910 se alcanza un pico casi tan alto como el de 1870: los obreros no especializados recibían de 1,20 a 1,50 pesos oro, y los especializados podían asegurarse de 2,50 a 3,50 pesos oro diarios. Los salarios bajaron una vez más con la depresión de 1913-14: los obreros no especializados volvieron a jornales de 0,75 pesos oro y los especializados descendieron a 1 y 1,50. Los jornales en la ciudad de Buenos Aires actuaron como un imán

pleados en los diferentes trabajos en la Capital Federal y en el resto de la República Argentina", en *Boletín del Museo Social Argentino*, 1913, III, págs. 44-49, 193-200; Spalding Jr. (comp.), *La clase trabajadora argentina*, pág. 35-43.

para los obreros españoles e italianos durante ese período, excepto en los primeros años de la década de 1890. Para obreros de otras nacionalidades la atracción resultó más esporádica.

El interés de los obreros extranjeros también variaba con los precios de los inmuebles y el costo de vida ²². El salario real cayó drásticamente durante las depresiones de 1874-78 y 1890-93. El alto costo de los alquileres, de la alimentación y de los servicios en la ciudad neutralizaron la atracción de los jornales por lo menos en 1891 y explican la emigración neta de 30.000 extranjeros en ese año. Durante los largos períodos de recuperación subsiguientes a cada depresión, los inmigrantes y trabajadores debieron resignarse a reducir la cantidad y calidad de sus alimentos, remendar una y otra vez sus ropas gastadas, y buscar miserables alojamientos de bajo costo.

Aun en los años prósperos los costos de vida reducían en mucho los aparentemente elevados jornales. La curva del salario real entre 1870 y 1910 no reproduce los altos picos de 1862-72, 1884-89 ó 1905-12 que se consignan como jornales en pesos oro, sino que muestran moderados aumentos para esos años. En 1871, por ejemplo, un informe económico al Foreign Office inglés señalaba que en Buenos Aires el pan costaba tres veces más que en Inglaterra, el combustible cuatro veces más y los comestibles el doble. Aun cuando la carne era barata y constituía el rubro básico de la dieta, era tan fibrosa y dura que se necesitaban un kilo y medio para que equivaliera a medio kilo de la consumida en Inglaterra ²³. Dos años después otro diplomático inglés citó un comentario hecho por uno de los banqueros locales, con respecto a que "el costo de vida en esta ciudad ha subido... por lo menos el 25 % desde 1871", y agregaba que el costo de la vivienda y de la ropa hacía que el

²² La extensa investigación necesaria para desarrollar el índice de costo de vida o del salario real a fines del siglo XIX, todavía no se ha realizado. Un esfuerzo importante en ese sentido hace Roberto Cortés Conde. *El mercado de trabajo en Argentina, 1880-1913; Evolución de los salarios y condiciones de vida de los trabajadores*, Buenos Aires, Instituto Torcuato Di Tella, 1973.

²³ "Informe sobre la condición de las clases industriales", Phipps, F. O., 6, v. 304, N.º 79.

salario que le pagaba a su secretario resultara ridículo²⁴. El alquiler de una pequeña habitación para alojamiento, compartida con cinco o seis hombres más, consumía por lo menos una quinta parte del sueldo mensual de un obrero no especializado. En 1873, una modesta habitación amueblada costaba el equivalente de 37 pesos oro mensuales, una vez y media los ingresos mensuales de un jornalero o la mitad de los de un tenedor de libros. Un traje liviano de verano costaba a un tenedor de libros más de un mes de salario y un sombrero casi una semana.

A medida que los efectos de la depresión de mediados de la década de 1870 comenzaron a sentirse y los jornales bajaron en forma drástica, no se produjo una baja equivalente en los alquileres o los precios de alimentación y vestido. En consecuencia, muchos europeos volvieron a su patria, desengañados y amargados. A fines de 1876 se informó que las calles de Buenos Aires estaban casi desiertas, aun durante las horas de trabajo de un día normal²⁵. Muchos de los que se quedaron sufrieron realmente hambre, aliviada parcialmente por los esfuerzos del Concejo Deliberante en distribuir a precio de costo, carnero y pescado, ambos alimentos muy impopulares para los argentinos. El número de mendigos en las calles céntricas aumentó notablemente, y en las tardes, bandas de cincuenta a cien personas se reunían frente a las cocinas del Colegio Nacional o de los dos colegios secundarios de los jesuitas, disputándose restos de carne o pan²⁶.

Cuando lentamente los jornales comenzaron a recuperarse de las bajas de la depresión, la ciudad se encontró con un raro fenómeno: el extraordinario aumento en el precio del alimento básico, la carne. El conflicto armado de junio de 1880, que terminó con la federalización de Buenos Aires, junto con la intranquilidad y desorden en el campo, causó un momentáneo y brusco aumento en los precios de la carne. Pero después de

²⁴ St. John a Granville, 6 de marzo de 1873, F. O. 6, v. 314, N° 5.

²⁵ *La Prensa*, 10 de setiembre, 23 de diciembre de 1876, pág. 1; *La Nación*, 10 de setiembre de 1876, pág. 2.

²⁶ *Actas*, 1874, 17 de agosto, págs. 152-53; 20 de agosto, pág. 159; *La Prensa*, 9 de agosto de 1876 y 1° de abril de 1877, pág. 1.

resuelto el conflicto, los precios no bajaron y los repetidos intentos de bajarlos en realidad obstaculizaron la producción de la carne necesaria para satisfacer la creciente demanda urbana. Un esfuerzo para establecer una cadena de carnicerías cooperativas fracasó, como fracasaron los proyectos del Concejo Deliberante de regulación de precios y de distribución gratuita de carne a los pobres. También fueron insuficientes medidas tales como la exención impositiva temporaria en beneficio de los carniceros y el transporte ferroviario gratuito de animales en pie hasta la ciudad ²⁷. Los más afectados por el costo de la carne fueron, por supuesto, los obreros, que necesitaban carne como los de otros países podían necesitar frijoles, papas, arroz o pan.

Los empleados no lo pasaban mucho mejor por cuanto los alquileres les absorbían buena parte de sus sueldos. El jefe de la misión diplomática británica en Buenos Aires, había triplicado el salario de su secretario con respecto al pagado a principios de la década de 1870; sin embargo se lamentaba de que la pequeña casa más barata y sin muebles que aquel pudo encontrar distaba media hora de viaje en tranvía de su trabajo y le absorbía dos tercios de su salario anual ²⁸. La intensa especulación con tierras en la década del ochenta y la tendencia a construir edificios de sólo uno o dos pisos, contribuyó a un constante aumento de los alquileres. Esto motivó el siguiente comentario de *La Prensa*: "un problema de la mayor entidad, que afecta no solamente a los llamados pobres, sino a multitud de familias de medianos medios de fortuna, con deberes sociales que cumplir, a quienes el alquiler les absorbe la mayor porción de sus rentas." ²⁹

La abortada revolución de julio de 1890 acompañó una de las peores depresiones económicas. El alza inicial en los precios de la carne —en respuesta a las amenazas de guerra civil— terminó rápidamente: en 1891 la Municipalidad comenzó a distribuir carne gratuita a los necesitados y estableció rígidos con-

²⁷ *Actas*, 1880, setiembre 24, 25, págs. 174-75, 180-84; *La Prensa*, 15 y 26 de setiembre de 1880; 14 de enero de 1881, pág. 1.

²⁸ Sanford a Petre, 20 de abril, 1882, F. O. 6, v. 368, sin numerar, folio 154.

²⁹ *La Prensa*, 15 de agosto de 1888, pág. 4.

troles de precio sobre la carne en los mercados de la ciudad ³⁰. Los alquileres disminuyeron en aproximadamente 20 % durante la segunda mitad de 1890, aun cuando muchos propietarios prefirieron dejar las casas y departamentos vacíos antes que bajar los precios. La marcada baja de ocupación y jornales, sin embargo, excedió ampliamente cualquier baja en el costo de la vida e hizo que la ciudad no fuera lugar atractivo para el obrero inmigrante. Por ejemplo, en un solo día a fines de 1891, fueron despedidos 7.000 obreros de la construcción del puerto ³¹.

Los proyectos de obras públicas estimularon una lenta superación de la crisis de 1890-93. La Avenida de Mayo se concluyó en 1894 y la última dársena fue inaugurada en 1898. Empero, una superabundancia de mano de obra neutralizó cualquier aumento apreciable en los salarios. En varias ocasiones durante 1899-1900 se informó que había entre 20.000 y 40.000 obreros desocupados en la ciudad. En 1899 el secretario del jefe de policía tuvo la osadía de decir en una declaración pública que los desocupados no trabajaban porque no querían hacerlo; al otro día varios miles de volantes aparecieron en las calles; ofrecían empleo y daban la dirección de la casa del secretario como el lugar donde tenían que presentarse. A la mañana siguiente, los trabajadores sin empleo llenaban la calle y las cuerdas vecinas. Finalmente hubo que llamar a la policía para dispersar la muchedumbre ³². En agosto de 1901 miles de desocupados desfilaron por la Avenida de Mayo hasta Plaza de Mayo. El mismo presidente Roca apareció en un balcón de la Casa Rosada, pero su promesa de estudiar los problemas fue ahogada por los silbidos y burlas de la multitud colérica. Un año después, la multitud se reunía en la Plaza para protestar contra el fracaso del presidente que ni siquiera se había tomado la molestia de estudiar la situación ³³. Otros manifestaron su des-

³⁰ *La Prensa*, 2 de agosto y 26 de setiembre de 1891, págs. 5 y 6 respectivamente.

³¹ Pakenham a Salisbury, 21 de octubre, 1891, F. O. 6, v. 418, N.º 17, Comercial.

³² Oddone, *Historia del socialismo argentino*, II, págs. 7-8.

³³ *Caras y Caretas*, IV, N.º 150, 17 de agosto de 1901; V, N.º 201, 9 de agosto de 1902, sin numerar; *La Prensa*, 13 y 19 de agosto de 1901, págs.

agrado marchándose de la Argentina en tropel; en 1902 hubo una inmigración neta de 17.000 personas, una de las más bajas comparadas con las de las tres décadas anteriores *.

El nivel de vida de los obreros se mantuvo bajo durante más de una década después de la crisis. En una serie de artículos sobre las condiciones de trabajo publicados a fines de 1901, *La Prensa* concluía que los trabajadores con familia apenas podían sobrevivir en la ciudad. La más alta remuneración mensual que podía alcanzar un jornalero llegaba a 70 pesos moneda nacional o su equivalente de 30 pesos oro³⁴. Los gastos mínimos estimados para una familia obrera promedio, totalizaban 100 pesos o 43 pesos oro. Las condiciones en la clase inmediata superior tampoco mejoraron: se necesitaban 265 pesos moneda nacional mensuales para sostener a una familia de un empleado compuesta de cinco miembros, cuando un oficinista ganaba menos de 150 pesos moneda nacional por mes³⁵. Para subsistir, por supuesto, debían trabajar la mujer y los hijos y reducir los niveles de vida por debajo de los mínimos calculados. Hasta para aquellos que no tenían que medir sus gastos, la vida en Buenos Aires resultaba cara. En 1905 el enviado británico comentó en un despacho a su ministro en Londres que Buenos Aires es "de lejos, el lugar más caro que he conocido en toda mi vida"³⁶.

Finalmente, en 1905 los jornales del obrero urbano comenzaron a subir. La desocupación casi desapareció y la ciudad y el país gozaron de una prosperidad económica sin precedentes. Para aquellos cuya capacitación y beneficios estaban vinculados

4-5, 3; *La Nación*, 13 de agosto de 1901, pág. 5; *El Diario*, 11 y 12 de agosto de 1901, pág. 1.

* Una merma neta de 30.000 inmigrantes se había registrado en 1891 y una inmigración neta de sólo 16.000 en 1875; estos fueron los dos únicos años por debajo de 1902. En 1902, 96.000 inmigrantes entraron a la Argentina, pero 79.000 abandonaron el país.

³⁴ El valor del peso papel fluctuó mucho hasta 1903, cuando finalmente se estabilizó a 2.27 con respecto al peso oro. En 1901 el promedio era 2.32. Véase *Censo nacional de 1914*, X, pág. 395-96.

³⁵ *La Prensa*, 3 y 28 de setiembre y 6 y 10 de octubre de 1901, págs. 5, 5, 4, 4, respectivamente.

³⁶ Haggard a Lansdowne, 12 de marzo, 1905, F. O. 6, v. 490, N° 12; también véase su comunicación del 14 de junio, 1905, N° 29.

con las crecientes exportaciones y tráfico, la vida en la ciudad recuperó una vez más su matiz rosado. El obrero soltero o el especializado con varios hijos adolescentes (en consecuencia en edad de trabajar) resultaban considerablemente beneficiados. Estos grupos eran los que se trasladaban a pequeños lotes y a casas en las afueras y los suburbios.

Pero los que tenían un salario fijo como empleados o poseían especialización o entrenamiento que no eran requeridos con apremio por la expansión comercial, la administración o la agricultura no compartían esta prosperidad. Para ellos los crecientes precios que acompañaron el aumento general de los jornales significaban la continuación de las privaciones. Fruta, verduras, manteca, leche y huevos —que nunca fueron habituales en la dieta del porteño— desaparecieron de la mesa del obrero. Un vegetariano que había estado tratando de atraer adeptos en la ciudad con demostraciones de fuerza bien publicitadas, comentaba que se podía vivir cómodamente con fruta por cinco centavos diarios. Un ingenioso, calculó irónicamente la cantidad de fruta que podía comprarse en Buenos Aires en 1908 por cinco centavos: dos uvas, una guinda, dos frutillas, media naranja, media pera, una banana, el cabo de una pera, una quinta parte de una manzana y la sexta parte de un melón³⁷. El pan más barato había subido de 13 centavos el kilo en 1900 a 22 centavos en 1909. En la Argentina, país que se había convertido en el tercero y a veces el segundo como exportador de trigo, el pan costaba más que en París, Londres, Amsterdam o Nueva York. Aún resultaba más irónico que en 1910 la carne costara con frecuencia más en una carnicería de Buenos Aires, de lo que costaba la carne argentina en el mercado de Londres.

Los procedimientos de comercialización y la estructura impositiva contribuyeron en gran medida a la miseria de aquellos con salarios o pensiones fijas. Como las zonas de chacras se alejaban gradualmente del centro de la ciudad, los costos de transporte y el creciente valor de la tierra incidieron en el precio de los alimentos. Los muchos intermediarios involucrados en la venta minorista de artículos alimentarios y los gastos

³⁷ *Caras y Caretas*, XI, Nº 534, 26 de diciembre de 1908, sin numerar.

generales en miles de pequeños negocios esparcidos por la ciudad aumentaban aún más los precios de los alimentos. Los derechos de importación e internos pesaban mucho en las escaías más bajas de la población. Los derechos de importación sobre la mayoría de los artículos se tributaban por peso o volumen más bien que por valor. Los ricos pagaban sólo un pequeño porcentaje por sus cajones de champaña francés, mermelada inglesa o aceitunas españolas, pero los pobres pagaban más del 100 % sobre artículos protegidos tales como azúcar o vino, o más del 75 % en artículos como kerosene, papel, arroz, café, almidón, aceite, porotos. También en las décadas de 1890 y 1900 una parte sustancial del ingreso nacional provenía de los impuestos internos cobrados sobre azúcar, fósforos, cigarrillos, cerveza y vino. Puesto que tales artículos, evidentemente, en cuanto a unidades, no podían aumentar proporcionalmente al ingreso, los obreros y empleados bajos y medios soportaban una participación excesiva en los gastos de los presupuestos nacionales cada vez más elevados.

Las condiciones de trabajo —además de las fluctuaciones en los jornales y costos de vida— afectaban a los obreros urbanos e inmigrantes europeos. El tipo más común de empleo, que absorbía muchos de los europeos recién llegados, consistía en la estiba en el puerto, la construcción civil, estaciones de ferrocarril o en los comercios mayoristas y minoristas. Los estibadores se contrataban todas las mañanas entre las cinco y las seis, en cuadrillas conforme a las necesidades de trabajo del momento * 38. Este trabajo podía significar doce viajes por hora por una planchada, hombreado bolsas de azúcar de cien kilos, o 150 viajes diarios del barco a tierra, balanceándose pesadamente, cargados con tablones de madera de 65 kilos 39.

Los trabajadores especializados y semiespecializados, princi-

* En Buenos Aires, quizás a causa de las similitudes culturales y lingüísticas entre la Argentina y los inmigrantes italianos y españoles, no existía de manera tan acentuada como en los Estados Unidos una organización dirigida por *padroni* del trabajo portuario.

38 Véase Humbert S. Nelli, *The italians in Chicago, 1880-1930; A Study in Ethnic Mobility*, Nueva York, 1970, págs. 55-65.

39 *La Prensa*, 25 de agosto de 1901, pág. 4.

palmente carpinteros, herreros, mecánicos, albañiles y pintores, así como los que alimentaban y vestían a las clases bajas urbanas —carniceros, panaderos, sastres, zapateros— también encontraban empleo en seguida. Estos hombres trabajaban en grupos reducidos. Rara vez la construcción o los talleres artesanales empleaban más de diez personas. El hecho de que los obreros estaban acostumbrados a trabajar al lado de su patrón y la relativa ausencia de grandes plantas industriales, retrasaron el desarrollo de una conciencia de clase. Jornadas de doce a catorce horas al día eran comunes; en ellas se tendía a un aprovechamiento intensivo de la fuerza de trabajo más que al empleo de máquinas. No obstante, había menos peligros industriales y suburbios más saludables en Buenos Aires, de los que existían en la mayoría de las ciudades europeas y en los Estados Unidos.

Para aumentar los ingresos familiares, las mujeres y los hijos trabajaban con frecuencia tanto tiempo como los hombres y a menudo en lugares estrechos e insalubres. La mayoría de los niños de la ciudad asistía a los primeros grados de la escuela primaria; pero los de las familias más pobres empezaban a trabajar a los nueve o diez años. Los fabricantes de cigarrillos, fósforos, sombreros, botones y bolsas de arpillera invariablemente buscaban mano de obra barata: mujeres y niños. Estos talleres que empleaban a un número de obreros que fluctuaba entre cientos y una docena, economizaban también en luz, ventilación y espacio. Rara vez las mujeres y los niños, como trabajadores marginales, realizaron protestas efectivas por esta situación. Además, el trabajo a destajo en el ramo del vestido, así como el lavado y planchado de la ropa, ocupaban a miles de mujeres que trabajaban en sus casas, en los patios atestados, en las piezas de los conventillos y casas de departamentos baratas.

Durante la primera década del siglo xx, ciertos obreros, particularmente los especializados o los vinculados a la exportación, obtuvieron algunas mejoras en las condiciones de trabajo. En la década de 1890, la agitación socialista y anarquista, dirigida por organizadores italianos y españoles experimentados y

abnegados comenzó a movilizar y organizar a los trabajadores como fuerza real y efectiva. La rápida reacción de la élite terrateniente-comercial que gobernaba a la Argentina a comienzos del siglo xx, junto con el cambio en el ciclo económico —una superabundancia de trabajadores desde 1890 a 1903, seguida de un aumento de los salarios y de las oportunidades desde 1905 a 1912— puso en desventaja al movimiento obrero. Lo que surgió, eran organizaciones gremiales de trabajadores especializados, tales como carpinteros, albañiles, panaderos o impresores y de sectores de obreros especializados de ferrocarriles y curtiembres ⁴⁰.

Una ojeada a la agitación y reglamentaciones concernientes al descanso dominical, reducción de horas laborables y las compensaciones por accidente, deja captar en algo las condiciones de trabajo para el obrero urbano medio. La clase alta modificó lentamente algunas de sus actitudes hacia la masa trabajadora durante el debate sobre el feriado dominical. En setiembre de 1881, el Concejo Deliberante hizo cumplir una ordenanza anterior que disponía el cierre de todos los establecimientos el domingo, excepto farmacias, cafés, hoteles y restaurantes; los negocios de comestibles podían abrir a la mañana temprana hasta la última hora de la tarde. Los comerciantes y el público protestaron vivamente, y se votó una nueva ordenanza que ampliaba sustancialmente la lista de excepciones y que autorizaba a todos los establecimientos a permanecer abiertos los domingos hasta las 10 de la mañana ⁴¹. Aún cuando el repre-

⁴⁰ Samuel L. Baily, *Labor, Nationalism and Politics in Argentina*, New Brunswick, N. J., 1967, págs. 9-50, analiza el comienzo del movimiento obrero en la Argentina. Un examen sobre el movimiento obrero está más allá del alcance de este estudio. Aunque todavía es preciso realizar muchas investigaciones sobre el tema, un promisorio comienzo lo da Spalding Jr. (comp.), *Historia de la clase trabajadora argentina*; Torcuato Di Tella (comp.), *Estructuras sindicales*, Buenos Aires, 1969; Hilda Iparraguirre y Ofelia Pianetto, *La organización de la clase obrera en Córdoba, 1870-1895*, Córdoba, 1968; José Panettieri, *Los trabajadores*, Buenos Aires, 1967; Jorge N. Solomonoff, *Ideologías del movimiento obrero y conflicto social; De la organización nacional hasta la primera guerra mundial*, Buenos Aires, 1971. Véase también el valioso trabajo de Sebastián Marotta, *El movimiento sindical argentino*, 3 v., Buenos Aires, 1960-70.

⁴¹ *Actas*, 1881, 27 de setiembre, 14 de octubre, págs. 143-48, 172-75. El

sentante diplomático inglés observó que la reglamentación "parecía ser por lo general poco respetada"⁴², los comerciantes renovaron la batalla contra cualquier restricción en 1883. Decían que tales reglamentaciones no respetaban la libertad de comercio, discriminaban a los grupos religiosos que no observaban el descanso del domingo, y perjudicaban a los trabajadores que necesitaban ganar más dinero trabajando los domingos. Uno de los concejales municipales, Francisco A. Tamini, sintetizó estos puntos de vista con el comentario: "La holganza en el domingo enjendra el vicio, pues se entregan a él en generalidad las clases obreras, en el día determinado".⁴³ A pesar de un veto del intendente y del prolongado debate que incluía conflictos con el clero, los intereses comerciales triunfaron y para fines de 1883 los establecimientos permanecían abiertos los domingos⁴⁴.

Después de 1900, el cierre dominical, fuertemente apoyado por los grupos de obreros católicos, resurgió como un planteo seguro alrededor del cual se uniría la clase trabajadora. A fines de agosto de 1902, 1.500 empleados de los negocios del centro marcharon por Avenida de Mayo a presentar un petitorio al Congreso con 50.000 firmas⁴⁵. Tales presiones siguieron en 1903 y 1904. Hasta la élite mercantil-burocrática terrateniente se hizo a la idea del descanso dominical en nombre de la familia y de la salud. Los mismos periódicos que en la década del

☞

periodismo prestó mucha atención a este tema. Aparecieron artículos en *La Prensa*, 29 de setiembre, 5 y 12 de octubre, pág. 1, y en *La Nación*, 1, 2, 4, 5 y 15 de octubre, pág. 1.

⁴² Egerton a Granville, 7 de octubre, 1881, F. O. 6, v. 364, N° 58.

⁴³ *Actas*, 1883, 22 de agosto, pág. 238.

⁴⁴ *Actas*, 1883, 7 y 12 de setiembre, págs. 263-65 y 267-68. Nuevamente los diarios informaron extensamente sobre el debate; aparecieron artículos en *La Prensa*, 30 de agosto, 15 de setiembre, 6 de octubre, pág. 1, y en *La Nación*, 24, 25 y 26 de agosto, 1, 9 y 16 de setiembre, pág. 1.

⁴⁵ La prensa informó exhaustivamente sobre esta manifestación, sugiriendo además su importancia, aun cuando uno de los órganos del gobierno, *El Diario*, 1° de setiembre de 1902, pág. 2, indicó que los informes de la policía daban 800 personas integrando la marcha. *La Nación*, 1° de setiembre de 1901, pág. 5, daba una extensa información de la manifestación, lo mismo que *La Prensa*, tanto antes como después del suceso, 24 y 30 de agosto, 1° de setiembre, págs. 4, 3 y 6 respectivamente.

ochenta habían rechazado el cierre del domingo como un ataque a la libertad individual, ahora lo aceptaban como una necesidad básica de la clase trabajadora⁴⁶. El Congreso, aguijoneado por los diputados católicos de orientación reformadora y por el primer representante socialista, logró debatir el problema en (1904) y al año siguiente se votó una ley que disponía que los negocios permanecieran cerrados los domingos en la Capital Federal⁴⁷.

Las medidas para reducir la jornada de trabajo no prosperaron tanto. Durante mucho tiempo las horas de trabajo estuvieron regidas por el abastecimiento y la demanda de la mano de obra en varios ramos, o por arreglos especiales que los trabajadores hacían con sus empleadores. Sólo en la década de 1890 se inició la presión por una jornada más corta. En 1894 un concejal y defensor de la causa de los trabajadores, Eduardo Pittaluga, presentó un proyecto para establecer la jornada de ocho horas para todos los trabajadores municipales. Los que apoyaban el proyecto encabezaron manifestaciones por la recién inaugurada Avenida de Mayo y hubo extensos debates en los periódicos, pero luego se impuso el argumento de que tal reglamentación coartaba la libertad de trabajo y finalmente, en el Concejo Deliberante, "se aprobó su archivo"⁴⁸.

En 1904 el Poder Ejecutivo presentó al Congreso un *Proyecto de Ley Nacional del Trabajo*, que incluía disposiciones para reducir la jornada laboral. Se decía que dos años de estudio habían

⁴⁶ Especialmente apropiados en este sentido son los artículos de *La Prensa*, 17, 23 y 29 de enero de 1904, págs. 5, 4 y 6 respectivamente; *La Nación*, 16 y 24 de enero, pág. 6 y 5 respectivamente; *El Diario*, 9 y 25 de enero, págs. 5 y 2 respectivamente.

⁴⁷ Ley Nº 4.661, 2 de setiembre de 1905, de la República Argentina. Diputados, *Sesiones*, 1904, 26, 28, 30 de setiembre, págs. 547-56, 569-92, 594-607; Senadores, *Sesiones*, 1905, 22 de agosto, págs. 554, 615-21; Diputados, *Sesiones*, 1905, 31 de agosto, págs. 568-70. La opinión pública presentó muchas objeciones a la ley; véase *La Prensa*, 20 de octubre, 12 de diciembre de 1905, pág. 5.

⁴⁸ *Actas*, 1894, 17 de setiembre, 5 de octubre, págs. 495-96, 541; la disposición final era "archívase". La prensa dio amplio espacio a las manifestaciones y discusiones. *La Nación*, 18 y 22 de setiembre, 4, 6 y 15 de octubre, 1894, págs. 5, 4, 5, 6 y 4 respectivamente; *La Prensa*, 20, 23, 27 y 29 de setiembre; 4, 8 y 15 de octubre de 1894, págs. 5, 4, 6, 5, 5, 5 y 4 respectivamente.

llevado a la confección de este complejo proyecto y el elocuente mensaje del presidente Roca, que lo acompañaba, señalaba que su aprobación mejoraría las condiciones de la clase trabajadora y de los capitalistas ⁴⁹. La prensa, pronto apoyada por el debate parlamentario, arrojó serias dudas sobre las intenciones del Poder Ejecutivo. Según el rumor, el proyecto se había hecho sólo con fines de propaganda; después de servir a ese propósito, se le permitiría morir en la comisión ⁵⁰. Que es lo que ocurrió.

Algunas partes del proyecto de 1904 fueron presentadas posteriormente como proyectos individuales. En uno de esos intentos, en 1906, el diputado socialista Alfredo Palacios presentó un proyecto de ley estableciendo 48 horas de trabajo semanales y un máximo de diez horas diarias, con menos horas aún para las mujeres y los niños ⁵¹. Al año siguiente se presentó en el Congreso un incompleto proyecto de ley, aprobado finalmente, que fijaba una jornada de ocho horas para los menores de 16 años y permitía a las mujeres trabajar o no, a su elección, inmediatamente antes y después del parto ⁵². Los empleadores violaban flagrantemente hasta esas limitadas disposiciones. El aluvión de proyectos socialistas presentados al Congreso en 1913 y 1914 abogaban por una semana laboral de 48 horas en las fábricas, una jornada de ocho horas para los empleados del gobierno y del ferrocarril, medio día de trabajo los sábados, reglamentaciones para el trabajo nocturno y para que terminaran los prolongados horarios que aún se exigían a los empleados en la mayoría de los establecimientos comerciales. Estos proyectos fueron rápidamente enviados a comisión, donde murieron. Para obtener horarios más cortos hubo que esperar una

⁴⁹ Véase el mensaje del presidente Roca al Congreso en mayo de 1904, en Heraclio Mabragaña, *Los mensajes: Historia del desenvolvimiento de la Nación Argentina redactada cronológicamente por sus gobernantes, 1810-1910*, 6 v., Buenos Aires, 1910, VI, págs. 74-75.

⁵⁰ *La Prensa*, 24 de enero, 3 de febrero, 5 de abril, 16 de mayo, 22 de agosto, 5 y 28 de setiembre de 1904, págs. 7, 6, 7, 3, 6, 3, 7 respectivamente.

⁵¹ Diputados, *Sesiones*, 1906, I, 28 de mayo, 22 de junio, págs. 140-45, 345-50.

⁵² Ley N° 5.291, 30 de setiembre de 1907. de la República Argentina. Diputados, *Sesiones*, 1907, I, 1, 3, 12 de julio, págs. 362-81, 390-414, 433-44; Senadores, *Sesiones*, 1907, 26 y 30 de setiembre, págs. 977, 1081-84.

mayor participación de otros sectores y una representación más popular en el Congreso.

El Congreso y la opinión pública hallaron aún más difícil aceptar la idea de que los empleadores, en alguna forma, tenían una responsabilidad legal por los accidentes que ocurrían a sus obreros. Los accidentes, según el punto de vista más difundido, se debían al descuido o estupidez del individuo; no comprometían a la administración. Tanto los legisladores socialistas como los conservadores propusieron en el Congreso reiteradamente después de 1902 proyectos de indemnización por accidente⁵³. Sin embargo, sólo en 1913 se dio el primer paso al establecer una indemnización para todos los empleados nacionales: pagos de hasta un máximo de 1.000 días de jornales en caso de muerte, e indemnizaciones según escala por lesiones.

La vivienda —aún más que las condiciones de trabajo, el costo de vida o los jornales— fue un indicador de las condiciones de vida de los grupos populares que residían en el centro de la ciudad. Aun cuando los conventillos, de acuerdo a los censos municipales de 1887 y 1904, sólo albergaban un cuarto o un tercio de la población del centro, las condiciones de vida en ellos eran similares, en muchos sentidos, a las de todas las clases populares del área céntrica (véase el cuadro 5). El 60 ó 70 % de la población que no vivía en conventillos o en unidades individuales de familia —en el Centro tales unidades estaban generalmente reservadas para las clases altas— ocupaban casas de pensión, departamentos pequeños, o estrechas casas de dos pisos que albergaban a dos o más familias*. Pero la vida en

⁵³ Se presentaron proyectos en Diputados, *Sesiones*, 1902, I, 30 de mayo, págs. 118-23; 1907, I, 7 de junio, págs. 98-103; 1910, I, 16 de mayo, 19 de agosto, págs. 77-86, 667-69; 1912, I, 26 de junio, 24 de julio, págs. 373-84, 724-28; 1913, I, 26 de mayo, pág. 489; 1914, I, 10 de junio, III, 22 de julio, págs. 674-75, 181-89. Mayor preocupación se evidenció en una edición entera del *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, 1912, N° 20, consagrado al problema del seguro por accidentes de trabajo y de los antecedentes legislativos en otros países.

* Algunas de las casas individuales que no pertenecían a la clase alta eran propiedad de comerciantes. Especialmente en los edificios construidos en pequeños lotes cuadrados en las esquinas de las manzanas que a menudo



Fig. 31. Antigua residencia convertida en conventillo, en la calle Humberto 19, 439 al 51. (Archivo General de la Nación)

esas casas difería poco de la del conventillo en cuanto al tamaño de las habitaciones, las condiciones de hacinamiento y los servicios. En realidad, el número de habitantes de un edificio —generalmente más de treinta— parecía ser la característica principal del conventillo * 54. El número de sus moradores le

cobijaban almacenes, panaderías, fruterías, carnicerías, y al propietario y su familia, en la habitación de atrás o en el piso alto.

* No hay una definición del conventillo en los censos de 1887 y 1904; en los materiales manuscritos de los censos de 1869 y 1895 la anotación de conventillo aparece ocasionalmente en alguna hoja, pero no se advierte un criterio uniforme para dichas calificaciones. El censo de 1904 sugiere, sin embargo, que además de las evaluaciones subjetivas del censista, el factor tamaño desempeñaba el papel principal. El censo da el número total de habitaciones de conventillo en la ciudad, dividiéndolo en categorías por su número de habitantes. Sólo el 14% de los conventillos eran edificios con treinta o menos moradores.

⁵⁴ Presentación de las cifras correspondientes a conventillos del censo municipal de 1904 (págs. 133-34):

daba notoriedad en los comentarios de la época, notoriedad que no tenían los alojamientos de otros sectores populares. Tal abundancia de información facilita el estudio del conventillo.

Los conventillos surgieron por primera vez en la ciudad en la década de 1850 cuando las casas de patio, ya deterioradas, ubicadas al sur de Plaza de Mayo se convirtieron en viviendas colectivas. Los inquilinatos atestados producían una renta alta sobre el creciente valor comercial de la tierra cerca del centro de Buenos Aires, y los conventillos competían entonces con las oficinas y con las residencias de los ricos en la utilización de la tierra. Dichos beneficios se agregaron a las presiones que producían cambios dentro del área de la plaza. Las paredes de ladrillo o de adobe, revocadas, de las casas de paño, estaban por lo general deterioradas después de cuarenta o cincuenta años. Estos viejos edificios, a menudo con sólo ligeras remodelaciones interiores, aportaban beneficios mucho más altos a los propietarios como inquilinatos que como casas para las clases pudientes.

Edificios especialmente construidos con ese fin también se agregaron a los conventillos ya existentes en el área de la plaza. Uno de los primeros ejemplos registrados se refiere a un grupo de comerciantes italianos que, en 1867, alquilaron por veinte años varios lotes baldíos en las calles Corrientes y Lavalle y levantaron edificios baratos para alojamiento. A fines de ese año dos nuevos conventillos construidos sobre Corrientes entre Talcahuano y Uruguay ya estaban repletos. Cada uno de ellos tenía treinta habitaciones que medían 5 x 5 metros. El alquiler inicial, cuatro pesos oro por habitación, era una verdadera ganga, dado que insumía sólo el 20 % del salario mensual de un obrero no especializado⁵⁵. La construcción de nuevos conventillos llevó a *La Prensa*, a principios de 1871, a comentar:

“El sistema se ha generalizado de construir en pequeños te-

| | | | | | | | |
|--------------------------|------|-------|--------|---------|---------|---------|-----|
| Número de habitantes | 1-30 | 31-50 | 51-100 | 101-150 | 151-200 | 201-300 | 300 |
| % habitaciones | 13,8 | 24,7 | 35,8 | 16,4 | 4,8 | 3,4 | 1,1 |
| N = 43.873 habitaciones. | | | | | | | |

⁵⁵ *La Prensa*, 8 de setiembre de 1901, pág. 4.



Fig. 32. Patio de un conventillo típico, alrededor de 1910. (Archivo General de la Nación)

renos gran cantidad de habitaciones hechas con materiales de poco costo y de tales condiciones que produzcan un alquiler de 3 a 4 σ_0 , al mismo tiempo que por su alquiler barato, sus loca-

lidades están al alcance de los jornales proletarios y gentes que no les importa vivir mal y hacinados como si no fuesen entes humanos, sin consideración a la salubridad y a la moral." ⁵⁶

En 1880 cerca de 300 de los 2.000 conventillos de la ciudad eran nuevos, expresamente contruidos para ese fin ⁵⁷.

Ya fuera remodelación de una casa antigua o una construcción nueva levantada con fines de especulación, el conventillo adoptó la planta de rectángulo alargado propia de la casa con patio y adecuada a la subdivisión de las manzanas en Buenos Aires. El lote del conventillo, en consecuencia, medía de tres a seis veces su ancho. El frente usual era de 8,66 metros, especialmente en el área de la plaza, donde el trazado de calles y manzanas databa del siglo xvii. Los materiales de construcción y el tamaño de las habitaciones variaban en algo, de acuerdo a la ubicación y época; un conventillo podía tener uno o dos pisos. El esquema general y la estructura del conventillo fue muy constante durante el período que va desde 1870 a 1910. Se conservó la planta de la casa con patio, con una sola puerta de calle, las habitaciones que dan sobre los patios interiores, letrinas en los fondos, y sin ventanas exteriores, salvo las pocas enrejadas del frente. Las habitaciones tenían generalmente 4 x 4 metros y cielorrasos de 4,25 metros de altura, como los de los edificios más viejos, con tendencia a disminuir a 2,75 metros en 1900. A causa del valor de la tierra, los patios se estrechaban hasta convertirse en poco más que corredores.

Al mismo tiempo, los inquilinatos, al albergar unas 350 personas en un edificio que antes había acomodado a 25 miembros de una familia y su personal de servicio, redujo agudamente el precio de los alquileres individuales. Ello contribuía a que el nuevo habitante de la ciudad pudiera estrechar la brecha que separaba el costo de vida de su salario. Los hombres solteros se agrupaban de a seis o siete para compartir una habitación. Familias de cinco o seis miembros alquilaban una sola habitación y con frecuencia admitían en ella a parientes o compatriotas a fin de compartir los gastos.

⁵⁶ *La Prensa*, 27 de febrero de 1871, pág. 1.

⁵⁷ *La Prensa*, 8 de setiembre de 1901, pág. 4.

En estos ambientes, era indudable que a la vida jamás le faltaba agitación, emoción y proximidad con los propios compañeros⁵⁸. Cada unidad o habitación disponía de alguna intimidad mientras la puerta permaneciera cerrada y una cortina cubriera la única ventana que daba al patio. Los conventillos rara vez tenían cocinas comunes y la mayoría de los grupos cocinaban en braseros de carbón, colocados en un cajón o repisa a la entrada de las habitaciones o, algunas veces, adentro. Otros cajones a la entrada solían tener una palangana para lavar o servían para recoger los residuos. El mobiliaje era escaso. Una cama de dos plazas o algunos elásticos servían de cama alternadamente durante las 24 horas, a los seis o siete hombres solteros que vivían en la misma pieza. Una mesa de pino, algunos bancos o sillas, uno que otro baúl viejo, quizás una máquina de coser y cajones completaban el amoblamiento. En verano la luz entraba por la puerta y ventana abiertas; en otras estaciones y de noche, se recurría a una lámpara de querosene o gas, o algunas veces a una lamparilla eléctrica. Retratos de héroes populares, generales o reyes recortados de las revistas, una imagen de la Virgen o un par de santos, tal vez una fotografía desvaída de parientes todavía en Europa, aparecían en las paredes que alguna vez habían sido blanqueadas.

Por lo general la jornada se iniciaba temprano —a las 4 y 30 en verano y a las 6 en invierno—, cuando los hombres se marchaban sin hacer ruido y con frecuencia sin desayunar para no despertar a los niños en estas hacinadas viviendas. Poco después comenzaba el ajetreo de las mujeres y los niños mayores: ponían agua o leche en el brasero, iban al mercado o regateaban en sus puertas con los vendedores ambulantes que ofrecían verduras o frutas. A las 9 los niños partían a recorrer las calles en busca de algún trabajo; los que tenían 7 u 8 años asistían

⁵⁸ El material descriptivo sobre el conventillo se basa en diversas fuentes autorizadas: *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, 1908, Nº 5, págs. 230-40; *La Prensa*, 8 de setiembre de 1901, pág. 4; Adrián Padroni, *Los trabajadores en la Argentina*, págs. 126-33; Guillermo Rawson, "Estudio sobre las casas de inquilinato en Buenos Aires", en *Escritos y discursos*, 2 v., Buenos Aires, 1891, II, 110-14, 142-44; Samuel Gache, *Les logements ouvriers à Buenos Aires*, Paris, 1900.

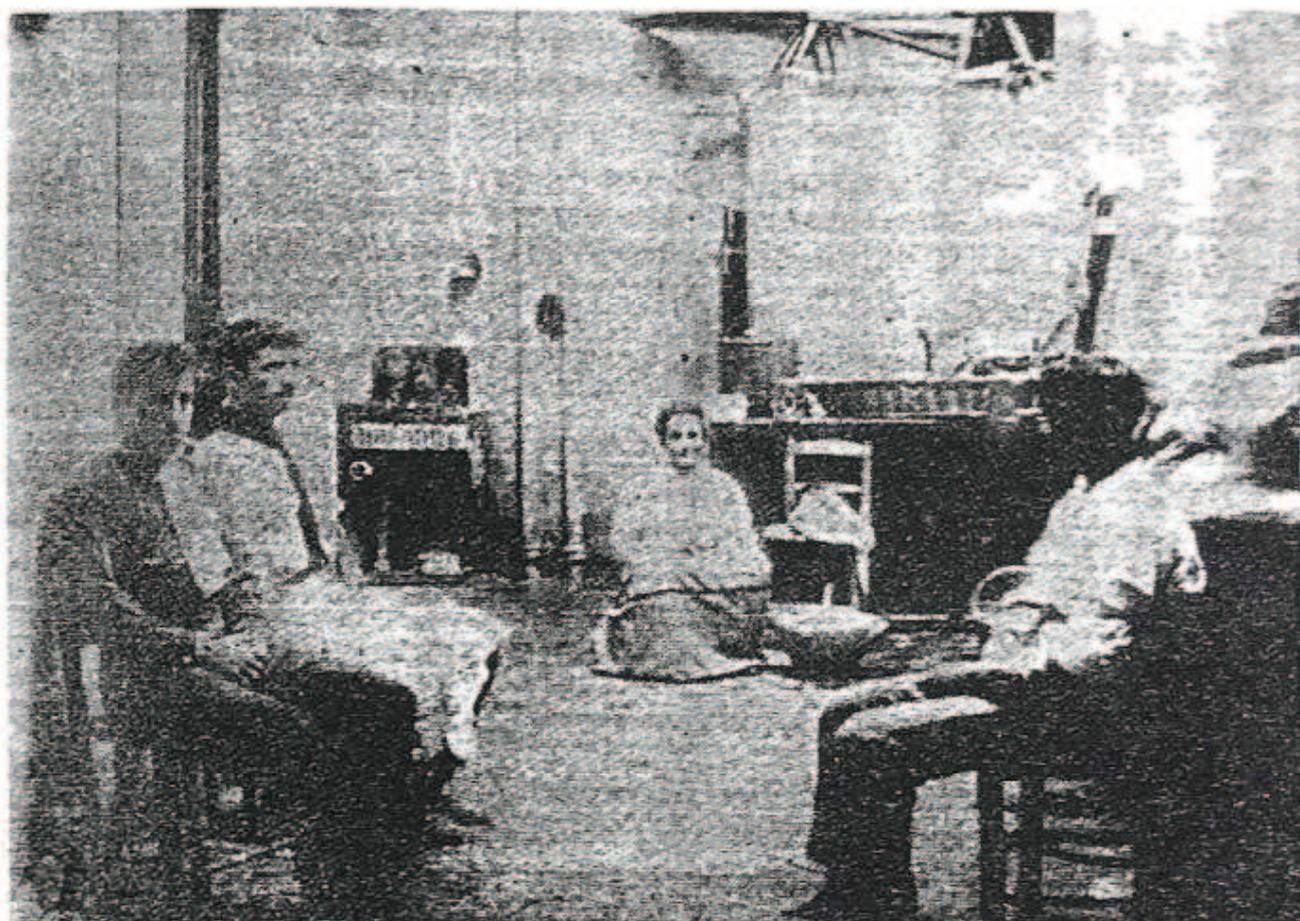


Fig. 33. Patio de una casa de turcos en la calle Tres Sargentos, marzo de 1902. (Archivo General de la Nación)

al primero o segundo grado de la escuela primaria. Desde más temprano las mujeres ya habían comenzado su trabajo a destajo —cosiendo, liando cigarros, planchando o lavando. A las 11 y 30 regresaban los hombres para comer de prisa un puchero aguachento o algún plato hecho con maíz. La tarde traía el bullicio que a menudo se asocia con los conventillos. A pesar de las precauciones de los propietarios para evitar familias numerosas, la mitad de los ocupantes del conventillo tenían con frecuencia menos de quince años y era común que los menores gritaran, riñeran y jugaran en el patio. Los hombres volvían de su trabajo a las 6 ó 6 y 30 y poco después cenaban, por lo general un guiso; a las 10 y 30 casi todo el mundo estaba en la cama. Los feriados religiosos y patrióticos rompían la rutina. Entonces los acordeones, violines y guitarras tocaban danzas y canciones del viejo mundo, dando vida a estos ambientes grises.

Una botella de vino y ocasionalmente caña, daba calor a los cuerpos cansados y los conventillos adquirían una vida y un brillo del que por lo general carecían.

Tanto el conventillo como las pensiones del centro servían de albergue a los miembros recién llegados a la ciudad. Así, muchos europeos pobres transitaban el camino hacia su radicación permanente. Sólo el censo de 1887 distinguió entre los moradores de conventillos los argentinos nativos y los extranjeros, registrando un 72 % de extranjeros para el centro, mientras que el porcentaje para toda la ciudad era del 66 % * 59. Un estudio de los conventillos del Censo del Distrito 1 (limitado por el Paseo de Julio y las calles Rivadavia, Maipú y Córdoba), según las planillas del censo de 1869 hace pensar en una incidencia aún más grande de extranjeros en la población de los conventillos (véase el cuadro 8). De las 707 personas registradas en ocho conventillos, 468 (66 %) eran extranjeros. Si se agregaban los 180 menores de 14 años, nacidos de padres inmigrantes, el componente de "extranjeros" aumenta a 92 %.

Otras características surgen del estudio de varios conventillos en este distrito. Ocasionalmente un conventillo era habitado por un grupo étnico casi homogéneo. Los de San Martín 256-258 y el de Tucumán 17 tenían un 93 % y 87 % respectivamente de población adulta italiana (véase el cuadro 8). Con más frecuencia, a pesar de que podía predominar una, el conventillo albergaba a varias nacionalidades. No obstante, en estos casos, cada habitación individual ocupada ya fuera por una familia o por un grupo de solteros, pertenecía a una sola nacionalidad. Podía presumirse que dichas personas también eran de la misma región y quizás del mismo pueblo. Asimismo pocos matrimonios se concertaban entre distintas nacionalidades. Ocasionalmente, cuando los niños mayores habían nacido en Eu-

* Ambos porcentajes eran considerablemente más altos que el general de extranjeros en el Centro (60 %) o para toda la ciudad (53 %) (véase el cuadro 4). El hecho de que el censo municipal de 1904 señalara que los menores de 14 años constituían el 35 % de la población que vivía en conventillos (1904, pág. 132) confirma la impresión de que la mayoría de esos niños nacidos en Buenos Aires eran hijos de inmigrantes.

⁵⁹ *Censo de la ciudad de Buenos Aires*, 1887, II, pág. 30.



Fig. 34. Familia de inmigrantes (marzo de 1905). (Archivo General de la Nación)

rópa y los menores-en Argentina, podía estimarse la fecha de su llegada al país. En otros casos sólo podía presumirse por el tiempo de su residencia si el matrimonio entre dos personas de la misma nacionalidad tuvo lugar en Europa o en Buenos Aires.

Además del predominio de extranjeros y de la reunión de los que tenían los mismos antecedentes étnicos, se registraba la similitud de ocupaciones entre los habitantes del conventillo (véase el cuadro 8). De las 101 mujeres empleadas (aproximadamente la mitad de la población femenina adulta) de este distrito, todas, excepto una vendedora de cigarrillos, eran lavanderas o costureras o sirvientas. Todos los hombres se vinculaban a los trabajos manuales: más de la mitad jornaleros, peones y sirvientes; el resto: carpinteros, albañiles, zapateros, sastres y empleados de comercio.

Los conventillos, en gran medida por su tamaño y a veces

por la composición extranjera de sus moradores, atraían periódicamente la atención pública. Durante la epidemia de fiebre amarilla de 1871, el ataque sensacionalista del periodismo se centró de inmediato en los conventillos, no sólo porque la epidemia apareció primero en uno de la parroquia de San Telmo, sino también porque la enfermedad se extendió aceleradamente a otros conventillos de la ciudad. En la búsqueda desesperada por encontrar la causa de esta enfermedad a menudo fatal, se escudriñaron los conventillos atestados, los saladeros de carne, las letrinas y las calles en que se volcaban los desperdicios. Las comisiones de salud pública establecidas en cada parroquia para controlar la epidemia cayeron con mano pesada sobre los conventillos. En la parroquia de San Nicolás, a fines de mayo, más de la mitad de los conventillos habían sido evacuados por la fuerza ⁶⁰. Esa forzada expulsión sólo dio como resultado un hacinamiento mayor en otra parte, ya que los evacuados de una zona se trasladaban con sus amigos y parientes a otro conventillo. Siguieron muchas reglamentaciones poco realistas. El Concejo Deliberante estableció que las habitaciones de los conventillos debían tener por lo menos cuatro metros de altura y que cada ocupante debía disponer de un espacio de 28 metros cúbicos; ello equivalía a una ocupación máxima de dos personas por cuarto. Otras ordenanzas prohibían los pisos o patios de tierra y exigían un blanqueo anual interior y exterior o disponían que se colocaran cielorrasos bajo los techos de zinc o de metal corrugado ⁶¹. Cuando el Concejo Deliberante se enteró de condiciones de hacinamiento tales que la gente dormía en los patios y techos de los conventillos, se dictó una ordenanza que quitaba hasta el alivio de la brisa en las calurosas noches de verano al establecer que nadie podía dormir a cielo abierto ⁶².

El fantasma de la fiebre amarilla continuó fijando la atención pública en este tipo de alojamiento durante varios años. Las reiteradas reglamentaciones, ordenanzas e inspecciones, sin embargo, indican que la Municipalidad sostenía una batalla per-

⁶⁰ *La Prensa*, 22 de mayo de 1871, pág. 2.

⁶¹ *Actas*, 1871, 5 y 14 de junio, págs. 120, 156-26.

⁶² *Actas*, 1873, 20 de marzo, pág. 110.

dida con los recién llegados, necesitados de habitaciones baratas, y con los propietarios, deseosos de mayores beneficios. Se observó que, a pesar de la vigilancia de las comisiones de salud pública:

“... en la práctica, la comisión hace dejar en una habitación 2 ó 3 camas, pero por la noche entran a esa habitación 8 y 10 individuos que duermen en el suelo o en sus monturas, como los aguadores y porteadores, y eso cuando esas 2 camas no son de las de turno y de alquiler, que son ocupadas por diferentes individuos durante horas determinadas de las 24 del día.”⁶³

Al mismo tiempo, los propietarios de los conventillos y de apartamentos cobraban buenos dividendos. *La Prensa* publicó en 1874: “Los conventillos dan de 30 a 36 % anual a sus propietarios, quienes son los más ricos y respetables hombres de Bs. As.”⁶⁴ En 1875, en un esfuerzo para ampliar las reglamentaciones con el fin de abarcar las casas de pequeños departamentos, donde los abusos eran mayores, el Concejo Deliberante puso en marcha un nuevo sistema de licencias que requería la inspección de cualquier establecimiento de renta de cuatro o más habitaciones⁶⁵.

Desgraciadamente, la Municipalidad carecía de autoridad para hacer cumplir sus reformas. La expulsión de los ocupantes siguió siendo la única arma del Concejo frente a la amenaza de epidemias. El temor de otro brote de fiebre amarilla a fines de 1879 tuvo como consecuencia nuevas expulsiones. Un incidente particularmente dramático ocurrió en la parroquia de Monserrat, donde las autoridades llegaron por la noche y sacaron a la calle a los hombres, mujeres y niños, junto con el mobiliario⁶⁶. Los intentos de alejar los conventillos del radio céntrico mediante impuestos, no dieron mejores resultados. Tales impuestos caían simplemente sobre las espaldas de los inquilinos en forma de alquileres más altos⁶⁷. Hasta el proyecto de Alvear en la década de 1880 —de que la Municipalidad cons-

⁶³ *La Prensa*, 30 de diciembre de 1873, pág. 1.

⁶⁴ *La Prensa*, 3 de enero de 1874, pág. 1.

⁶⁵ *Actas*, 1875, 30 de octubre, págs. 442-46.

⁶⁶ *La Prensa*, 28 de noviembre de 1879, pág. 1.

⁶⁷ *Memoria de la Municipalidad*, 1879, I, 30-31.

truyera y administrara varios conventillos modelo— fracasaron ante el principio de que el gobierno no debía competir con los negocios privados ⁶⁸.

Como los conventillos solucionaban en verdad la necesidad del obrero, ofreciéndole un albergue barato, y al mismo tiempo daban pingües beneficios a los propietarios, su número aumentó constantemente hasta la década de 1890. Desde entonces, aunque aumentaba el número de sus moradores, los conventillos registrados en la ciudad siguieron siendo aproximadamente los mismos: 2.500 (véase el cuadro 9). Desvanecido el peligro de la fiebre amarilla, el público en general prestó poca atención a los problemas sanitarios de esas islas atestadas de recién llegados. Casi ninguno de los conventillos de la Boca satisfacía las exigencias mínimas de la ciudad en materia de edificación, de letrinas o mantenimiento ⁶⁹. Aun cuando enfermedades tales como la tuberculosis, la escarlatina y la difteria eran comunes entre los habitantes de los conventillos, las relativamente ineficaces actividades de inspección y expulsión que ejercían las comisiones de salud pública en cada parroquia, seguían siendo las únicas armas utilizadas para combatir las. En verdad, los inspectores municipales frecuentemente aceptaban la inhabilitación de los conventillos y llevaban a cabo su tarea dando cifras de ocupaciones menores de las reales.

El aumento de los alquileres favoreció un mayor hacinamiento. La pieza de conventillo que en 1870, en el pico del auge, costaba cuatro pesos oro había duplicado su alquiler en 1890 (véase el cuadro 9). Ilustra acerca de las condiciones de apinamiento el informe de un diario de 1887:

“El conventillo de la calle Salta 807 tiene 8 piezas habitadas por 48 personas. En el cuarto n^o 5, de 5 varas por 6 dormía un matrimonio, una niña de 15 años y 6 hombres. En la pieza n^o 2, de 5 por 5 dormía una mujer cuyo marido estaba en el lazareto y 5 hombres más. Dos cocinas albergaban 11 hombres y la pieza n^o 7, a 6 hombres.” ⁷⁰

⁶⁸ *La Prensa*, 17 de diciembre de 1882, pág. 1.

⁶⁹ *La Prensa*, 12 de enero, 19 de febrero de 1889, págs. 5 y 6 respectivamente.

⁷⁰ *La Prensa*, 15 de setiembre de 1887, pág. 5.

Algunos años después, en una sorpresiva visita nocturna a los conventillos de la Boca, el jefe del servicio de salud pública encontró habitaciones en las cuales dormían doce personas. Los alquileres de los conventillos mostraron poca tendencia a la baja durante la depresión de principios de la década de 1890 y recobraron su tendencia alcista durante el período de prosperidad que comenzó en 1905. En 1910, el precio de una pieza de conventillo había llegado a 12 pesos oro, tres veces más que el de 1870. Los costos de habitaciones humildes eran ocho veces mayores que en París y Londres ⁷¹.

A pesar del hacinamiento estimulado por los alquileres siempre en alza, las condiciones sanitarias de los conventillos mejoraron perceptiblemente durante la primera década del siglo xx. El centro de Buenos Aires tenía ahora agua corriente, cloacas y recolección de desperdicios. Los habitantes de los conventillos se beneficiaron mucho con estos servicios municipales posibles, en gran medida, por su concentración en la zona céntrica.

Los propietarios se resistían a las ordenanzas, como en 1893, cuando se estableció que debían proveer por lo menos una ducha para hombres y otra para mujeres ⁷². Continuaron las exenciones y evasiones; sin embargo, el Concejo Deliberante insistió en 1899 en que hubiera una ducha por cada 10 habitaciones ⁷³. En la práctica, dichas instalaciones jamás alcanzaron los niveles establecidos por la Municipalidad; en 1904 había aún un promedio de un cuarto de baño con ducha para cada 60 personas ⁷⁴. Pero este tipo de ordenanza abrió el camino para nuevas mejoras y, en ocasiones, para su obtención.

⁷¹ Basado en cálculos de 1912 sobre una renta mensual promedio para la habitación de un conventillo, de 30 pesos, o 14 pesos oro, que representaba ocho o diez veces más de lo que se pagaba en París o en Londres; véase Casimiro Prieto Costa, "Las viviendas de la Capital Federal" en *Boletín del Museo Social Argentino*, 1920, IX, pág. 542.

⁷² *Actas*, 1893, 8 de mayo, pág. 246.

⁷³ *Actas*, 1893, 8 de noviembre, pág. 566; 1894, 13 de abril, 3 de agosto, pág. 101, 308; 1899, 3 de octubre, 26 de diciembre, págs. 325, 540.

⁷⁴ Domingo Silva, "La habitación higiénica para el obrero", en *Revista Municipal*, I, N.º 46, 5 de diciembre de 1904, págs. 1-3, proporciona una excelente descripción de las condiciones en el conventillo, junto con un estudio de los cambios producidos en esas viviendas desde la década de 1870.

Si bien las condiciones distaban mucho de ser ideales, mostraron alguna mejora respecto de la década de 1870. En 1900 los conventillos, por lo general, tenían un patio de cemento, en algunos casos hasta de cinco metros de ancho, baños, y cierta instalación para duchas. Un informe registraba, no obstante, que, a menudo, entre 20 y 70 personas disponían de una sola letrina y "las emanaciones amoniacaes que se desprenden en su interior hacen experimentar malestar y lagrimeo a los que penetran en ellas."⁷⁵ Las habitaciones eran algo más chicas desde 1870, pero los materiales de construcción y los métodos habían mejorado. Cada habitación tenía ahora una puerta y una ventana, en tanto que en 1870 muchas carecían de éstas y sólo unas tablas servían de puerta. La construcción de veredas y la pavimentación de las calles y la edificación de las casas por encima del nivel de la calzada, sirvieron para paliar algunos de los efectos de la anegabilidad y humedad de épocas anteriores.

El mejoramiento de los conventillos en el centro no se produjo en los suburbios. Al mismo tiempo que se expandían las casas bajas aumentaban aquellas que alquilaban dos o tres habitaciones o que tomaban varios huéspedes; no estamos en condiciones ni de medir ni de ubicar este aumento, pues aquellos que tenían menos de cinco habitaciones para alquilar o menos de cinco huéspedes escapaban a cualquier inspección municipal. Los alquileres podían ser más baratos que en los conventillos, pero con frecuencia las condiciones eran peores, dado que muchos de los alojamientos todavía carecían de agua corriente y cloacas⁷⁶.

En el Centro las mejores condiciones de los conventillos se pagaban a un precio en constante aumento. Los alquileres constituían una parte tan substancial y fija del presupuesto del obrero que los aumentos comenzaron a provocar la protesta de los inquilinos. Por primera vez en 1890 los inquilinos organizaron una comisión que tomara medidas contra los propieta-

⁷⁵ *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, 1908, Nº 5, pág. 231; sobre las condiciones de hacinamiento véase también *Boletín del Museo Social Argentino*, 1919, VIII, págs. 225.

⁷⁶ Silva, "La habitación higiénica para el obrero", y *La Prensa*, 23 de mayo de 1905, pág. 6.

rios⁷⁷. El movimiento fracasó entonces, pero resurgió en 1893, aunque volvió a fracasar por falta de unidad de los inquilinos de los conventillos⁷⁸.

Un importante aumento en 1907 provocó nuevas protestas y condujo a la famosa "Huelga de Inquilinos". Esta huelga, que culminó a fines de 1907, parece haber comenzado como un rechazo espontáneo de los inquilinos en varios conventillos del sur de Plaza de Mayo, a pagar alquileres más altos a causa del aumento de los impuestos municipales. Desde la vecindad de Plaza Constitución el movimiento se extendió rápidamente a la Boca y Barracas y luego al norte, en Palermo. Marchas de niños con escobas al hombro "para barrer a los caseros" recorrieron la Boca y otras zonas tratando de lograr adeptos al movimiento⁷⁹.

La asociación de propietarios adoptó una línea dura y se mostró decidida a iniciar acciones judiciales para desalojar a los inquilinos huelguistas⁸⁰. Aprovecharon la experiencia recogida a lo largo de muchos años durante los cuales se habían beneficiado con un mercado favorable. El propietario porteño exigía siempre que el inquilino suministrara una garantía o un depósito, pagara varios meses por adelantado, o pagara los dos primeros meses sin recibir recibo. En este último caso el propietario sólo daba un recibo cuando se le pagaba el tercer mes de alquiler, marcado y fechado como si fuera del primero. En consecuencia, cualquier inquilino demandado por falta de pago, aparecía ante el tribunal con una mora de dos meses. Además, los casos se ventilaban ante el juez de paz local, figura política de considerable autoridad en la parroquia o distrito policial. Tales funcionarios respondían con frecuencia a los intereses del propietario influyente más que a los de los inquilinos, que a menudo eran obreros analfabetos, extranjeros, y además sucios.

La lucha se extendió hasta octubre y los inquilinos persis-

⁷⁷ *La Prensa*, 13 de noviembre de 1890, pág. 6.

⁷⁸ *La Voz de la Iglesia*, 3 y 21 de junio de 1893; 5 de noviembre de 1894, pág. 1, citada en Hobart A. Spalding, Jr., "Cuando los inquilinos hacen huelga..." en *Extra*, II, N° 14, setiembre de 1966, pág. 34.

⁷⁹ *Caras y Caretas*, X, N° 468, 21 de setiembre de 1907, sin numerar.

⁸⁰ *La Prensa*, 5 de octubre de 1907, pág. 6.

tieron en exigir una reducción del 30% en los alquileres; así la violencia comenzó a signar los desalojos forzosos. Después de varios choques entre los huelguistas y la policía, corrió sangre en la parroquia de San Telmo. Un joven de 18 años, Miguel Pepe, murió, y tres más resultaron heridos en un tiroteo. Su funeral y la marcha de protesta de 15.000 personas que lo acompañó, hizo un recorrido desde Plaza Once a Congreso, y luego por Avenida de Mayo para terminar en Plaza San Martín. Se produjeron más incidentes y tiroteos⁸¹. La policía respondió a las manifestaciones con impresionantes demostraciones de fuerza. A causa de los desalojos que siguieron los jueces de paz debieron ser custodiados por 100 bomberos armados con máuser, un escuadrón adicional de bomberos con mangueras, cincuenta policías armados y cincuenta policías montados del escuadrón especial de la ciudad. Con frecuencia el Jefe de Policía intervino en negociaciones sobre el terreno que, a veces, terminaban en acuerdos entre los propietarios y los inquilinos⁸².

A fines de octubre y principios de noviembre, en el momento culminante del conflicto, se estimó que 2.000 conventillos y 120.000 personas estaban involucradas en la huelga⁸³. Finalmente, los inquilinos fueron derrotados por los propietarios, mejor organizados y apoyados. A principios de diciembre la asociación de propietarios respondió a los huelguistas con sus condiciones: dos meses de depósito de todo inquilino, quien debía además probar el pago de los últimos cuatro meses de alquiler en su residencia anterior. Además, la asociación confeccionó una lista negra que incluía delincuentes e inquilinos indeseables⁸⁴. Poco a poco los inquilinos fueron desalojados, expulsados o, con la promesa de reparación o mejoras en los edificios, siguieron pagando alquileres mayores. Meses después, sólo quedaban recuerdos de la "Huelga de Inquilinos". A mediados de 1908 un periodista informó haber observado que casi

⁸¹ *La Prensa*, 23, 24 y 28 de octubre de 1907, págs. 5, 9, 7 respectivamente; *Caras y Caretas*, X, N° 174, 2 de noviembre de 1907, sin numerar.

⁸² *La Prensa*, 1°, 6 y 15 de noviembre de 1907, págs. 8, 6 y 5 respectivamente.

⁸³ Spalding Jr., "Cuando los inquilinos hacen huelga...", pág. 38.

⁸⁴ *La Prensa*, 5 de diciembre de 1907, pág. 9.

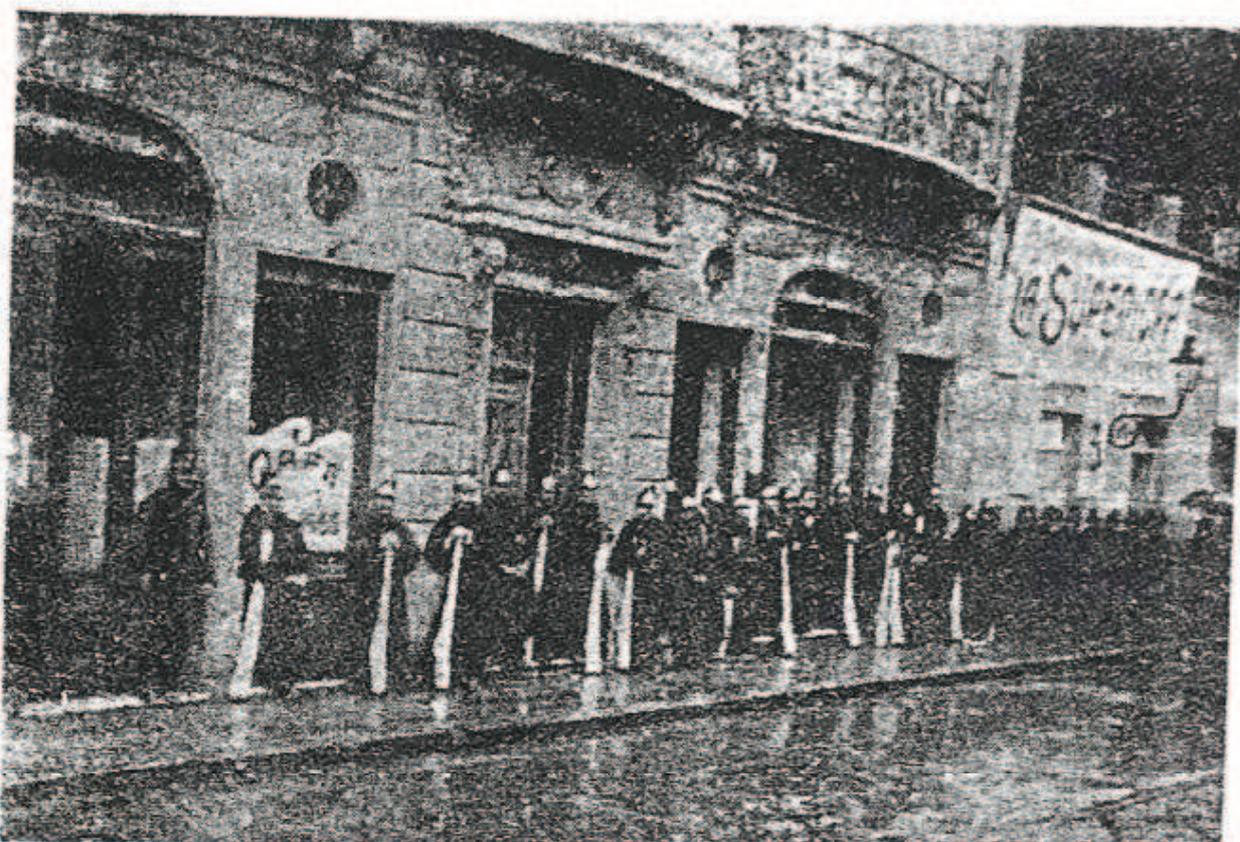


Fig. 35. La policía procede a desalojar el conventillo de Defensa 830, durante la huelga de inquilinos de octubre 1907. (Archivo General de la Nación)

todos los conventillos involucrados en la huelga estaban en peores condiciones que antes, y que los propietarios prestaban poca atención a las ordenanzas municipales⁸⁵.

La Plaza de Mayo era un poderoso imán que atraía a los inmigrantes pobres y a los porteños ricos hacia el centro de la ciudad. Los que vivían en los conventillos preferían la plaza a causa de la proximidad a su trabajo y allí se quedaban porque no podían pagar el alto costo del transporte hasta los barrios distantes. Los ricos, aunque se mudaron desde el sur al norte de la plaza, tampoco estaban dispuestos a abandonar esta zona por los barrios suburbanos. La alta concentración de las instituciones sociales, económicas y políticas alrededor de la plaza, así como la poderosa tradición que hacía de ella una zona residencial de prestigio, ataba a la clase alta al centro de la ciudad.

⁸⁵ *Prensa*, 18 de mayo de 1908, pág. 7.

El conventillo y el palacio tipificaban la evolución de los alrededores de Plaza de Mayo. El conventillo era el alojamiento obrero más identificable y característico del centro de la ciudad. Constituía el principal albergue para los recién llegados y muchos de sus rasgos eran compartidos por otro tipo de alojamientos populares en la zona céntrica. El palacio era la exuberante expresión del materialismo y del consumo dispendioso propio de la clase alta urbana en los períodos de prosperidad de 1884-89 y 1905-12. Los que no podían alcanzar este nivel emularon su opulencia en una escala menor, en chalets y casas.

La tendencia hacia afuera fue protagonizada por otros grupos. Los años de prosperidad trajeron no sólo crecimiento demográfico, sino también mayores oportunidades. Al obrero aclimatado al medio ambiente porteño y que poseía un oficio o ahorros, el progreso lo llevaba hacia los suburbios. Los hijos e hijas de inmigrantes buscaron un lote de tierra y un hogar en las afueras. Después de la electrificación y unificación del sistema tranviario, las bajas tarifas apoyaron firmemente esos esfuerzos y acentuaron este desplazamiento.

X