



N°131

***“Imaginando una Modernidad”***

**Autor: Rodolfo Giunta.**

**Comentaristas:  
Miguel Guérin y Mario Sabugo.**

**Diciembre de 2002**

# Imaginando una Modernidad

## 1. Introducción

### 1. 1. ¿Todo tiempo pasado fue mejor?

En la historiografía urbana de Buenos Aires, se suele diferenciar la ciudad moderna que se desplegó en las últimas décadas del siglo XIX de una "Gran Aldea" previa, que para algunos autores se retrotrae hasta 1810<sup>1</sup>. La seductora contradicción del título de la novela de Lucio V. López<sup>2</sup> al expresar una "Gran" dimensión física sin mayor jerarquía urbana que una "Aldea", se convirtió en el contraste preferido para quienes presentaron un acelerado proceso de modernización que posibilitó a la ciudad de Buenos Aires convertirse en pocos años en "La París de América".

De hecho a partir de 1880, arrancando con la capitalización Federal y el proyecto de Torcuato de Alvear como Intendente, la contraparte de la modernización fue el borrado, prolijamente hecho, de las huellas previas. ¿Cuál era ese pasado urbano del cual había que diferenciarse? Por cierto la "Gran Aldea" quedaba anexada a lo colonial que era lo que se había convertido en todo un símbolo de atraso y cuya presencia todavía era significativa. Más allá de las reconocidas virtudes de las nuevas construcciones que conformaron posiblemente el patrimonio paradigmático de la ciudad de Buenos Aires, en su momento la "modernización" implicó una profunda "desmaterialización" de sus primeros tres siglos de existencia en cuyo origen estaba el "modelo urbano" que planteaban las Ordenanzas sobre Descubrimientos nuevos y

---

<sup>1</sup> Cf. GUTMAN, MARGARITA (y) HARDOY, JORGE ENRIQUE (1992) Buenos Aires. Madrid: Editorial MAPFRE. El Capítulo III "La Ciudad Republicana, 1810-1880" comienza con la formación de la "Gran Aldea".

<sup>2</sup> LÓPEZ, LUCIO V. (1884) La Gran Aldea. Costumbres Bonaerenses. Buenos Aires: Imprenta Martín Biedma.

Poblaciones<sup>3</sup> dictadas en 1573 bajo el reinado de Felipe II. Sin embargo el mismo fue el resultado de una obra colectiva motivada por aquella experiencia única de enfrentarse a la necesidad de fundar ciudades en el proceso de colonización. La extrema simpleza de su diseño espacial no debe hacernos perder de vista la densidad cultural de su concepción. Su trazado regular, indicativo de una planificación racional del espacio recuperó las tradiciones más importantes de la experiencia occidental. Esto implica poder retrotraerse hasta Hipódamo de Mileto (siglo V a. C.) para ver que sus principios de orden y geometría aplicados en su momento solo a Mileto y El Pireo, pudieron expandirse plenamente en América generando esa clave de calles rectas que se cruzaban perpendicularmente. Aristóteles admiró la perfección teórica del planteo pero criticó la vulnerabilidad militar que ofrecía; instancia que posteriormente fue subsanada en los campamentos militares romanos. El castrum que se establecía en los territorios a conquistar, se basaba en dos ejes principales, que recibieron el nombre de cardo y decumanus, que se cruzaban en el centro de la ciudad; fenómeno que se tuvo en cuenta para ubicar la Plaza Mayor de las ciudades americanas.

En la Península Ibérica ya encontramos recomendaciones de un trazado ordenado en las *Siete Partidas* de Alfonso, plasmándose experiencias más regulares con Alfonso el Batallador (1104-1134) en la zona Vasco-Navarra, con ciudades como *Sangüesa* y *Puentelarreina*. Las ciudades de la Reconquista denotaban una clara influencia del tratado "El Dottzé del Crestiá" (1385) del monje franciscano Francesc Eximenic, para quien el cuadrado era la forma perfecta. Por el carácter estratégico-militar estas ciudades fueron amurralladas diferenciando claramente el ámbito urbano (intramuro) del ámbito rural (extramuro) tal como sucedía con las Bastidas del mediodía francés de los siglos XII al XIV. El cruce entre la experiencia occidental y la ciudad americana podría establecerse entre la

---

<sup>3</sup> A partir de la recopilación del visitador del Consejo de Indias Juan de Ovando formado por 148 capítulos: Descubrimientos (32); Nuevas Poblaciones (105) y Pacificaciones (11).

ciudad de Santa Fe de Granada fundada por los Reyes Católicos en 1492 para erradicar definitivamente la dominación de los moros y la ciudad de Santo Domingo que llevó a cabo Nicolás de Ovando (1506).

Un gran ejercicio de evaluación de experiencias válidas, a los fines de la colonización, que se fundamentaban teóricamente mediante los principales Tratados como el *De Architectura* de Marcus L. Vitrubio. Desde esta perspectiva la ciudad americana era "nueva" en su materialización pero de filiaciones culturales de muy larga duración en el tiempo. Sin embargo no sólo condensó sino que experimentó todo aquello que en Europa era teórico o al menos aplicado en muy contados casos: "Las teorías sobre la ciudad ideal cobraron especial atención durante el renacimiento italiano y fueron desarrolladas por autores como León Battista Alberti (1407-1472), Antonio Averlino *el Filarete* (1432-1502) o Francisco de Giorgi Martini (1439-1502). Algunos de estos tratadistas propusieron al lado de sus descripciones, modelos gráficos que resultaban de difícil aplicación en los apretados trazados de las ciudades europeas existentes"<sup>4</sup>. Toda una experiencia multiplicadora que hace de nuestro continente el ámbito privilegiado de la ciudad moderna (renacentista) que contemplaba incluso las propuestas de Tomás Moro para las ciudades de la isla *Utopía*.

Se trataba de un concepto de ciudad que superaba ampliamente la traza inicial (el diseño) y su posterior consolidación como espacio urbano construido (el trazado), lo cual equivale a decir que cada ciudad abarcaba una gran marca o impronta territorial. Debemos tener en cuenta que la formación misma de nuestro país se basó en la organización territorial de 13 ciudades fundadas desde 3 corrientes pobladoras, a partir de las cuales se organizaron con la Real Cédula de 1567, 2 gobernaciones (Buenos Aires y Tucumán) y 1 Corregimiento (el de Cuyo dependiente de la

---

<sup>4</sup> AGUILERAS ROJAS, JAVIER (1994) *Fundación de Ciudades Hispanoamericanas*. Madrid: MAPFRE.

Capitanía de Chile) formando parte del Virreinato del Perú hasta 1776, en que pasaron a formar parte del Virreinato del Río de la Plata. Con la Real Ordenanza de Intendentes de 1782 y su rápida modificación con las Reales Declaraciones de 1783, quedaron conformadas las 3 Intendencias que comprendían las futuras 13 provincias, a las que se sumó Entre Ríos en 1814, que participaron en la Organización Nacional mediante la sanción de la Constitución de 1853.

## 1.2. Una modernidad deseada

*“Este patrimonio [intangible] constituido con leyendas, historias, mitos, imágenes, pinturas, películas que hablan de la ciudad, han formado un imaginado múltiple, que no todos compartimos del mismo modo, del que seleccionamos fragmentos de relatos, y los combinamos en nuestro grupo, en nuestra propia persona, para armar una visión que nos deje un poco más tranquilos y ubicados en la ciudad. Para estabilizar nuestras experiencias urbanas en constante transición”*  
[GARCÍA CANCLINI, NÉSTOR (1999) Imaginarios urbanos. Buenos Aires: EUDEBA].

El mencionado contraste de rótulos entre “Gran Aldea” y “París de América”, relegó al primer período a cierta indefinición<sup>5</sup> y por cierto son escasas las investigaciones sobre Buenos Aires durante el lapso

---

<sup>5</sup> LIERNUR, FRANCISCO señaló que “es razonable pensar que durante su vertiginoso crecimiento Buenos Aires tuviera más aspecto de “Far West” que de chato pueblo colonial o de luminosa metrópolis europea”. La definió sugerentemente como “una ciudad efímera” que se fue diluyendo frente a la mirada de los investigadores ante la pérdida de rastros materiales sobre todo por una modalidad constructiva, por ejemplo para las estaciones de tren, que posibilitaba un rápido armado, desarmado y traslado, todo lo cual les otorgaba un carácter precario. LIERNUR, FRANCISCO (1992) “Una ciudad efímera. Consideraciones sobre las características materiales de Buenos Aires en la segunda mitad del siglo XIX”. En: Estudios Sociales, Revista Universitaria Semestral, N° 12. Santa Fe, Primer Semestre, (pp. 103-122)

comprendido entre sus capitalizaciones formales (Virreinal entre 1776-1810 y Federal a partir de 1880)<sup>6</sup>.

Desde mediados del siglo XIX y sobre todo en la década de los '60 se puede indagar la necesidad que tuvieron ciertos sectores sociales de instalar en la opinión pública un "deseo" colectivo de modernidad. Por otro lado la posibilidad de revertir el "ocultamiento" material, mediante el análisis de diversos imaginarios urbanos, nos permitirá recuperar una mayor heterogeneidad de conceptos de la modernidad, que ya estaban presentes en diversos discursos, originando tanto debates como implementaciones concretas, evitando caer en sentencias lineales que suelen "modelizar" y por tanto "homogeneizar" el proceso.

Por otro lado debemos tener en cuenta que Buenos Aires era una ciudad disputada entre la Provincia homónima y el Gobierno Nacional, mediante una Ley de "Compromiso" que se dilataba en el tiempo y sin duda fue el causante de inhibir grandes inversiones hasta el momento de una resolución definitiva y que la Municipalidad local no podía afrontar por sí misma. A lo cual se agregaron, por ejemplo, los gastos ocasionados por la Guerra de la Triple Alianza, que también se prolongó en el tiempo mucho más allá de lo previsto originalmente.

La progresiva materialización de la modernidad en Buenos Aires fue el fruto de diferentes imaginarios previos, que claramente desde la etapa rivadaviana generaron proyectos que, en algunos casos, se implementaron muchas décadas después. De allí que a mi entender resulte indispensable analizar cada uno de los períodos de construcción de imaginarios desde su gestación y no retroactivamente, en tanto el

---

<sup>6</sup> En el marco de las investigaciones realizadas en el IAA caben destacarse las investigaciones del Arquitecto Fernando Aliata por sus valiosos aportes sobre el período Rivadaviano y el Neoclacismo revalorizando la intervención del arquitecto Carlos Zucchi y de la Arq. Graciela Favelukes respecto al análisis de los espacios de representación en Planos y Plazas.

resultado suele ser para enfatizar ciertas ausencias.

## 2.- Desarrollo

### 2.1.- ¿Caos o Progreso?

*“Solamente se ve lo que ya se conoce y se entiende”*

JOHANN WOLFGANG VON GOETHE “Gespraech mit Mueller”  
(1819)

Un conjunto de comentarios, de amplia dispersión temática, rendían cuenta de lo ocurrido entre cada edición dominical del Semanario Literario “El Correo del Domingo”, que en su primera etapa se editó entre 1864 y 1868. El autor, José María Cantilo<sup>7</sup>, firmaba con el seudónimo “Bruno” las editoriales que llevaron los títulos de “La Semana” y “Crónicas”. Se trata de un discurso que transita por el borde de lo testimonial y lo ficcional, que según las necesidades del autor incluía diálogos propios de las obras teatrales, con algunos personajes paradigmáticos, por ejemplo “Don Roque” (muy crítico por ser un nostálgico de las tradiciones perdidas) o el “dandy Zoilo” (un representante de la juventud que expresaba los nuevos criterios de la época). Este “borde” lo llevó a Cantilo a escribir desde una doble posición: “actor involucrado”, en tanto relata sus vivencias desde una postura ficcional y “observador” o “espectador” que asume una actitud de juez ético desde donde podía ejercer una mirada crítica de la sociedad, donde encontramos los relatos más cercano a lo testimonial.

Se trata pues de una narrativa prolijamente controlada por Cantilo, no sólo para expresarse libremente detrás de un seudónimo (seguramente

---

<sup>7</sup> JOSÉ MARÍA CANTILO (1816/1872). Fue químico y boticario, y estando exiliado en Montevideo se vinculó al periodismo. De regreso a Buenos Aires fundó varios periódicos como “El Siglo”, “El Correo del Domingo” y “La Verdad”. Desempeñó diversos cargos públicos (Diputado en varias ocasiones y Secretario de Gobierno en otras) destacándose, a los fines del trabajo, el haber sido el primer Secretario de la Municipalidad de Buenos Aires (1856-59).

por ser un hombre público) sino con la clara intención de “moldear” la opinión pública mediante la oferta de nuevos parámetros de evaluación. Esa suerte de “caricatura” discursiva de la realidad que presentaba frecuentemente como “sus vivencias” pareciera ser la estrategia para lograr un mayor clima de confianza con sus lectores. La oferta del Semanario era muy amplia incluyendo desde fragmentos de novelas que se completaban en varias entregas y poesías, hasta figurines de moda, pasando por artículos de actualidad nacional e internacional, etc.<sup>8</sup>.

Uno de los discursos sobre Buenos Aires que pretendo analizar como imaginario del período<sup>9</sup>, es el resultado de una “reconstrucción” que en una primera etapa implicó la selección de todos los fragmentos que rendían cuenta de la ciudad en las editoriales y en una segunda etapa su organización temática, lo cual a su vez posibilitó confrontar la utilización de ciertos atributos, lo que me permitió comprender mejor el sentido de ciertos adjetivos utilizados (en definiciones y conceptos) despejando las “contradicciones” entre ficción y observación crítica, que aparecían en la lectura individual de cada fragmento. Se trata pues del análisis del discurso de Cantilo con relativa independencia de la intencionalidad del autor (en tanto no se proponía escribir estrictamente sobre Buenos Aires), como de sus controladas “estrategias” de enunciación en los temas tratados.

El interés en el “imaginario urbano” de José María Cantilo está dado por el hecho que nos permite recuperar por un lado las primeras vivencias del impacto de la Expansión Industrial en la vida cotidiana de ciudad de Buenos Aires y por otro lado por ser uno de los primeros intentos de “conceptualización” sobre lo “moderno” que se ofrece a la opinión pública. Cuando escribe Cantilo, Buenos Aires ya era imaginada como una París en

---

<sup>8</sup> Cf. AUZA, NÉSTOR TOMAS (1980) Correo del Domingo (1864-1868) (1879-1880). Buenos Aires: Instituto Histórico de la Organización Nacional.

<sup>9</sup> En las reuniones de Crítica del IAA presenté: “Buenos Aires en el Correo del Domingo” (1994) y “Entrando a la Gran Aldea” (1997).



menor escala o como señalaron algunos residentes extranjeros "...la ciudad tiene los atractivos de una buena ópera, bailes y clubs iguales a los de Europa, una sociedad tan liberal e ilustrada que se llama a Buenos Aires el Atenas de Sud América, y más que todo una atmósfera de actividad comercial e intelectual que sorprende agradablemente a los que visiten nuestras playas por primera vez"<sup>10</sup>, comentando los cambios acaecidos desde 1860.

## 2.2.- Una nueva concepción del tiempo.

*"Así, en el mundo ampliado, el impacto /.../ de toda la tecnología aceleradora tuvo al menos dos caras-apuró el tiempo de la existencia corriente y transformó la memoria de los años pasados, el material de la identidad de todos, en algo lento. Los recuerdos tienen la capacidad de convertirse en nostálgicos sólo después que los cambios hayan hecho posibles las comparaciones y que el pasado parezca irremisiblemente perdido!"*

KERN, Stephen (1983)

José María Cantilo en una de las Editoriales intentó definir qué era Buenos Aires. Mediante una sentencia fuerte sostuvo que era una "ciudad grande" (donde "grande" estaría más ligado a la jerarquía alcanzada que al tamaño) para contraponerse al concepto de "gran pueblo"; argumentando irónicamente que su decisión se basaba en el hecho que se podría pensar que estaba haciendo alusión a las virtudes ("gran") de sus habitantes ("pueblo").

---

<sup>10</sup> MULHALL, M. G. & E. T (1876) Manual de las Repúblicas del Plata. Buenos Aires: The Standard.

Sin duda hubiese podido utilizar la categoría de “pueblo grande” si la intención era evitar cualquier tipo de confusión interpretativa, resultando evidente el objetivo no sólo de brindar un concepto diferente sino de descartar todo tipo de referencias que remitiesen a la categoría de “pueblo”. Esa necesidad de una clara diferenciación entre lo que era un “pueblo y una “ciudad” se enmarca en toda una nueva formulación de conceptos que se estaba dando a nivel mundial sobre lo urbano, que rendía cuenta de los cambios trascendentes que estaban sufriendo las ciudades de mediados del siglo XIX. Gideon Sjöberg en el artículo *“Origen y evolución de las ciudades”* señaló que en el marco de unos cinco mil años que el hombre vive en ciudades “la proporción de la población humana concentrada en ciudades no empezó a aumentar de forma significativa hasta hace unos cien años” provocándose en ese momento no sólo un quiebre definitivo con las ciudades preindustriales sino la génesis de las mayores concentraciones humanas que haya conocido la humanidad.

Esta necesidad de diferenciación entre “pueblo” y “ciudad”, también la intentaron dirimir ciertos viajeros; tomaré como ejemplo a Richard Burton<sup>11</sup>: “Buenos Aires es evidentemente una ciudad; tiene un apresuramiento y excitación cívicos; hay una actitud pulida de ciudadano en ella; la primera mirada nos dice que no es, como Montevideo, un pueblo”. En ambos casos (Cantilo y Burton) podemos apreciar que no se recurrió tanto a una definición como a la posibilidad de establecer diferencias a partir de comparaciones efectuadas entre tipos de asentamientos urbanos. Así como Burton recurre a Montevideo para marcar diferencias más bien cívico-políticas<sup>12</sup>, Cantilo lo hizo con Asunción, para caracterizar estilos de vida que hacían de Asunción una ciudad “quieta, tranquila, contenida, fija; mira y no ve” (pasando en su

---

<sup>11</sup> BURTON, RICHARD F. *Letters from the battle-fields of Paraguay*. London, Tinsley brothers, 1870.

<sup>12</sup> Lo cual remite al concepto clásico de considerar a los habitantes de las ciudades como “ciudadanos” con determinados derechos de participación en el gobierno local.

discurso a estar asociada a lo tradicional) y de Buenos Aires una ciudad: “movible, anhelosa, mira hacia adelante; anda, alienta, se precipita, quisiera tener alas” (como fenómeno propio de aquellas ciudades que tenían una “vida moderna”).

La comparación de Cantilo resulta muy significativa y sin duda tenía mayor peso para la opinión pública local en tanto Buenos Aires, que nació como un derivado de Asunción, ya estaba experimentado un proceso transformador superior.

Por cierto cabe preguntarse ¿Qué implicaba esa “vida moderna” para Cantilo? Podrían desagregarse dos niveles: uno sensitivo “me refiero a ese vértigo que suele subir a la cabeza y produce emociones que no dejan pensar en mañana” y otro abstracto “eso solo pasa en las ciudades grandes, especialmente allí donde se vive según el modelo francés o más bien parisiense”. [Bruno “La Semana” en: Correo del Domingo. Número 24, del 12 de Junio de 1864, pp.370]<sup>13</sup>

Este modelo “parisiense”, en tanto imagen utilizada como si fuera un figurín de la moda indumentaria, seguramente provino de diferentes fuentes, desde la literatura francesa que empezaba a rendir cuenta de los profundos cambios físicos y sociales que se estaban operando desde hacía unas décadas en París<sup>14</sup>, hasta relatos, orales y escritos, de “viajeros” en ambos sentidos (los que venían de Europa y aquellos que viajaban a París). Resulta evidente que algunos sectores sociales de Buenos Aires, disponían de nuevos parámetros para poder “mirar” la profunda aceleración (“ese vértigo”) que parecía caracterizar a los fenómenos urbanos de la época, dónde lo “nuevo” estaba esencialmente ligado a la

---

<sup>13</sup> En las próximas citas: [CD, T. 1 N° 24, -12/JUN/1864-, pp. 370 (Bruno, “La Semana)]

<sup>14</sup> El Doctor Juan María Gutiérrez en su artículo “Estadística bibliográfica de Buenos Aires correspondiente al año de 1863” (La Revista de Buenos Aires, Tomo I) señaló: “Hemos deseado obtener noticias sobre el número de libros extranjeros que se consumen entre nosotros; pero no hemos obtenido resultados satisfactorios [...]. Como hasta ahora los libros no pagaban derechos al pasar por la Aduana, no han quedado consignados en los registros sino muy pocos hechos relativos á nuestro propósito.” (pp. 279).

velocidad. Stephen Kern en el capítulo "Speed"<sup>15</sup>, analizó toda una gama de repercusiones, favorables o detractoras, que tuvieron aquellas innovaciones que provocaron una profunda aceleración tanto en los procesos tecnificados como en la vivencia de los mismos, donde "muchos escritores, sin embargo, dieron la bienvenida al colapso de viejas empalizadas y consideraron a la nueva velocidad de modo favorable como un símbolo de vitalidad, una magnificación de las posibilidades de la experiencia, o como un antídoto al provincialismo" (pp. 128). Remarcando Kern que más allá de la posición asumida o "a pesar de la mezcla de sentimientos, sin embargo, se puede decir sin connotaciones que la nueva velocidad tuvo un profundo impacto en la civilización." (pp. 129).

La "velocidad" en el discurso de Cantilo apareció como el soporte de acciones sociales que cambiaron sus ritmos provocando un cambio cultural en cuanto a las expectativas respecto del tiempo y se densificaron socialmente por el número de personas implicadas. En tanto aceleración de prácticas, la velocidad estaría funcionando como una frontera entre tradición y progreso; en tanto densificación social como desviación de sentido de una inmigración pensada para el ámbito rural pero que estaba asentándose, más allá de lo previsto, en la dudad.

La presentación que hizo Cantilo de Buenos Aires como "babilonia" e "infierno"<sup>16</sup>, además de ofrecer un paisaje urbano muy diferente al de

---

<sup>15</sup> KERN, STEPHEN (1983) *The Culture of Time and Space 1880-1918*. Harvard University Press: Cambridge, Massachussetts.

<sup>16</sup> "Si no nos vamos a vivir a otra parte, en esta ciudad corremos riesgo de morir impensadamente. Los jinetes andan a escape, los carruajes disparan, los cargadores llenan las veredas con bultos encima, los albañiles no dejan paso por ellas ni á los enfermos; en la Bolsa hay una caballada, en las galerías del Cabildo grupos densos de gente afanada por ganar pleitos; por el muelle *no se puede pasar*, porque los changadores asaltan a la gente a fuerza de quererlas servir, los trenes de los caminos de fierro se obstruyen de pasajeros, en los hospitales no caben los enfermos![...]Tanto estrépito, tanto atropello, tanto gentío en las calles, tanto organillo, tanta casa que se hace ó que se rehace, tanto aguador con campanilla, tantos gritos, tanto mendigo, tanto vestido de cola, tanta máquina, es para desear huir mil leguas de aquí. Prefiero el Paraguay con su solemne silencio, sus patriarcales costumbres, sus trajes que no siguen los figurines, sus sombreros y la linterna en la mano, que esta babilonia, este infierno en que se ha convertido Buenos Aires. Probablemente me embarco en el primer vapor para

Lucio V. López <sup>17</sup>, reviste el interés de un desafío perceptual / vivencial de la “vida moderna” mediante el cual intentaba plantear a los lectores a una disyuntiva: aceptación del desafío o resguardo en un ámbito más “tradicional”.

La “velocidad” de crecimiento en la dimensión física de la ciudad, implicaba una fragmentación espacial, diferenciándose por un lado un centro y por otro lado suburbios resignificados<sup>18</sup>; esto también remitía al figurín parisino “Buenos Aires se va agrandando mucho. Ya la población del norte ignora lo que pasa en la del sud y á esta sucede lo mismo con aquella [...]. Nos vamos pareciendo mucho á Paris” [CD, T. 1 N° 42-16/OCT/1864], pp.658/9 (Bruno “La Semanal. Este asombro por el crecimiento también quedó reflejado en aquellos viajeros que visitaron la ciudad en más de una oportunidad. Tomaré como ejemplo el caso de Hadfield<sup>19</sup> quien al comparar sus viajes de 1853 y 1868 se vio impactado porque tanto su población como su tamaño se habían duplicado<sup>20</sup>, como

---

la Asunción.” [CD, T. I N° 45 —06/NOV/64-, pp. 706/7 (Bruno, La Semana)]. Argumentando posteriormente que “El aumento de la población condensada en la ciudad, ha producido la ventaja de que ya no haya donde vivir con el espacio que la higiene requiere, y que los mendigos súper abunden, y que centenares de muchachos entonen desde que Dios amanece los cánticos de lotería, y que otro centenar de arpistas, organistas con y sin monos ocupen las calles de sol á sol, dueños de la ciudad toda la noche si el negocio se presenta; y que haya barrios centrales que darían un capítulo á los Misterios de Paris y la yapa, barrios donde están en escena constante hombres y mujeres de todos los países del mundo, porque la inmigraron que llega no es solamente de industriales sino que trae también su parte de industriales en ramos de que no se ocupan los tratados de economía política, aunque suelen figurar en los cuadros estadísticos para señalar el grado de progreso de un pueblo, en sus hospitales y cárceles” [CD, T. II, N° 60, -19/FEB/1865- pp. 113/115 (Bruno, “La Semana”)].

<sup>17</sup> “En fin, yo, que había conocido aquel Buenos Aires de 1862, patriota, sencillo, sémitendero, sémicurial y sémi-aldea...”

<sup>18</sup> “El otro día no he podido menos de detenerme un momento á gozar de la vista que ofrece una hermosa casa de la calle Cangallo, entre Esmeralda y Suipacha, con su jardín y los frondosos arbustos del fondo. Estas bellezas no se encuentran sino en casas muy contadas del centro. El negocio hace estrecho todo; pronto se alquilará á tanto la pulgada de casa. Hay propietarios que piden un ojo de la cara por una vara de habitación. Está visto que dentro de muy poco tiempo las casas habitables, cómodas, modernas, elegantes, y con espacio para jardín, estarán en la parte que antes se llamaba suburbios y que se va convirtiendo en *villas*.” [CD, T. I N° 11, -13/MAR/1864, pp. 162 (Bruno “La Semana”)].

<sup>19</sup> HADFIELD, WILLIAM (1869). Brasil and the River Plate in 1868, showing the progress of those countries since the former visit in 1853. London: Bates, Hendy and Co.

<sup>20</sup> Según el Censo Nacional de 1869 la ciudad de Buenos Aires contaba con 171.404

así también por la jerarquía alcanzada: “Cuanto más miro a esta gran ciudad, más me llama la atención su crecimiento como también el lujo con el cual ha sido atendida, evidente en el estilo de construcción y en los grandes establecimientos privados, algunos de los cuales entran realmente en una escala principesca” (pp. 131)<sup>21</sup>. Para Cantilo, los ingredientes de la percepción empírica (velocidad de cambio, crecimiento físico y demográfico, etc.) funcionaron como el sustento de la resignificación simbólica mediante la cual se expresaba como deseo en el imaginario, comparándose con París en modo desiderativo: “Una prueba de que progresamos, de que vamos siendo un pequeño París, la tenemos en la diferencia que se nota entre este y los pasados tiempos” [CD, T.2 N° 60, -19/FEB/1865-, pp. 113/115 (Bruno “La Semana”)].

El deseo de llegar a parecerse cada vez más a París sin duda formaba parte de la euforia de un sector dirigente que se sentía consolidando una organización nacional, asociada con una inserción económica al mercado mundial que propiciaba un despegue económico inusitado. Este contexto de optimismo hacia el futuro tuvo sus improntas más fuertes con los primeros impactos de la expansión de la revolución industrial, sobre todo en los medios de transporte (ferrocarriles y barcos a vapor) y de comunicación (telégrafo).

### 2.3. Una nueva concepción del espacio.

“Escucho el silbato de la locomotora en los bosques.

---

habitantes. Con una extensión de 2504 cuadras, presentaba un total de 19.309 viviendas clasificadas: 86,38% de Azotea; 1,19% de Teja; 7,83% de Madera y 4,53% de Paja. El 88,7% de las viviendas era de una planta; el 10,3% de 2 plantas y el 0,9% de tres plantas.

<sup>21</sup>Estas apreciaciones son muy similares a las vertidas por Latham: “Buenos Aires es una ciudad hermosa y grande [...]. Es sorprendente el aumento de la extensión de la ciudad en estos últimos años; y el número de magníficas casas en ellos edificadas, de las cuales muchas merecen el nombre de palacios” (pp. 6). LATHAM, WILFREDO (1867) Los Estados del Río de la Plata, su industria y su comercio. Buenos Aires: Imprenta de La Tribuna.

Donde sea que aparezca esa música, tiene su consecuencia. Es la voz de la civilidad del siglo diecinueve diciendo, "Aquí estoy"

(Ralph Waldo Emerson en: MARX, Leo (1964) *The Machine in the Garden*. New York: Oxford University Press)

Uno de los factores que produjo mayor cantidad de transformaciones en el período, fue la revolución que se operó en el sistema de comunicación. Fenómeno que se vinculó muy estrechamente a la expansión tecnológica de la Revolución Industrial y que tuvo como finalidad lograr un medio más eficaz para poner en contacto los ámbitos productores de materias primas con los centros productores de manufacturas. Ferrocarriles y barcos a vapor conformaron el binomio adecuado para el transporte de cargas para el nuevo sistema global que empezaba a consolidarse. Dicho binomio se complementó con el telégrafo, cuyo tendido terrestre acompañaba la extensión de los rieles del ferrocarril, en tanto los "mensajes" debían anticipar, incluso, la mayor velocidad lograda para las cargas.

La trilogía resultante adecuó el sistema de comunicación de la época a la actividad comercial entre los diferentes países del nuevo sistema global, que estaba sustentado por una nueva red de intercambios, que modificó sustancialmente la relación "espacio-tiempo" entre regiones. Las distancias ya no se considerarían tanto en su dimensión "geográfica" como en la "comunicacional".

A su vez, dichos medios de transporte y comunicación, produjeron importantes cambios en la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad de Buenos Aires al propiciar una de las percepciones más nítidas del fenómeno moderno en varias dimensiones: desde el primer contacto con empresas capitalistas en gran escala, sobre todo con el ferrocarril, por el nivel de capitales implicados, infraestructura física y ocupación de mano

de obra, hasta el poder de transformación del espacio.

Hans Ulrich Gumbrecht sostuvo que “Las estructuras y leyes internas de los ferrocarriles no pueden ser negociadas por individuos y por esa razón son vistas como un emblema de una casualidad existencial impuesta. Pero también se han transformado en sistemas que, siendo coextensivos con el mundo, excluyen la posibilidad de ser observados desde el exterior. Esta es la razón por la cual los ferrocarriles emergen como la metáfora preferida en discursos que intentan explicar a los lectores no especializados los aspectos más revolucionarias de la ciencia y la filosofía modernas. En tales textos, los trenes representan ciertas condiciones estructurales de la existencia humana que son tan generales que tienden a ser soslayadas.”<sup>22</sup>

El espacio físico interceptado por el comunicacional, parecía desdibujar los límites entre el “adentro” y el “afuera” de la ciudad. De allí que para Cantilo aquello que tradicionalmente se entendía como “irse al campo” comenzó a resignificarse en tanto “quiere decir en suma irse a Flores, a San Fernando, a Belgrano. Esto es como no salir de Buenos Aires. En esos pueblitos etiqueteros se vive como aquí, con las mismísimas exigencias que tanto incomodan en verano. Eso pues no es irse al campo. A lo más es mudar de barrio.” [CD, T. I, N° 48. 27/Nov/1864-, pp. 754/755 (Bruno, “La Semana”)]

Así como en el ámbito suburbano, algunos pueblos fueron percibidos como si ya fueran barrios, el ámbito rural, en tanto naturaleza, también se modificaba con la llegada del ferrocarril. En este sentido Dolf Sternberger señaló que “El paisaje del siglo XIX, que ha sufrido una transformación tan brutal y tan profunda, ha permanecido visible, al menos parcialmente, hasta nuestros días. Está estructurado por el ferrocarril. Este no solamente “hizo época”, como dice Sombart, sino que también “hizo

---

<sup>22</sup> GUMBRECHT, HANS ULRICH (1997) In 1926. Cambridge (Mass.): Harvard University Press.



naturaleza", de estar permitido expresarse en estos términos. Por todos lados donde las montañas y los túneles, las quebradas y los viaductos, los torrentes y los teleféricos, los ríos y los puentes de hierro, aparecen asociados de una manera curiosa pero muy estrecha, uno encuentra los puntos de concentración de ese paisaje histórico, sus vistas sublimes que, en su obscuridad a lo Ruysdael, atraen hacia ellas toda la atención de sus contemporáneos, estas que han sido mil veces miradas, pintadas y mostradas por los visionarios. De una forma muy extraña esos lugares prueban que, bajo el triunfo de la civilización técnica, la naturaleza no zozobró en lo innominado ni en la ausencia de imágenes, que la mera construcción del puente, o del túnel no constituían en si mismo un objeto de contemplación, de admiración, de orgullo previamente a todas las características del paisaje, sino que el río o la montaña se asociaban enseguida a este aspecto técnico, por otra parte no como un vencido sometiéndose a su vencedor, si no por el contrario como una potencia amiga que reivindica plenamente el prestigio que adquiere en este nuevo entorno"<sup>23</sup>.

Resulta interesante la resignificación del paisaje que propuso José María Cantilo para cuando el ferrocarril permitiese alcanzar ámbitos como "Las Conchas" que era definido "como otra cosa" respecto a los pueblos ya asimilados espacialmente a la ciudad de Buenos Aires, en tanto "allí sí que se vive con esa holgura que hace agradable los paseos campestres". Un lugar todavía signado "por el misterio" y "por la naturaleza majestuosa" que con respecto a la relación analizada por Dolf Sternberger entre lo natural y lo artificial, se redefiniría gracias al ferrocarril: "Las Conchas por consiguiente van llevándose pobladores de la ciudad. A vuelta de poco tiempo aquella naturaleza primitiva habrá cambiado: el ferro carril tocará esos parajes y los hará el jardín de Buenos Aires" [CD, T. 1, N° 48. - 27/Nov/1864-, pp. 754/755 (Bruno "La Semana")]. Lo natural interceptado por lo artificial implicaría una marca cultural en "aquella

---

<sup>23</sup> STERNBERGER, DOLF (1974) Panoramas du XIXe siècle. París: Le Promeneur.

naturaleza primitiva" convirtiéndola en un "jardín".

El ferrocarril, era visto pues como un instrumento determinante en su poder de transformación y modernización de los distintos ámbitos que iba alcanzado<sup>24</sup>. Además, en el seno mismo de la ciudad, era el promotor de una gran cantidad de construcciones de un nuevo tipo de equipamiento urbano, que llegó a valorizarse como "nuevas obras de arte", tal fue el caso del "Puente de fierro en Barracas" del Ferrocarril del Sud, además de la profunda cirugía urbana que implicaba el tendido de rieles hasta prácticamente el centro neurálgico de la ciudad, actuales Plaza de Mayo (ramales Norte y Sur) y Lavalle (ramal Oeste)<sup>25</sup>.

Para la vida cotidiana de los pobladores de la ciudad, el ferrocarril además abrió un conjunto de opciones para los días feriados: "En los días de fiesta la ciudad queda abandonada por millares de sus moradores que se marchan á los pueblos que ponen en contacto con la capital las dos vías actuales. Los caminos de fierro han creado pues una necesidad." [CD, T. 1, N° 10. 06/Mar/1864, pp. 147].

De allí que las estaciones de tren fueran consideradas como improntas de una nueva cultura que dispusieron, sobre todo los sectores acomodados, para la exhibición de una moda que se internacionalizaba: "El gusto escocés en los trajes y sus adornos está en boga. No veo más que graciosas escocesas por todas partes. El sombrerillo sigue en auge, en los paseos de los trenes sobre todo, y en los pueblos á que ellos conducen. Esto puede verse en las principales estaciones". [CD, T. I, N° 1, -

---

<sup>24</sup> Morón que ha resucitado al toque de los rieles del camino de fierro, y que es un pueblo puesto a la moderna..." (CD, T. I, pp. 674/5).

<sup>25</sup> "De poco tiempo a esta parte se ofrece en Buenos Aires un espectáculo que no habían presenciado jamás los porteños viejos. Más claro: no se habían imaginado siquiera que sucedería semejante cosa. Hablamos de las escenas de los caminos de fierro, no menos interesantes porque sean repetidas. Hace muy poco tiempo que ciertas mujeres nerviosas daban una prueba de mucho valor al pasar el puente del primer camino de fierro, en medio de exclamaciones que mostraban sus impresiones nuevas. Pero hoy muy pocas personas ha de haber que no hayan viajado en el *ferro*" [CD, T. III, N° 108, - 21/Ene/1866-, pp. 50/53 (Bruno "La Semana")].

06/Mar/1864- , pp. 10].

En un artículo (sin firma) titulado "Una excursión al Tigre" de 1866 todavía está presente el impacto del ferrocarril pese a su rápida difusión "De poco tiempo á esta parte se ofrece en Buenos Aires un espectáculo que no habían presenciado jamás los porteños viejos. Mas claro: no se habían imaginado siquiera que sucedería semejante cosa. Hablamos de las escenas de los caminos de fierro, no menos interesantes porque sean repetidas. [CD, T. III, N 108. —21/Ene/1866- , pp. 50/53].

A los usos comunes del ferrocarril, se fueron añadiendo nuevas prácticas como el caso de una pareja que alquiló un tren para pasar la noche de boda: "Ese tren especial, oh lectoras mías! conducirá fuera de la ciudad [habrá ya conducido anoche] á una feliz pareja después de pronunciar el sí que une para toda la vida" [CD, T. III N 117 -25/Mar/1866-, pp. 193/194]. En otra oportunidad en la Editorial "Crónica", (Número 204 del Correo del Domingo de fines del `67), se puede apreciar como los usuarios del ferrocarril del Oeste fueron considerados como público cautivo para desarrollar campañas proselitistas.

Nuevos "paisajes" que no sólo implicaban caracterizaciones físicas, para una lectura moderna, sino también temporales. El cambio en el contexto podría resumirse como el nacimiento de la noticia en tanto inmediatez, experiencia desconocida o al menos demasiado tamizada en tiempos previos. Los barcos a vapor, también contribuyeron a crear el efecto: "Es imposible que los lectores retengan hoy lo que leyeron ayer. El descubrimiento de los paquetes a vapor hace que todo sea viejo en pocas horas" [CD, T. I, N° 43, 23/OCT/1864, pp. 674/5 (Bruno "La Semana")].

Pero el proceso comunicacional, con respecto a los mensajes, fue con el telégrafo que adquirió ribetes casi ficcionales, que pueden apreciarse en momentos históricos como el tendido subacuático entre Buenos Aires y

Montevideo: 1.1 El 29 de noviembre de 1866 hemos asistido a esa conversación de los dos pueblos. Parecíamos que veíamos los semblantes de los que nos hablaban, que leíamos sus pensamientos, que sentíamos los latidos de su corazón." [CD, T. III, N1 153, Dic. /1866, pp. 333/334 (Bruno "La Semana")].

La velocidad de circulación tanto de pasajeros como de mensajes fueron los argumentos más sólidos de José María Cantilo para transmitir una vivencia de lo moderno, "elaborada" con el objetivo de superar cualquier interpretación "caótica" de la realidad que pudiera hacerse desde una percepción empírica desprovista de ciertos conceptos. Además al connotar los medios de comunicación con los usos y costumbres de los habitantes de Buenos Aires, intentó separarse de una concepción abstracta del progreso en términos productivos y comerciales para resignificar prácticas cotidianas, lo cual a su vez presuponía la necesidad de generar cambios en la forma de "leer" los nuevos fenómenos urbanos.

#### 2.4. Mostrar v controlar

Confrontarse a un modelo previo, donde se encriptaba todo aquello que caía bajo la sentencia de "tradicional", era cuestionar aquellos parámetros que la sociedad reconocía como hegemónicos. La adhesión a postulados modernos tenía que trascender lo material, incluso aquello que podía aportar la tecnología de novedoso. En lo social y por ende en lo cultural, implicaba una forma de ser con reglas muy precisas para "actuar" públicamente. El proceso implicó tanto un conjunto de cambios en los usos y costumbres en los sectores medios y altos de la sociedad porteña como un conjunto de controles que intentaban "civilizar" prácticas sociales populares en el espacio público. En algunos casos se trataba de apropiaciones de los sectores acomodados de ciertas prácticas que pasaron a desarrollarse en ámbitos específicos segregando la posibilidad

de una participación masiva:

“El jueves hubo una bonita tertulia en la calle de la Florida. Qué raras son hoy reuniones semejantes! Las familias han abandonado esa costumbre y los clubs no son para todas ellas, ó imponen condiciones que son verdaderos sacrificios” [CD, T. I N° 7-14/FEB/1864, pp 98 (s/f “La Semana”)].

El caso de festividades como el Carnaval son paradigmáticos en tanto se produce una profunda resignificación, intentando infructuosamente desalentar los juegos de agua callejeros<sup>26</sup>. Una nueva utilización de los espacios públicos recién se implementará mediante la autorización de los corsos en 1869, con la participación de sociedades como “Los Negros” cuyos integrantes parodiaban a la comunidad afro porteña. Los nuevos usos estuvieron asociados con las “mascaradas” que se realizaban en los principales teatros<sup>27</sup> de la ciudad. Fueron ámbitos que posibilitaron un efecto de “mostración” de los sectores acomodados hacía los populares mediante una suerte de convivencia sesgada por una clara diferenciación espacial entre un “abajo” y un “arriba”<sup>28</sup>.

---

<sup>26</sup> “El carnaval de nuestros mayores ha muerto en 1864. Después de haber imperado por muchos años, la costumbre avergonzó y llegó á su termino. Ya era tiempo. El carnaval de las vías de hecho está condenado por todos los que pueden condenarle. Cuando mucha jente tomaba parte en el juego, en las calles, en las ventanas, en las azoteas, consumiendo en tres días las cáscaras de las tortillas de todo el año, agotando los aljibes y los pozos de balde, contrayendo enfermedades con el mayor placer, el carnaval tenia escusa para ser tolerado, á pesar de que todos le tenían horror desde el día siguiente hasta la víspera. El carnaval de agua traía escándalos. Causaba desgracias, perdida de vidas. Producia enemistades. Originaba enfermedades y gastos. Después hubo una reacción tendiente á civilizar el juego.” [CD, T. I N° 7-14/FEB/1864, pp 100 (s/f “El entierro del Carnaval”).

<sup>27</sup> “Colon sofocaba en la última noche; podían contarse por centenares los disfraces, desde el tosco liencillo y la zaraza de colores, abajo, hasta el raso, el muaré y los encajes, arriba. Podían oírse todos los dialectos allá y el lenguaje culto y seductor acá. La democracia mas radical y primitiva en el piso bajo, la aristocracia de la educación, de las gracias y del buen tono en el piso alto. Hare una distinción, sin embargo. Abajo no era fácil hallar rasgos de urbanidad y de ternura: arriba no era muy difícil encontrar caretas que parecían haber errado la entrada, haber subido equivocadamente. En el mejor jardín crece maleza.” [CD, T. I N° 7 —14/FEB/1864, pp 98 (s/f “La Semana”).

<sup>28</sup> Mostración que también tuvo sus expresiones en el espacio privado: “Se cuenta como una gran novedad el que un rico haya hecho traer unas cincuentas varas cuadradas de espejo para cubrir las paredes de una sala. No niego que eso sea principalmente una

En los espacios reservados para los sectores más acomodados comienza a su vez a diferenciarse aquellos que pertenecían por linaje de los “recién llegados” por rápido enriquecimiento gracias a la nueva situación socio económica<sup>29</sup> del país a los que se les recriminaba su falta de refinamiento<sup>30</sup>.

La aparición de ámbitos exclusivos, como los Clubes, posibilitaban a los sectores acomodados desarrollar mecanismos de cohesión grupal, mediante una mostración hacia el interior del grupo: “Esa misma noche del martes los salones del *Club del Progreso* se iluminaron espléndidamente, la orquesta resonó con estrépito y á la una de la mañana noventa o cien disfrazadas se habían enseñoreado del local, con aplauso de la anhelosa concurrencia masculina que no llevaba careta.” [CD, T. I N° 7 —14/FEB/1864-, pp 98 (s/f “La Semana”)].

La disposición de ámbitos propios para las reuniones sociales se vio reforzada por la adopción de un estilo arquitectónico para las viviendas particulares, creándose en este caso improntas de mostración urbana: “La hermosa casa que el Sr. Miró hace construir en la Plaza del Parque, va presentándose en toda su magnificencia. La novedad de su arquitectura y la pintoresca localidad donde se levanta tan valioso edificio le hacen el monumento de propiedad particular que llama mas la atención es esta

---

prueba de que se tiene mucho dinero, y que los pobres no se han de ver en ese espejo” [CD, T. I N° 49, -04/DIC/1864-, pp 770/771 (Bruno “La Semana”)]. La Dra. Beatriz Salo (cuando curse uno de los Seminarios de Doctorado) señaló que este texto sugiere una crítica al estilo rumboso de las elites, que es otro rasgo de modernidad, con lo cual se establecería relaciones conflictivas entre las nuevas cualidades deseadas y las no deseadas.

<sup>29</sup> Algo similar sucedía en las Iglesias: “Id á los templos y sabréis cuantos caudales se han trocado por telas lindísimas, por joyas preciosas; y veréis cuán fielmente se ha observado la última moda. Allí se brilla mucho [...] Cristo arrojó del templo á los mercaderes, pero ellos todo lo invaden, y hoy el jenero ha tomado un incremento pasmoso”. [CD, T. II N° 67, 09/ABR/1865, pp 234/5 (Bruno, “La Semana”)].

<sup>30</sup> De allí que aparecieran un conjunto de instructivos de como comportarse en diferentes situaciones sociales: “Hoy que Buenos Aires va tomando una importancia merecida por el adelanto social, no está demás dar algunas sucintas reglas que sirvan de gula al extranjero y aun al nacional para que sepa á que atenerse, sin maestro de ceremonia en materia de costumbres que son generalmente recibidas. [CD, T. I, N° 33, -14/AGO/1864] (Z “Guía del Buen Tono”)].

ciudad que tanto ha progresado en construcciones de ese género. Las diversas estatuas de mármol que adornan sus frentes ya ocupan su lugar. Cuando todo esté concluido parecerá aquello una mansión encantada con sus jardines, sus parques, sus fuentes y cuanto puede adornar una morada lujosa y de gusto." [CD, T. III N° 152, -25/NOV/1866-, pp. 317/318 (s/f "Crónica)].

Otra resignificación del espacio público estuvo dada con la iluminación a gas de las calles principales y de las vidrieras de los comercios más destacados. Fenómeno que posibilitó por un lado una nueva modalidad de "vida nocturna": "La tía y la sobrina examinaron con la vista aquel tesoro de alhajas que las luces del gas hacían aun mas brillantes." [CD, T. II, N° 54, -08/ENE/1865-, pp. 18/19 (Bruno "La Semana")] y por otro la creencia de contar con un factor "moralizante" para la sociedad: "... desde que una ciudad es alumbrada con gas, la estadística prueba que disminuyen los casos de policía correccional" [CD, T. v. N° 206, -08/DIC/1867- pp.338 (s/f "Crónica")].

Frente a estos dispositivos de diversa índole de los sectores acomodados por civilizar los usos y costumbres se pueden apreciar ciertas prácticas que se instalaron en las "fisuras" del sistema creando también un nuevo paisaje urbano. Las más evidentes, a partir del relato de Cantilo, fueron toda una nueva gama de oficios y servicios que desarrollaron los inmigrantes. El espacio público parecía saturado de "organilleros", de "vendedores de lotería", de "lustradores", de "adivinas", de "vendedores de cosméticos y afeites" y hasta de "sacamuelas" que efectuaban extracciones gratuitas para vender luego "elixires" que curaban cualquier tipo de dolencias; a su vez en el espacio privado se asistía a la incorporación de irlandesas para el servicio doméstico.

## 2.5. Progreso sin Infraestructura

La percepción del Progreso por cierto tenía contrastes muy fuertes, que en el discurso de Cantilo, asumía el carácter de denuncia, sobre todo con relación al retraso de la Municipalidad para hacer las principales obras de infraestructura:

“Once años tiene ya de iniciada la cuestión de aguas corrientes, y estamos como hace once años. Acaba de fallecer el Sr. Davies uno de los proponentes para establecerlas, y por lo visto nos iremos todos de este mundo sin que las aguas vengan” [CD, T IV, N° 175, -05/MAY/1867-, pp. 345 (s/f “Crónica”)].

A partir de la incorporación de conocimientos de una medicina preventiva en el campo de la “higiene”, con todo un sustrato científico de convalidación, se reforzaron los reclamos: “La municipalidad se halla entre la espada y la pared, con el asunto de las aguas corrientes, el de empedrado y de caños maestros. Es preciso obrar al fin. El agua del río es enfermiza. El empedrado es abominable. La higiene privada no existe como conviene.” [CD, T. IV, N° 178, -26/MAY/1867- , pp. 391/392 (s/f, “Crónica”)].

La escasez de cuadras pavimentadas<sup>31</sup>, que además se hallaban en tan mal estado que dificultaba la circulación de los carruajes, era objeto continuo de reclamos en tanto la ciudad se cubría rápidamente de polvo en los días de viento. Por otro lado también se asistía a un punto de inflexión con relación a los “Paseos Públicos”<sup>32</sup> que se veían incrementados en su número, pero no siempre contaban con los cuidados necesarios “La

---

<sup>31</sup> Según la Memoria de la Municipalidad de 1862 estaban empedradas las calles delimitadas entre Córdoba-Independencia (Norte-Sur) hasta Talcahuano-Santiago del Estero (Este-Oeste).

<sup>32</sup> La ciudad había contado tradicionalmente con Paseos de cara al Río de la Plata: “La Alameda”, y sobre el mismo emplazamiento el posterior “Paseo de Julio” (Actualmente Avenida Leandro N. Alem).



plaza del Retiro, el favorito paseo de la moda, yace abandonada y desierta. Pero así no será el año que viene, porque se están haciendo allí trabajos esmerados. Habrá jardines, muchos bancos cómodos; de modo que la plaza del Parque tendrá que habérselas con el Retiro como sitio de descanso y de recreo." [CD, T. v, N° 202. NOV/1867, pp. 273 (s/f, "Crónica")].

A las críticas y reclamos de ejecuciones y "mejoras" se sumaba un fenómeno que, sobretodo para el extranjero, era desconcertante: una ciudad cuya función primordial era la de ser articuladora entre la economía mundial y la nacional mediante la actividad portuaria, no contaba con el correspondiente equipamiento. William Hadfield reseñó la situación que se vivía en 1868 [...]. Las dificultades del fondeadero todavía existen, pero un bosque de mástiles, que se extiende por muchas millas en las radas externa e interna, junto con un considerable número de barcos a vapor (los últimos particularmente en la rada interna) pueden ser observados y dos malecones o muelles han sido erigidos, uno exclusivamente para fines de la Casa de Aduana, el otro para botes y pasajeros, pero una gran porción del tráfico todavía es llevada a cabo con carretas que van junto a los botes con carga o para llevársela. Llegando al muelle, se presenta una escena llena de gente por el transporte del equipaje de los pasajeros que es tomado a cargo por peones o porteros y llevado para inspección al pequeño depósito en la entrada al muelle" (pp. 103).

Por comentarios de Robert B. Cunnighame Graham y de Arthur Shaw, sabemos que las críticas al mal estado del muelle estaban tan generalizadas que merecía una columna irónica, titulada "Un agujero en el muelle" que se publicaba en el periódico *The Buenos Aires Standard*.

### 3. Consideraciones finales

Resulta lógico pensar que en toda situación de cambio fuerte, que termina marcando aquello que en Historia llamamos un punto de inflexión se adviertan, en diferentes imaginarios, incertidumbres y contradicciones sobre todo en el momento de intentar un auto referenciamiento social. Situación esta que nos obliga a un análisis más minucioso para recuperar así cada cuadro de época en la mayor complejidad y heterogeneidad posible.

Quizás no se trate de un fenómeno muy diferente al actual. Néstor García Canclini sostiene que una de las preguntas claves con la globalización es "¿A dónde pertenezco?" Advirtiendo que sobre todo en las megaciudades debemos imaginar de otro modo nuestra ubicación geográfica y geocultural en tanto "Se desdibuja y vuelve incierto lo que antes entendíamos por lugar"<sup>33</sup>.

Esta "incertidumbre" no se debe a que no se haya conceptualizado sobre las ciudades contemporáneas, algunas de las cuales alcanzan la definición de "globales". Por cierto se vienen enunciando conceptos desde larga data: Patrick Geddes (1915) preveía el fenómeno en "Ciudades en evolución" o Peter Hall (1966) ya las caracterizaba como "Ciudades mundiales". Algunos de los fenómenos característicos de las mismas como el de la terciarización de la economía que ya había sido planteada por Clark en 1940 y el de la producción de servicios desarticulados de la producción, había sido enunciado por Saskia Sassen en 1991. Todo lo cual no significa que se puedan advertir fácilmente las consecuencias del proceso. Podemos tomar como referencia las diferentes estrategias que tiene que ensayar Stephen Graham para el estudio de un espacio social "telemediado" en "Imaginando la ciudad en tiempo real"<sup>34</sup> o las

---

<sup>33</sup> GARCÍA CANCLINI, NÉSTOR (1999) *La globalización imaginada*. Buenos Aires. Paidós.

<sup>34</sup> "La difundida aplicación de telecomunicaciones avanzadas a la vida urbana desafía muchos de los más importantes presupuestos en los estudios urbanos acerca de cómo imaginar las ciudades y el proceso de desarrollo urbano, según han sido concebidos

dificultades que debe enfrentar Edward Soja<sup>35</sup> para el análisis de ciertos “discursos” sobre el fenómeno que denominó de Postmetrópolis.

Incertidumbres que devienen de no contar con parámetros de evaluación, sobre todo de las consecuencias, porque volviendo al período analizado en el presente trabajo, no se trata que no haya habido ciertos indicadores y/o factores que fueron materialmente contundentes, como ser el ferrocarril, lo cual se diferencia mucho de lo que plantea Graham sobre lo “silenciosas” y “relativamente invisibles” que son las redes comunicacionales actuales. Incluso en aspectos más sutiles se podían advertir un conjunto de modificaciones, por ejemplo, respecto a los usos y costumbres constructivos: Hasta ese momento el uso de las líneas curvas en la arquitectura habían sido privativas de las iglesias con aquellas cúpulas que durante siglos fueron los referentes más destacados en los discursos de viajeros; por ello debe haber sido todo un desafío en la esfera de los edificios públicos, la forma semi circular de la Aduana Nueva (1856), que diseñó el arquitecto inglés Eduardo Taylor. Otro ejemplo puede ser dado con relación al uso de nuevos materiales, como la construcción del Teatro Cristóbal Colón (1857) en plena Plaza Victoria (actual sede del Banco Nación) proyectado por el ingeniero francés Carlos

---

desde la emergencia de la metrópoli industrial. Como una consecuencia de esto las investigaciones empíricas que sobre las relaciones entre ciudades *actuales y reales* y telecomunicaciones son más raras que el debate genérico y especulativo sobre cómo las ciudades *futuras* serán impactadas por los *futuros* avances tecnológicos. El desafío que plantean las telecomunicaciones en los estudios urbanos tiene tres aspectos: el desafío de la invisibilidad; el desafío de la conceptualización de espacio y tiempo y el desafío de la planificación urbana”. GRAHAM, Stephen *“Imagining the real-time city”* en: WETSWOOD SALLIE (y) JOHN WILLIAMS *Imagining Cities*

<sup>35</sup> Los mismos pueden ser sintetizados: 1. FLEXITY sobre la reestructuración de las políticas económicas de urbanización y la formación de una metrópolis industrial post-fordista especializada y más flexible. 2. COSMOPOLIS sobre la globalización del capital, del trabajo y de la cultura urbana y la formación de una nueva jerarquía de ciudades globales. 3. EXOPOLIS sobre la reestructuración de la forma urbana y el crecimiento de ciudades de borde, ciudades exteriores y post-suburbios. 4. METROPOLARITIES sobre la reestructuración del mosaico social y la emergencia de nuevas polarizaciones y desigualdades. 5. CARCERAL ARCHIPELAGOS sobre el surgimiento de la ciudad fortaleza, la tecnología de vigilancia y el reemplazo de la policía por “polis”. 6. SIMCITIES sobre la reestructuración del imaginario urbano y el creciente híper-realismo de la vida diaria. La sociedad del simulacro. El cyber-espacio y la creación de híper realidad. SOJA, Edward *“Six discourses on the Postmetropolis”* en: WETSWOOD Sallie (y) John Williams *Imagining Cities*.

Enrique Pellegrini por ser la primera obra en realizarse con una cubierta de hierro. La novedad implicaba incluso la importación de piezas desde Irlanda, lo cual hizo que el orgullo nativo de los autores del *Manual del Río de al Plata*, la presentaran como “la mejor obra de arquitectura moderna de la que podemos jactarnos”<sup>36</sup>.

Desde una perspectiva cultural se advierte claramente una resignificación profunda, nada menos, que en los conceptos de espacio y tiempo que son los que estructuran nuestro pensamiento formal. Para intentar captar lo relevante del proceso diríamos que el tiempo se aceleró y el espacio se concentró, teniéndose en ese momento además la certeza que esta situación evolucionaría geométricamente, tal como pudimos apreciarlo en algunos ejemplos incluidos en el trabajo: veinte años antes que efectivamente sucediera, Flores y Belgrano fueron vistos como “barrios” de Buenos Aires y algo de mayor proyección aún y que recién ahora se debate, por ejemplo, en el Plan Estratégico Consensuado y/o en el Plan Urbano Ambiental, la posibilidad que los “espacios verdes” de la ciudad puedan estar fuera de sus límites jurisdiccionales tal como se planteaba en aquel momento a Las Conchas como el “jardín” de Buenos Aires.

Frente a un proyecto tan ambicioso, que por momentos parecía inalcanzable por todo lo que faltaba hacer en materia de infraestructura, se percibían fragmentos sueltos de modernidad que debían aunarse mentalmente para entender lo moderno; posiblemente con la ayuda de cierta amalgama provista por una literatura extranjera que relataba procesos similares de modernización por los que habían pasado algunas

---

<sup>36</sup> Los viajeros brindaron diferentes juicios: para Hinchliff era un “teatro grande y elegante que con sus palcos abiertos presentaba un espectáculo encantador” llegando a considerarlo “sólo segundo a los mejores de Europa”. Sin embargo, para Hadfield, el teatro “ [...] está mal formado y las decoraciones son demasiado pesadas. Las lámparas de gas son feas, siendo simples mecheros en vez de pequeñas arañas de gas. Le dan al todo una apariencia muy vulgar. Los pisos de palcos se ven demasiado como cajas y deberían ser ligeros y abiertos, de acuerdo con el país. Las entradas y corredores son también muy toscos [...]”. Para Burton “Su exterior es muy elogiado con poca razón; [...] lo más que podemos decir de el es que su fealdad no es tan fea como la de otros edificios de ese tipo. [...] El interior está deslucido y mal iluminado [...]”.

capitales europeas y que seguramente fueron instalando (en ciertos sectores sociales) el deseo de la modernización. Analizando el fenómeno desde otra perspectiva podríamos indagar la “oferta” del proceso de modernización de quienes (países y/o inversores privados) estaban en condiciones de financiar algún aspecto del mismo.

La rápida acumulación de capitales que posibilitaban los procesos de comercialización en un nuevo circuito comercial internacional; la previsión de una infinita explotación a futuro de materias primas; la posibilidad de “civilizar” un gran fragmento del territorio nacional, todavía no efectivamente controlado, mediante el ferrocarril, telégrafos e inmigrantes, etc. fueron algunos de los factores que iban conformando toda una plataforma donde apoyar las ideas de progreso no sólo para Buenos Aires, sino para todo el país. Todo lo cual implicaba una profunda resignificación en los procesos de producción tanto en la escala de las nuevas empresas capitalistas como en la progresiva modificación del sector de trabajo en tanto la mano de obra tradicionalmente a cargo de aborígenes y esclavos africanos, se reemplazaría totalmente con las sucesivas oleadas de inmigrantes<sup>37</sup>. Resultaría interesante indagar cómo se fue construyendo este nuevo “otro” del sistema productivo, desde una perspectiva antropológica cultural.

El marco de este complejo proceso era una ciudad que crecía y se diversificaba. En cuanto a la tipología de viviendas<sup>38</sup> se advierte una clara hegemonía de las casas de azoteas que incrementaban progresivamente su altura y en cuanto a la distribución de la población<sup>39</sup> en lo que podríamos denominar el “Centro” de la ciudad [Desde Leandro N. Alem-Paseo Colon hasta las Avenidas Callao-Entre Ríos y desde la Avenida

---

<sup>37</sup> Ver cuadro con la evolución de los inmigrantes que llegaban al país.

<sup>38</sup> Ver cuadro con las tipologías de viviendas del Censo Nacional de 1869.

<sup>39</sup> Las Secciones 1a a la 6<sup>a</sup>, 13<sup>a</sup> y 14<sup>a</sup>, cuentan cada una con un número mayor de habitantes de 10.000; Las Secciones 7a; 8<sup>a</sup>; 15<sup>a</sup>; 16<sup>a</sup> y 18<sup>a</sup> contaban entre 5.000 y 10.000 habitantes y las Secciones 9<sup>a</sup> y 10<sup>a</sup> tenían un número inferior a los 5.000 habitantes..

Córdoba hasta la Avenida Independencia], el fragmento al Norte de la Avenida Rivadavia contaba con 45.199 habitantes [Secciones 1,3 y 5] superando casi en un 10% al fragmento al Sur que contaba con 38.261 habitantes [Secciones 2, 4 y 6]. ¿Se podría hablar de un incipiente proceso de relocalización sectorial en la ciudad?

Al cambio urbano debemos sumarle la profunda modificación en las pautas de sociabilización, con ciertos ámbitos que empezaron a consolidarse: baste mencionar por un lado Clubes y Teatros<sup>40</sup> y por otro lado Paseos Públicos, estaciones de Ferrocarril y calles iluminadas a gas donde los principales negocios podían lucir, hasta avanzada la noche, sus vidrieras.

Tensionada entre las persistencias coloniales y los anticipos de la modernidad, la "Gran Aldea" no ofreció grandes atractivos, sobre todo desde la perspectiva arquitectónica. Pero así como al pasado colonial, luego de desecharlo materialmente, se lo estudió, se lo revalorizó y hasta se lo reinventó materialmente, quizás la "Gran Aldea" pueda tener una reinsertión historiográfica que valore toda la densidad cultural que generó, como así también todas las resignificaciones simbólicas que se operaron. Seguramente habría que empezar por subdividir y/o diferenciar etapas y sus respectivos imaginarios para dotar de toda la riqueza que posee el período.

---

<sup>40</sup> Existían ciertas Reglas de Comportamiento: "*Para el teatro y espectáculos públicos*". Lo mejor es proporcionarse un antejo, chiquito, de carel ó nácar; que sea *chiche*, es lo principal; porque si no sirve para ver, tiene los honores de una alhaja. Obtenido, entrar después de la introducción, á la mitad del primer acto, pisando un poco fuerte, con naturalidad bastante, para llamar la atención; lo que da cierto aire de elegancia. El cigarro debe arrojarse adentro, después de fumar un poco, aunque no sea mas que para mostrar á la Policía, que contra la elegancia la autoridad es impotente, y es aun mas elegante, esperar á que el vigilante pida de favor que no se fume. Entonces se mira el cigarro, lo que de él falta, se le da el adiós, todo con calma y en silencio; y después de una pausa simpática de cinco minutos, se le arroja. Con esto, se protesta, contra la autoridad y triunfa la elegancia, en apoyo de la que damos estas reglas. Durante el espectáculo, sienta bien un aire *negligente*. Se puede conversas en tono bien inteligible, que si causa alguna interrupción, todo eso cede ante el aire distinguido y come *il faut*. La *entrada*, se compra cuando hay mas apretura en la boletería; esto proporciona el placer de la brega, que da emociones de pugilato." [CD, T. I, N° 33. 14/AGO/1864, pp. 524 (firmado "Z", "Gula del Buen Tono")].