



N° 17

“Imágenes al sur. Sobre algunas hipótesis de James Scobie para el desarrollo de Buenos Aires.”

Autores:

**Adrián Gorelik
Graciela Silvestri**

Abril de 1991

Imágenes al sur. Sobre algunas hipótesis de James Scobie
para el desarrollo de Buenos Aires.

Adrián Gorelik y Graciela Silvestri*

*Nota al pie: El presente trabajo se origino en el desprendimiento de un capítulo de nuestro “Requiem para el puerto”, Punto de Vista 39, Buenos Aires, dic. 1998; a BEATRIZ SARLO le debemos la sogueada de que tal desprendimiento debía hacerse. A su vez, el problema del ser de la ciudad viene siendo indagado colectivamente en el marco del programa de investigación que integramos; muchas de las hipótesis que aquí se presentan han sido previamente discutidas y reconocen antecedentes y deudas con diversos trabajos elaborados por FERNANDO ALIATA, ANAHI BALLENT y PANCHO LIERNUR.

“No obstante, entre el norte y el sur no hay antagonismos: uno es rico y el otro pobre, como sucede en el seno de cualquier familia”

Ezequiel Martínez Estrada.¹

Publicado en castellano en 1977, el libro de James Scobie Buenos Aires. Del centro a los barrios, 1870-1910 se convirtió rápidamente en referencia obligada para toda interpretación posterior de la ciudad, al punto de que sus principales hipótesis hoy pueden encontrarse diseminadas indiscriminadamente en multitud de trabajos que están lejos de compartir idénticas perspectivas. Aún más, su ajustada visión diacrónica se ha naturalizado en el sentido común de diversas disciplinas que abordan la problemática urbana.²

Una repercusión de este tipo se encuentra plenamente justificada en la originalidad con que Scobie ha sido capaz de tramar una serie de interpretaciones clásicas sobre la ciudad con acercamientos novedosos al tema, y un muy cuidado relevamiento documental con seductoras explicaciones generales. Construyó así una visión global del proceso de metropolización, en un terreno historiográfico en el que malamente convivían algunas pocas

¹ EZEQUIEL MARTÍNEZ ESTRADA, La cabeza de Goliath, Buenos Aires, 1940.

² Edición original Buenos Aires. *Plaza to suburbs, 1870-1910*, Oxford University Press, 1974. Todas las citas que se haga: del libro en este artículo llevada a su finalización entre paréntesis el número de página de la edición argentina, Biblioteca Dimensión Argentina, Solar, Buenos Aires, 1977.

investigaciones rigurosas sobre problemas sectoriales, con una desprolija colección de anecdotarios.³ Los años posteriores han presenciado un interés creciente en los temas urbanos, pero en el terreno de las visiones diacrónicas globales y de las explicaciones estructurales, aún es posible afirmar que el libro de Scobie es una referencia obligada, aunque se haya avanzado indudablemente en temáticas por él descuidadas, como la de las visiones culturales de la vida urbana.⁴

El presente artículo se propone interrogar una serie de enfoques de este libro, con los que nos hemos confrontado en el curso de nuestras investigaciones y que hasta entonces seguíamos puntualmente.

El tema central que intentamos someter a crítica es uno de los hilos rojos del relato de Scobie: el desequilibrio entre el sur y el norte de la ciudad; mejor, las razones de ese desequilibrio inocultable, factor constitutivo de la forma de Buenos Aires y leit motiv del pensamiento sobre la ciudad. En los diversos capítulos de su libro, Scobie no duda en hipotetizar la existencia de un enfrentamiento estructural entre verdaderos bandos, del sur y del norte de la ciudad, enfrentamiento en cuya resolución a “favor del norte” deberían leerse buena parte de las explicaciones del desarrollo urbano.

Y es particularmente en el análisis del conflicto sobre la construcción del Puerto de Buenos Aires donde tal hipótesis se despliega en forma más rica. La definición de la localización del puerto es para Scobie uno de los tres elementos críticos que conforman el esquema rector del crecimiento porteño; los otros dos son los ferrocarriles y la capitalización. Pero es en el conflicto del puerto conflicto que en verdad Scobie construye como tal, ya que sus pormenores e

³ DIEGO ARGUS, en su Introducción a AAVV, Sectores populares y vida urbana, CLACSO, Buenos Aires, 1984, reseña muy ajustadamente la situación de los estudios urbanos en Argentina, agregando a los dos grupos que enfrentamos, un tercero en el que aparecen unas pocas interpretaciones donde la originalidad se confunde con la síntesis y las audaces interpretaciones son inacabables estímulos a futuras investigaciones, grupo es el que junto al trabajo de Scobie sitúa los de JOSÉ IRIS REMERO, cuya influencia ha sido determinante.

⁴ Por ejemplo, LEANDRO GUTIERREZ y LUIS ALBERTO ROMERO, “Sociedades barriales, bibliotecas populares y cultura de los sectores populares; Buenos Aires, 1920-1945”, PEHESA, CISEA, Buenos Aires, 1984 (mimeo); Beatriz Santo, Una modernidad periférica; Buenos Aires 1920 y 1945, Nueva Visión, Buenos Aires, 1988.

implicancias no habían despertado el interés de la historiografía previa donde se intenta el mayor grado de articulación entre causas estructurales, enfrentamientos políticos, y definición formal del crecimiento de Buenos Aires. Intento poco frecuente en la literatura sobre la ciudad y que tal vez justifique que sea éste el punto de mayor repercusión, y uno de los que más ha permeado en el pensamiento sobre Buenos Aires.

Sin embargo, y quizás justamente por la densidad del intento, es aquí donde las tensiones de la interpretación se ponen al límite. De acuerdo a la tradición más aceptada en la teoría sobre la transformación de la ciudad moderna en metrópoli, en el texto de Scobie se hacen derivar sus orígenes de los nuevos requerimientos materiales y de las nuevas posibilidades técnicas. De tal modo podría hablarse de una historia evolutiva, en la que la articulación de diversas series de problemas se ve lesionada, ya que se desestiman por fuerza los tiempos diversos de los acontecimientos político-sociales y de los económicos, y la mayor inercia aún de los hechos urbanos, en la que también inciden los tiempos de las historias técnicas particulares y de las permanencias culturales.

En función de la estructura de Buenos Aires. Del centro a los barrios, es posible suponer que una reproposición de la interpretación del conflicto del Puerto encadenaría una serie de consecuencias sobre la argumentación general. Aquí intentaremos en primer lugar debatir la propia interpretación del conflicto, en segundo lugar hipotetizar algunas alternativas sobre el tema del desequilibrio norte/sur, seguidamente considerar las implicancias que las mismas arrojan sobre la cuestión Capital, y finalmente examinar algunas razones y procederes que podrían explicar la peculiar eficacia de la construcción de Scobie.

1. Un puerto para la Capital.

Una de las ideas recurrentes en el pensamiento sobre la ciudad, la del desequilibrio indeseable entre el sur pobre y el norte rico, decíamos que había

encontrado en el trabajo de Scobie una explicación articulada en el proceso de construcción del puerto. La hipótesis aceptada hasta entonces por la historiografía remitía la explicación de tal desequilibrio, en líneas generales, a los efectos de la fiebre amarilla de 1870-71, bajo cuyo influjo las familias tradicionales que habitaban el barrio sur se habrían desplazado masivamente hacia el norte de La Plaza de Mayo, dejando abandonadas las fincas que más tarde, subdivididas, servirían para alojar hacinados inmigrantes.

Planteando que “el lugar y los métodos de construcción (del Puerto Madero) orientaron definitivamente el desarrollo de la ciudad” (p. 93), Scobie incorpora originalmente la idea de que en la durísima polémica entre los proyectos de Luis Huergo, Eduardo Madero para el puerto de Buenos Aires, podrían localizarse mucho más que diferencias de enfoques técnicos o grupos de poder con intereses enfrentados; su hipótesis más fuerte (y por su materialidad la de más influencia en la historiografía y la teoría urbanas posteriores) fue la de que cada proyecto anidaba, en realidad, Buenos Aires alternativas “Ya casi nadie recuerda el amargo conflicto de aquellos días. (...) Pocos porteos saben que su ciudad pudo haberse desarrollado de diferente manera de la que conocemos” (p. 93).

Si bien los acontecimientos principales del conflicto son hoy conocidos, en gran medida gracias a Scobie, vamos a hacer un repaso en el que se irán cubriendo algunas omisiones. Durante la década de 1860, Eduardo Madero presenta dos proyectos de puerto en función de resolver ese viejo problema que por entonces alcanzaba ribetes críticos. El tráfico portuario de la época se dividía entre los muelles de la Boca del Riachuelo y los muelles ubicados frente al centro de la ciudad, con cierta preeminencia de éstos a pesar del persistente banco de arena y barro que había obstaculizado siempre la navegación, haciendo de la carga y descarga operaciones engorrosas en medio del fragor de un ir y venir de lanchones con bultos y pasajeros. Los emplazamientos estaban, pues, prefigurados y cada uno se sustentaba en una tradición propia. Es importante

atender, en este sentido, a una indicación de CARLOS MARÍA DELLA PAOLERA, quien en 1942 señalaba a los muelles del centro como uno de los factores de “la supremacía que adquirió el barrio norte sobre el sur después de la época colonial”, proponiendo una versión bastante diversa de la que data el quiebre hacia el setenta; así, la vocación del crecimiento urbano estaría trazada también en forma previa al conflicto que nos ocupa.⁵

En los años sesenta, entonces, lo que hace Madero es reproponer el área central; pero ciertamente la significación de sus propuestas no se hallaba tanto en la solución técnica como en el tipo de gestión que implicaban. Aquí había planteado una modalidad en la que los capitales ingleses tenían un rol excluyente, reservándose para ellos condiciones que fueron tachadas de inaceptables por Bartolomé Mitre, entonces diputado, cuyo diario una década más tarde sería sin embargo el principal defensor del puerto finalmente construido.⁶

Rechazadas las propuestas de Madero, durante la década de 1870 se elaborarán otras variantes de las cuales dos resultan trascendentes desde el punto de vista proyectual: la del ingeniero inglés John Bateman, de 1871, que disponía un único muelle paralelo a todo frente a la ciudad, y la del ingeniero Huergo, de 1873, que trazaba una serie de diques a lo largo del Riachuelo, convirtiendo en, puerto su ribera sur desde la Isla Maciel hasta Barracas al Sur. Durante la segunda mitad de la década del setenta el Gobierno provincial y el nacional

⁵ CARLOS MARÍA DELLA PAOLERA, “Hacia la formación de una ciudad más racional, salubre y limosa. (Problemas urbanos de Buenos Aires)”, Boletín del tolerable Concejo Deliberante, Buenos Aires, 1942. Por otra parte, no convendría desatender las razones eminentemente geográficas con que DELLA PAOLERA justifica la preeminencia del norte. heben situando el desplazamiento de la ciudad hacia el norte Ancho antes del conflicto del puerto (y de la fiebre amarilla), los investigadores del IAA ALICIA NOVICK y FERNANDO ALIATA han desarrollado en diversos trabajos la hipótesis de la importancia del Caserón de Rosas como polo de atracción ya desde mediados del siglo XIX; cfr., por ejemplo, FERNANDO ALIATA, “Lo privado como publico. Palermo de San Benito, un ejercicio de interpretación”, Revista de Arquitectura, SCA, diciembre de 1989.

⁶ SCOBIE menciona la oposición de Mitre, pero la desestima en su razonamiento posterior (págs. 98 y 99). Según como en las sesiones del Senado del 11-16 de septiembre de 1869, Nitre va mucho más allá de la oposición formal que implica el reclamo de un estudio integral de la cuestión portuaria, tal cual se relata en el libro. El centro de la argumentación de Nitre radica en la oposición a “...entregar a la explotación particular obras de las del genero del puerto, que se convertirla en otras tantas ciudadelas del monopolio, de las cuales no podríamos desalojar a los explotadores, que podrían llegar a tener aliados a los mismos poderes públicos”, y a que “el primer puerto de la República Argentina (sea) gobernado desde Inglaterra”; cfr. Sesiones, op. cit.

apoyan conjuntamente a Huergo, pero no en su proyecto de puerto, sino en lo que sólo eran dos de sus condiciones: la excavación de un canal de acceso al Riachuelo (el Canal Sur) y la rectificación de su entrada más sinuosa, su drenaje y limpieza, para mejorar la navegación que de hecho allí se realizaba. Así se llevan a cabo las obras que en poco tiempo comienzan a mostrar resultados notables en incremento de tráfico y en capacidad de recibir barcos de gran tonelaje.

En 1882, y frente a la nacionalización de las obras del Riachuelo, se le pide a Huergo un proyecto definitivo para un puerto completo, y este entrega su proyecto más conocido, diferente del anterior, en cuya primera etapa incluía la finalización de las obras del Riachuelo y la construcción de un dique perpendicular a la costa de Buenos Aires en la desembocadura del río, pero en la orilla de ,enfrente de su primera propuesta; dique que, en realidad, se proyectaba como el inicio de un peine susceptible “de extenderse indefinidamente hacia el norte por la costa hacia el Río Luján”: si en la propuesta aparecen dibujados diques hasta la altura de la calle Sarmiento, Huergo se encarga de enfatizar que han sido “dispuestos en direcciones que pueden decirse sin límites”.⁷

A fines del mismo año, Madero presenta una nueva propuesta con el proyecto apenas bosquejado que se basaba en el Bateman de 1871. Pero el lugar de un solo dique paralelo a la ciudad en todo su frente este, proponía una secuencia de cuatro en la misma posición, conectados mediante esclusas. Mantenía, significativamente, la idea del inglés de construir otro canal de entrada al puerto al norte, desdoblado lo que hasta entonces cubría el Canal Sur en el que había centrado sus esfuerzos Huergo con las inversiones oficiales. Y eh un giro repentino que parecía contradecir todo lo que el gobierno venía sosteniendo en los hechos, el Congreso decide aceptar la propuesta de

Madero. Entre ese momento y finales de 1884, cuando el presidente Roca

⁷ LUIS A. HUERGO, Puerto de Buenos Aires, tos dos canales de entrada de 20 kms, de longitud de un mismo punto a un mismo puerto. Discusión de antecedentes, errores metidos y soluciones necesarias, Congreso Científico Latinoamericano, loemos Aires, 1898, Tomo 1, págs. 173-174.

firma el contrato definitivo, se despliega una polémica feroz en la que, entre otras cosas, se denunciará que el proyecto de Huergo había sido sustraído para que el Congreso no pudiera evaluarlo en el momento oportuno. De todos modos, aunque el Gobierno nacional sigue aprobando los fondos para las obras del Riachuelo, en 1886 se aprueban los planos finales realizados para Madero por la firma Hawkshaw, Son & Hayter y en 1889 se inaugura la Dársena Sur, desde donde se inicia la construcción hacia el norte.

La última dársena, la Norte precisamente., se finalizara diez años después en un clima de denuncias contra la lentitud de las obras, contra las ganancias extraordinarias de los concesionarios y la corrupción de los legisladores y, sobre todo, contra la ineficacia del sistema adoptado, lo que derivará en el proyecto y la construcción a mediados de la década del diez del Puerto Nuevo (al norte de Puerto Madero), según las ideas técnicas sugeridas por Huergo de disponer diques perpendiculares a la costa.⁸

Ahora bien, de acuerdo a Scobie, con el proyecto de Huergo se aglutinaban “los intereses identificados con el lado sur de la ciudad”: las autoridades de la provincia de Buenos Aires los comerciantes locales que aun se asentaban allí, la tradicional elite hispánica que se adhería al lado sur de la Plaza de Mayo y el diario La Prensa, se enumera en el texto. Con Madero en cambio, se afirma, se veían representados la mayor parte de los funcionarios del Gobierno Nacional, los comerciantes y empresarios extranjeros residentes en la ciudad (casi todos exportadores, importadores y comerciantes mayoristas) y periódicos como La Nación!, ya que su proyecto habría satisfecho los intereses políticos y económicos establecidos, en tanto se aprovechaba y potenciaba la concentración en la Plaza de Mayo de la cabecera de la red ferroviaria, de las bocas de expendio de minoristas y mayoristas y del aparato financiero.

⁸ Aún antes, en 1982, cuando el Puerto Madero recién terminado ya revelaba los límites de su capacidad, un proyecto del Ministerio de Obras Públicas combina ambas propuestas, adosando la serie de diques perpendiculares de uno al malecón exterior del Puerto Madero, Cfr. ELMER L. CURTHEL, “Proyecto de ampliación del Puerto de la Capital”, Buenos Aires, Ministerio de Obras Públicas, 1902; reproducido en HORACIO DIFRIERI, *Atlas de Buenos Aires*, Tomo II, pág. 195.

“Transcurrido casi un siglo., resulta tentador encontrar motivaciones más profundas en la controversia entre los proyectos de Huergo y Madero (escribió Scobie). Para algunos, Huergo representaba la tradición criolla y el desarrollo nacional de la economía argentina. En Madero podía descubrirse la preocupación de los estadísticas e intelectuales de la generación del ochenta que buscaba la modernización y el progreso de la Argentina sobre la base de capitales tecnológicos extranjeros”. Europeización del país que para Scobie pronto “demostró ser al mismo tiempo (su) mayor fuerza y (su) mayor debilidad”, en tanto aquellos dirigentes “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”. La victoria de Madero y sus partidarios durante las décadas de 1888 y 1890 concluye “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” (p. 96).

Hipótesis cautivante, sin duda, dada su capacidad de anudar problemas que hasta entonces no se habían entrevisto. Sin embargo, en cuanto hacemos a un lado el análisis de los grupos que, aparentemente apoyaban a cada contendiente, y observamos con detenimiento los propios proyectos y las vinculaciones con la ciudad que cada uno está sugiriendo, no es difícil acordar en que no suponen modelos antagónicos. Las dos propuestas que compiten entre el 82 y el 84 implicaban una desvinculación de la ciudad y el río, desvinculación que por otra parte remitía a toda la tradición previa de proyectos para el puerto; una reconcentración de funciones en la Plaza de Mayo, en lo que Huergo insiste

especialmente;⁹ y un crecimiento el norte que en el proyecto de Huergo se materializa incluso formalmente en su propuesta de etapas (de hecho, tal como Huergo proponía, también el Puerto Madero terminó construyéndose lentamente desde el sur hacia el norte). A su vez, desde el punto de vista de las modalidades de gestión propuestas, Huergo no opone ninguna a las de Madero; y hay que reconocer que las escandalosas ventajas a los capitales ingleses sostenidas por la propuesta del 69, se han reducido notablemente. Madero efectúa para su proyecto dos propuestas: que el puerto sea construido por la Nación, o por el capital privado va a ser Carlos Pellegrini, en verdad, quien en la Comisión de Obras Públicas del Congreso decida finalmente por la segunda opción. El otro punto que diluye las irregularidades atribuidas a Madero, el intento de monopolizar el negocio de las tierras bajas adyacentes, que hubiera realizado un sociedad formada para tal fin y que el diario La Prensa denuncia como una de las La Prensa denuncia como una de las razones de la ubicación del Puerto, fue desbaratada y las tierras se vendieron en subasta pública, como proponían los partidarios del proyecto de Huergo.¹⁰

Hay si dos diferencias sobre las que Huergo basa toda su argumentación dedicándoles por completo su extenso y detallado informe; pero ambas son específicamente técnicas. Una es la gratuidad de proyectar el segundo canal, el Norte, centro de la propuesta de Madero; tema tan importante para Huergo que con él subtitula su libro: Los dos canales de entrada de 20 kms. de longitud de un mismo punto a un mismo puerto, coloca irónico debajo del descriptivo título Puerto de Buenos Aires.¹¹ La diferencia es sobre el sentido de colocación de los

⁹ “Los diques se han proyectado al frente de la ciudad inmediato al centro del comercio”, expone Huergo en la Memoria con que presenta su proyecto el 21 de abril de 1882. Cfr. Huergo, Puerto de Buenos Aires..., Op. cit., tomo 1, pág. 174.

¹⁰ Cfr. A. P. LUCCHINI, *Historia de la ingeniería Argentina*, CAI, Buenos Aires, 1981, Pág. 163.

¹¹ Tan importante es este tema para Huergo que sostiene que la creación del Canal Norte es únicamente la forma en que Madero quiere evitar que su proyecto sea considerado en mero subsidiario de las obras que se llevaban adelante en el Riachuelo; y en defensa de esta hipótesis coloca al inicio de cada volumen de su libro citado, un fragmento de una carta de Eduardo Madero a *La Nación* en, 1886, en donde éste advierte contra la supresión de su propuesta del Canal Norte ya que “quedarla desorganizado el plan general y las obras reducidas a accesorias de las del Riachuelo”.

diques normales o paralelos a la costa) y sobre el despliegue tecnológico del proyecto Madero (esclusas complicadas, puentes giratorios), al que con gran lógica considera inútil y sospechoso. Y si bien son diferencias importantes, no ponen en ningún momento en cuestión el sentido de crecimiento de la ciudad.

Es evidente que en el texto de Scobie no se miran los proyectos, no se incorpora el análisis de su materialización; y esto es verdaderamente paradójico, teniendo en cuenta que el análisis así construido tuvo un impacto determinante en disciplinas cuyo objeto es sí la materialidad de la ciudad.¹² La pregunta que es necesario formularse después de verificar la básica similitud de las dos propuestas en cuanto al desarrollo de la ciudad se refiere, apunta a la entidad de las imágenes de ciudad en pugna que habrían sustentado los grupos antagónicos tanto como, en última instancia, a la propia entidad de estos grupos.

La somera descripción que aparece en Buenos Aires. Del centro a los barrios de los sectores que apoyaban uno y otro proyecto (somera en función de la importancia que se les otorga), busca ligar la disputa por el puerto con las alineaciones producidas tras las consignas de proteccionismo económico y libre comercio durante la libre competencia, durante la década de 1870. Este debate, al menos, presta un marco preciso para suponer la existencia de grupos con intereses antagónicos. Así sería posible identificar al genérico gobierno de la provincia de Buenos Aires con los grupos de la legislatura provincial que dominaron los debates hacia mediados del setenta, apoyados por el poder ejecutivo provincial, de tendencia proteccionista; recordar la existencia en este bando de comerciantes con intereses directamente vinculados al desarrollo del Riachuelo, como los Casares; y apuntar que el tipo de industrialización por ellos planteada se basaba en los recursos propios del país, o sea una industrialización ligada al campo. El agrupamiento en su entorno de la incipiente burguesía

¹² No nos referimos solo al impacto del texto de Scobie en el mundo de la urbanística o la historia y las teorías urbanas, del cual son fiel testimonio las actuales justificaciones para la intervención en el Puerto Madero. Estas hipótesis también han impregnado otras disciplinas vinculadas desde perspectivas más técnicas a la ciudad, como la ingeniería: el ya citado libro de LUCCHINI, "historia oficial" del CAI, es un ejemplo ilustrativo.

industrial porteña, se opone a un librecambismo que expresaba los deseos de la mayoría de los comerciantes de Buenos Aires. Más allá de algún desajuste en la enumeración de los sectores que plantea Scobie (el diario La Prensa, por ejemplo, que distaba de apoyar al nacionalismo económico), los grupos parecen coincidir perfectamente.

Pero entonces surgen de inmediato dos objeciones de fondo. La primera está relacionada con un anacronismo: Scobie interpreta unos proyectos y unas decisiones que se realizan entre 1882 y 1886 a la luz de las propuestas y los alineamientos de intereses de una década atrás. Y esto es especialmente notable tratándose de estas dos décadas: sellándose un modelo de país, las alineaciones han cambiado, grupo proteccionista se ha diluido, ya no es posible leer las alternativas políticas en términos de nacionalismo versus liberalismo económicas.¹³

Una objeción como ésta podría relativizarse, afirmando que la posición sostenida por Huergo está en deuda con una batalla ya perdida, cuyos ideales seguirá sosteniendo a lo largo del tiempo. Sin embargo, basta un breve análisis de los sucesivos proyectos de Huergo, desde el de 1872 a lo largo del Riachuelo hasta el de diez años más tarde en el frente de la ciudad, para notar enormes diferencias que Scobie no ha tomado en cuenta; fundamentales, además, ya que lo que no se percibe con su omisión es que Huergo poseía plena conciencia de que las condiciones habían cambiado profundamente: entre un proyecto y otro media la capitalización de Buenos Aires, la definición de sus nuevos límites y jurisdicciones. A partir de ochenta, el tema del puerto se convierte en el tema del puerto de Capital, y Huergo lo comprende perfectamente ¿como volver a proponer el puerto en el Riachuelo si las instalaciones habrían quedado del lado de la provincia y ésta, a su vez, ya estaba empeñada en competir con la Capital a

¹³ Para un análisis detallado de los grupos en pugna, ver principalmente JOSÉ CARLOS CHIARAMONTE, *Nacionalismo y liberalismo económico en Argentina*, Solar, 1971. También cfr. JOSÉ PANETTIERI, *Aranceles y protección industrial, 1862-1930*, CEAL, Buenos Aires, 1982; Donna Guy, "La política de Carlos Pellegrini en los cosmos de la industrialización argentina, 1873-1906", *Desarrollo Económico* N° 73, IDES, Buenos Aires, abril-junio 1979; o Fernando Barba, *los atomistas del 70*, CEAL, Buenos Aires, 1982.

través de la construcción del puerto de La Plata-Ensenada? Y como ya se ha mencionado, si el proyecto primitivo de Huergo podía interpretarse a la luz de las ventajas que su instalación le habría otorgado a comerciantes e industriales ligados al Riachuelo, el nuevo proyecto acepta con el mismo realismo que el de Madero las nuevas condiciones de la Capital y el país.

La segunda objeción nace de un análisis más detenido de los sectores y personajes que apoyaron una y otra solución. En lo que respecta a Madero, su posición es bastante más complicada que la de un influyente comerciante porteño obsesionado por resolver el tema del puerto durante toda su vida. Como político, participó asiduamente en el gobierno de la provincia de Buenos Aires en la década en que las posiciones proteccionistas ganaban terreno: como diputado en la Legislatura provincial entre el '72 y el '71, como miembro del directorio del Banco de la Provincia para la misma época, gestionando créditos ante Inglaterra. Su tío, Francisco, el mismo que será vicepresidente de la República cuando se firme el contrato definitivo para el puerto, es miembro junto a Sebastián Casares y Adolfo Bullrich de la comisión que decide, por la provincia, encargar a Bateman el proyecto de 1871 (el antecedente técnico más directo del Puerto Madero). Todo lo cual revela una situación en el gobierno provincial al menos tan compleja como para no poder reducirla a tendencias hegemónicas que apoyen al proyecto de Huergo.

Pero esto se aprecia con mayor claridad si analizamos algunos personajes que van a tener un rol protagónico en la polémica. Resulta sorprendente, si nos atenemos a la hipótesis de la identidad entre los sectores que en el setenta llevan adelante el programa de nacionalismo económico y los señalados en el relato de Scobie como apoyando a Huergo, encontrar del lado de las figuras que lucharon junto a Madero a los nombres más destacados de las posiciones proteccionistas: Ya en las propuestas de 1869 se alinean a su favor Carlos Pellegrini y Valentín Alsina, mientras Mitre se opone; Rufino Varela, quien siendo Ministro de Hacienda de Carlos Casares constituyó uno de los pilares más firmes del

programa nacionalista, apoya en todo momento a Madero desde las páginas de La Tribuna; en 1882 no es sólo Pellegrini quien, a través de una defensa incondicional del proyecto, aconseja precisamente la forma de gestión luego denunciada como más funcional a los intereses de los capitalistas ingleses recordemos que Madero había presentado dos alternativas de gestión, sino que la propuesta también encuentra opiniones favorables en figuras de la significación de Vicente Fidel y Lucio López primero de los cuales ha sido considerado como el artífice programático de las tendencias de nacionalismo económico en el país. Todo lo cual no prueba, por cierto, ninguna relación particular entre el proyecto de Madero y el programa nacionalista que definitivamente se desdibuja luego de la conciliación; subraya en cambio, nuevamente, la desatención de Scobie circunstancia novedades en las que el proyecto de Madero vence al de Huergo. Si ambos coinciden, como vimos, en que el nuevo puerto debe estar en íntima relación con la definición de la Capital, el proyecto de Madero dobla la apuesta: no sólo es un proyecto para la Capital,” parece decir; Puerto y Capital deben ser una misma cosa, unidos solidariamente y de una vez y para siempre en toda su extensión. En aquellos hombres como López, para los cuales el problema de construir una Nación estaba puesto por encima de otras consideraciones (y en ese entonces a tal problema se lo hacía depender en gran medida de la definición de Buenos Aires como Capital), la opción no parece tan sorprendente como la describe Scobie cuando comenta la unánime decisión legislativa de 1882.

2. Sur y norte: secuencias de una ciudad complementada.

Esta enumeración de aparentes contradicciones apunta, en verdad, hacia la dificultad de establecer en la Argentina posterior al ochenta una alineación de grupos políticos vinculados a intereses económicos enfrentados, que se traduzcan en proyectos alternativos. Los estudios más recientes sobre la clase dominante argentina revelan en cambio una trama notoriamente sólida y

unitaria, apoyada en un tipo de economía en la que industria y finanzas operan como formas complementarias y funcionales entre sí.¹⁴ ¿Cómo no poner en suspenso entonces, la hipótesis aún más extrema de Scobie de identificar con sectores precisos de la ciudad intereses económicos antagónicos? Haciéndolo, se posibilita una lectura del efectivo desarrollo industrial del área suroeste de la Capital con posterioridad al episodio del puerto, no como una incongruencia, ni como un esfuerzo a contramano de los intereses de establishment financiero y comercial, sino como un complemento lógico de estas actividades, lo que redefine por completo el conflicto norte/sur de la ciudad.

Ya Scobie había descripto cómo el triunfo del proyecto Madero no significó en modo alguno la clausura definitiva de las propuestas que veían al Riachuelo como un eje de importancia comercial e industrial. Por el contrario, es en esos años cuando comienza a materializarse ese eje como tal. En efecto, en 1888 se forma la Sociedad Paul Angulo y Cía., constituida para construir, habilitar y explotar un canal de cabotaje que llevaría desde la Isla Maciel hasta la Estación General Mitre del ferrocarril a la Ensenada. Al poco tiempo, la compañía quiebra y sus acciones son trasladadas a la Compañía del Ferrocarril Sur, constituyéndose The Buenos Aires Southern Dock, de la que Huergo participa junto con otras figuras significativas como Alfredo

Demarchi y Guillermo White.¹⁵ El proyecto, del que se construyó sólo una parte, es ejecutado por el propio Huergo y sintoniza en puntos esenciales con aquel primer proyecto suyo presentado en 1873. Los fondos necesarios para las operaciones del dragado del Canal Sur seguían llegando desde el Congreso nacional; en 1904, las instalaciones de Barracas al Sur podían recibir simultáneamente hasta veinte transatlánticos. El Riachuelo mismo es

¹⁴ Cfr. JORGE F. SÁBATO, *La clase dominante en la Argentina moderna. Formación y características*, CISEA, Buenos Aires, 1988, y FERNANDO ROCCHI y MICHAEL JOHNS, *Capital industrial y espacio urbano: Buenos Aires durante el proceso agroexportador* (siseo), Buenos Aires, 1990.

¹⁵ WHITE había formado parte en 1893 de la comisión asesora al Poder Ejecutivo Nacional sobre la propuesta de Madero, junto con JUAN ANCHORENA, JOHN COGHLAN, y HUNTER DAVIDSON, comisión que presentó un informe técnico negativa. Con respecto al proyecto del Dock Sud, se reproduce en Horacio Difrieri, *Atlas de Buenos Aires*, op. cit.

sucesivamente modificado con la idea de su utilización como vía circulatoria de productos, al mismo tiempo que, para evitar las inundaciones y ganar las tierras bajas adyacentes. Desde el setenta se están llevando adelante las obras que dirige Huergo, de ensanche y canalización del río desde su desembocadura hasta el cruce del Ferrocarril Sur (actual Puente Bosch). En el 88, una concesión a la Sociedad General Pobladora, derivada luego a otra compañía, la Sociedad Canalizadora del Riachuelo, autoriza un proyecto mucho más ambicioso: lo que en un principio se planteaba sólo hasta el límite de la Capital (el actual Puente de la Noria) se amplió hasta alcanzar los 33 kilómetros avanzando sobre el río Matanzas hasta el arroyo Morales. La construcción se planteaba en tres etapas: la primera en el tramo que va desde el puente del Ferrocarril Sur hasta el Puente de la Noria, la segunda hasta el kilómetro 22 y la tercera hasta el 33. Simultáneamente se sustituían los puentes Alsina, de la Noria y el del Ferrocarril de la Provincia de Buenos Aires por estructuras de un solo tramo de 20 metros para permitir la circulación de embarcaciones de hasta 200 toneladas. El proyecto y la dirección estaban a cargo de Huergo.¹⁶

Hacia 1906, de estas obras sólo se había realizado, en forma por lo demás precaria, el tramo hasta Puente Alsina.¹⁷ En medio de conflictos por competencia de distintas reparticiones públicas, el ingeniero Eduardo Huergo, hijo de Luis, se hace cargo de las obras de ensanche y rectificación del tramo

¹⁶ Cfr. “*Canal y Puerto del Oeste*”, El Diario, 13 de septiembre de 1902. En 1898 vuelve a cambiar la composición de la Sociedad que se hacía cargo de las obras, pasándose a llamar Sociedad Canal y Puerto del Oeste. Debido a fuertes inundaciones que transformaron la geografía de la cuenca, se encargaron nuevos estudios al ingeniero Seurot, y la nueva Sociedad integra a José Soldati quien, como veremos, posee vastos intereses inmobiliarios en la zona. En el artículo de El Diario se evalúan los beneficios de esta operación: el alza inmediata de los precios de los terrenos, las facilidades para la circulación de productos y las ventajas para el Ferrocarril del Oeste, que tendrá un puerto propio de cabotaje (el ingeniero Brian calculaba el total de descargas efectuadas por el Ferrocarril en el Riachuelo a través de chatas y goletas, en 500.000 toneladas al año). En nuestro “San Cristóbal Sur entre el Matadero y el Parque: acción municipal, conformación barrial y crecimiento urbano en henos Aires; 1895-1915”, Boletín del Instituto de Historia “Dr. Emilio Ravignani Num. 3, Buenos Aires 1991, besos referido cómo este ramal del Ferrocarril Oeste que tradicionalmente se ha llamado de las basuras porque pasaba a través de la quema, cumplía una importantísima función productiva de traslado de los productos del oeste de la provincia de Buenos Aires al Mercado de Frutos de Barracas al Sur a través del Riachuelo.

¹⁷ Cfr. “Informe de la comisión especial nombrada el 27 de abril de 1911 para estudiar los antecedentes relativos a inundaciones es la Capital”, boletín de Obras Públicas, Vol. V, Buenos Aires, julio a diciembre de 1911, Pág. 44, La comisión estaba integrada por G. Villanueva, E. SCHIKENDANTZ y E. N. LANGE y se expide con suma dureza sobre lo realizado por la Sociedad Canal y Puerto del Oeste.

Puente Alsina—Puente la Noria hacia 1910. Sus propósitos coinciden notoriamente con los de su padre: convertir al Riachuelo en un gran dock navegable para buques de alto tonelaje. Cuando en una polémica que enfrenta a Obras Sanitarias de la Nación con el Ministerio de Obras Públicas se le objeta que esas intenciones podrían entrar en contradicción con el nuevo puerto que se está construyendo al norte del puerto Madero, Huergo responde que mientras las obras del Riachuelo redundarían en “el mejor desenvolvimiento de la zona industrial que se está formando rápidamente”, el puerto de la Capital en cambio permitiría “satisfacer el desarrollo comercial que se manifiesta cada vez con mayor intensidad”.¹⁸

Un argumento como éste de una posible complementación del sistema portuario al sur y al norte, podría sin duda adjudicarse al intento de Huergo hijo de disimular el enfrentamiento en función de garantizar la realización de su proyecto, deudor del de su padre; acusación que efectivamente le hacen los técnicos de Obras Sanitarias que en ese momento polemizan con él. Sin embargo, basta analizar someramente los intereses de los grupos que están instalando grandes fábricas en los terrenos adyacentes al Riachuelo, para comprender en toda su dimensión el acierto de las afirmaciones de Huergo.

Para la época en que éste se hace cargo de las obras de rectificación, se encuentran ya en el área fábricas de la envergadura de Campomar, Nocetti, Reta y Chiaramonte, Vasena, Talleres San Martín; los frigoríficos Sansinena, La Blanca y Argentino; los astilleros Mihanovich. No se trata de establecimientos pequeños: la mayoría de los nombrados se encuentra entre las principales empresas de cada rama industrial. La mayoría, también, combina la producción con los negocios de importación.¹⁹ Y a su vez apoyan activamente el proyecto:

¹⁸ Las características del proyecto las desarrolla Huergo en “Obras de rectificación y canalización del Riachuelo”, Boletín de Obras Públicas, Vol. IX, julio-diciembre 1913. La polémica entre los funcionarios de OSM y el Ingeniero, Huergo por el MOP continúa es Eduardo Huergo, “Rectificación y canalización del Riachuelo”, boletín de Obras Públicas, Vol. XII, enero-julio 1915. Sectores de la Municipalidad toman parte en la polémica en la Revista Municipal núm. 558, Buenos Aires, 14-9-1914

¹⁹ Cfr. FERNANDO ROCCHI y MICHEL JOHNS, “Capital industrial...”, Op. cit.

“ellos mismos (comenta Huergo) dentro de los medios más o menos limitados de que puedan disponer, han ejecutado construcciones portuarias”.²⁰

Uno de los grupos más significativos que opera en esta zona es el de Tornquist. Todo un sistema de fábricas propias se ha ido estableciendo sobre el eje del Riachuelo; las metalúrgicas Eugenio Noe, Sociedad Anónima Talleres Metalúrgicos (TAMET, antes Rezzónico Ottonello), Ferrum y, posteriormente, a mediados de la década del veinte, también los talleres de Vasena en el Riachuelo que pasan a integrar TAMET: la fábrica de velas Corten y el frigorífico La Negra (antes Sansinena) la firma Tornquist, además de dedicarse a la producción (posee refinerías, aserraderos, estancias), es conocida como uno de los grupos financieros más fuertes del país; su actividad fue primariamente el comercio y la importación, actividad que seguirá desarrollando y que resulta la clave de su éxito. Por otra parte, son notorias las relaciones de Ernesto Tornquist con Roca y con muchos hombres de origen autonomista que han alcanzado lugares preponderantes en el gobierno.²¹ Que Tornquist apostaba, al menos desde el noventa (cuando comienza a adquirir sistemáticamente fábricas en el área), al desarrollo del Riachuelo en el sentido /planeado por los Huergo es indudable; también que la complementación con un puerto que sirviera predominantemente a los intereses comerciales, de los que él era una de las figuras más representativas, resultaba funcional a su estrategia. Y no es secundario que el mismo Luis Huergo .fuese socio comanditario de los Talleres Metalúrgicos, participando en su directorio, lugar en el que lo sucederá su hijo Eduardo más tarde.”²²

En este marco, las tierras adyacentes al Riachuelo, de uno y otro lado de

²⁰ Cfr. EDUARDO HUERGO, “Construcción del nuevo sifón a través del Riachuelo” (respuesta al informe de la dirección técnica de OSM), Boletín de Obras Públicas, Vol. X, Op. cit. La existencia de instalaciones portuarias en cada fábrica se verifica, por otra parte, en la aerofotogrametría que la Municipalidad editó en 1929 y en los planos del catastro de 1940. Aún hoy es posible hallar sus restos materiales en el lugar.

²¹ Cfr. entre otros textos, Fernando M. Madero, “Ernesto Tornquist”, en FERRARRI y GALLO coops., La Argentina del ochenta al Centenario, Sudamericana, henos Aires, 1980, y Jorge F. Mato, la clase dominante..., op.

²² Cfr. GRACIELA SILVESTRI, “Industria y barrio. Estudio de un área urbana en relación a los odios productivos en el periodo de metropolización de henos Aires (1870-1930)”, interne al MET, henos Aires, 1991 (Mimeo).

sus orillas, fueron sucesivo objeto de especulación y de planes de desarrollo más o menos ambiciosos. Uno de los operadores más importantes en el área, José Soldati, participó tempranamente en el negocio de la concesión para mejoras al Riachuelo de la Sociedad Canal y Puerto del Oeste, pero dejó huellas menos efímeras en la creación de los pueblos de Lugano y Soldati. Pertenecía al poderoso grupo de inmigrantes ticineses, en el que también encontramos al ingeniero Demarchi, industrial, propietario de tierras en el área del Dock Sud y político influyente²³. El caso del loteo de Lugano y Soldati a fines de la primera década, centros que fueron promocionados como villas obreras contando con el futuro desarrollo industria desde San Cristóbal Sur y Pompeya hacia el oeste; así como el trazado simultáneo del Ferrocarril de la Provincia de Buenos Aires que realiza ese recorrido, refuerzan la idea de que este eje sudoeste, vertebrado por el Riachuelo, lejos de ser abandonado fue objeto de intervenciones que lo conformaron como el área industrial metropolitana.

Del seguimiento de los hechos posteriores al conflicto reseñado por Scobie, puede concluirse que lo que se perfilaba detrás del primer proyecto de puerto de Huergo y de su insistencia sobre el desarrollo a Riachuelo, no era un bando del sur opuesto a sucesivas intervenciones nortistas del poder público (argumentación que Scobie también desarrolla en su versión de las polémicas que generaba la acción del intendente Alvear). Lo que sí es posible encontrar en estas décadas a caballo del cambio de siglo y en los proyectos que continúan sus aspiraciones, los “defensores del sur” no defendían en verdad un desarrollo «urbano» para ese sector, sino un proyecto de escala territorial que le daba la espalda a la ciudad que en realidad defendían una imagen de ciudad complementada, con un norte comercial y residencial y un sur industrial, imagen que encontrará en 1914 una formulación administrativa en el Primer Reglamento

²³ Debemos a las investigaciones aún inéditas de Mercedes Daguerre sobre la inmigración ticinesa en la Argentina, la valoración de la importancia de estos personajes y de su accionar como grupo en la economía porteña y, en particular, en el desarrollo del sur y el suroeste de la Capital.

Industrial,²⁴ y que aún contando con los límites de la industria argentina se realizó en gran parte, sin ser de ninguna manera resistido por los grupos de poder económico que se cristalizan a partir del ochenta. Si existió un proyecto para el sur, no fue otro que este «Proyecto Riachuelo» proyecto de consolidar en su curso el eje industrial metropolitano, y que en verdad quedó trunco recién hacia los cuarenta, cuando paradójicamente la rectificación proyectada treinta años atrás por Eduardo Huergo finalmente estaba concluida.

En efecto, como una demostración más de las diferencias de tiempos entre los hechos urbanos y los económicos o los políticos, cuando en los finales de la década del treinta se rectifica el río entre el Puente Alsina y el Puente de la Noria y se reemplazan todas sus estructuras, comienzan a cambiar las condiciones urbanas y los requerimientos fabriles produciendo un desplazamiento en la radicación de nuevas industrias, que convierte en un artefacto inútil lo que se había previsto como el colofón del proyecto que ya había densificado de industrias toda la primera sección del Riachuelo. En esa época, las fábricas obtendrán mayores ventajas instalándose en el eje de la General Paz y luego, en los años sesenta, en la Panamericana conformando el actual cinturón industrial Buenos Aires rosario.²⁵ Y aún a pesar de ese desplazamiento de las preferencias para la radicación industrial que truncó al Riachuelo como proyecto, debieron pasar muchos años más todavía para que las fábricas muy importantes que siguieron funcionando en las primeras secciones (como, además de las ya mencionadas, la Fábrica de Tejidos Gratry, Siat, Gurmendi, etcétera) dejaran de utilizar al río como principal medio de transporte, de acuerdo a los objetivos con que allí se instalaron.

²⁴ Véase J. AUZA Buenos Aires y sus reglamentos industriales desde 1900 hasta la actualidad”, 11 Jornadas de Historia de la Ciudad de Buenos Aires, IHCBA, Buenos Aires, 1988

²⁵ Cfr, Jorge Schwarzer, “La implantación industrial”, en José Romero y Luis Alberto Romero, Buenos Aires, historia de cuatro siglos, Buenos Aires, 1983.

3. Qué Capital

Pero hay un elemento que aparece en cuanto se comienzan a repasar las diversas instancias en que este «proyecto» fue implementado, y que nos devuelve inmediatamente a los momentos críticos de la década del ochenta, cuando se toman decisiones como la del puerto y la de la capitalización, que Scobie señala acertadamente como definitorias del destino de Buenos Aires; el problema es precisar qué estaban definiendo. Ese nuevo elemento se evidencia en el examen de los proyectos sucesivos de Huergo; entre el primer proyecto en el Riachuelo y el segundo frente a la ciudad media, como dijimos, la capitalización de Buenos Aires, que Huergo acepta en todas sus implicancias con realismo. ¿Pero porqué la definición de la nueva Capital tenía que tomar como límite al Riachuelo, seccionando a todo lo largo lo que ya entonces existía como puerto industrial funcionando en ambas márgenes? Una vez aceptado ese límite, la segunda propuesta de Huergo aparece en toda su lógica, pero cómo y porqué se definió el mismo son preguntas que quedan pendientes.

Sin embargo en el libro de Scobie no se formulan; apenas si se refieren una serie de generalidades sobre la importancia del lugar que ocupará la ciudad con respecto al interior a partir de la federalización: las consecuencias internas a la ciudad, relevantemente expuestas, no trascienden la nueva disponibilidad de fondos que posibilitará la tarea de modernización y embellecimiento ilustrada por la gestión de Torcuato de Alvear. Como tampoco es posible encontrar en otras fuentes secundarias hipótesis sobre el porqué de la forma que se le dio a la Capital Federal; se acepta como un hecho natural el trazado que realizan los ingenieros Blot y Silveyra recién en 1887, como si hubiese estado prefigurado por alguna tradición. Aún más, es difícil encontrar en la literatura mención alguna al trazado como tal, en toda su específica artificialidad. Y sin embargo, la tradición que desemboca en el ochenta de ningún modo lleva a presuponer esta

solución.²⁶

Desde el punto de vista del crecimiento de la ciudad real, durante la década de 1850, el verdadero límite suroeste de la ciudad lo impone la barranca y no el Riachuelo. La división administrativa del 59, después de la creación de los partidos de Flores y Belgrano, muestra significativamente la extraña penetración del juzgado de Flores como una lengua a lo largo de la avenida Caseros hasta la Convalecencia, ratificando a la barranca como límite del municipio de la ciudad. Ya en los planos de esta década puede observarse el desarrollo incipiente de Barracas al Norte y Barracas al Sur, ligadas por el cordón umbilical de la calle Larga al casco tradicional de la ciudad. De todas maneras, el avance hacia el sur estaba limitado, mientras que el avance sobre el oeste es notable en planos mucho más tempranos, y la atracción hacia el norte ya había recibido el estímulo del establecimiento de las propiedades de Rosas en Palermo.

Pero Buenos Aires se seguirá viendo, mucho tiempo después de la capitalización y de la delimitación definitiva de su territorio, como la alargada franja sobre el Río de la Plata en la que se incluye sistemáticamente lo que hoy es el partido de Avellaneda, mientras se excluye prácticamente todo lo que queda al norte y al oeste del “boulevard Medrano y del arroyo Maldonado; es decir, se reiteran los, límites municipales establecidos en los años cincuenta, ampliando el plano hacia el sur. Esto es notorio en la sucesión de planos hasta los inicios de siglo, cuando se diseñan los primeros planos definitivos; más que una costumbre, indica la persistencia de relaciones orgánicas de la ciudad con el margen sur del Riachuelo, y la persistencia, por lo tanto, de La pregunta sobre el porqué de la elección de este río como límite jurisdiccional.²⁷

²⁶ Una documentación muy completa sobre la federación de Buenos Aires en Arturo B. Carroza, la cuestión capital de la República, 1826-1887, Buenos Aires, 1927, donde se reproducen leyes, decretos, discusiones en el parlamento y otras fuentes primarias.

²⁷ Se realiza el plano nacional en 1888 con los nuevos límites, pero el primer plano oficial de la Municipalidad es el de 1904. Que podría haberse incorporado Avellaneda (entonces Barracas al Sur) a la Capital federal lo muestra también el hecho de que en 1412 tal anexión se intenta materializar con un proyecto del presidente Roger Sáenz Pella aprobado en el Senado; proyecto íntimamente ligado en su presentación a otro simultáneo que

Por otro lado, si en la ciudad histórica no estaba inscripto que el Riachuelo debía constituir un límite, tampoco ocurría algo así en la legislación. Es muy conocido el hecho de que en 1826 se había declarado Capital a Buenos Aires con un territorio mucho más extenso que el actual, cuyo espacio se extendía aproximadamente desde La Plata hasta San isidro. Si bien en 1827 se devuelve la autonomía” a la provincia de Buenos Aires y se deroga la Ley Capital, este antecedente tendrá tanto peso como para reaparecer en 1853, en el artículo tercero de la Constitución de la Confederación Argentina que designa la Capital en un territorio similar.

Las razones coyunturales, por las cuales entre el ochenta y el ochenta y siete se trazan los límites que permanecen en la actualidad, son de diverso tipo. En primer lugar, las direcciones naturales de crecimiento hacia el norte y el oeste son recordadas sistemáticamente por los que propugnan la incorporación de Belgrano y Flores para ampliar el municipio que originariamente se había federalizado. Un antecedente concreto de esta solución se encuentra en la propuesta de Carlos Pellegrini de 1866. Una parte del partido de Belgrano, el área de Palermo, ya estaba en conflicto jurisdiccional desde la fundación del propio pueblo. Pero estas razones no tienen mayor peso que los argumentos que podrían esgrimirse para el crecimiento en el otro sentido, hacia el sur o, más precisamente, la simultaneidad de ambas direcciones de crecimiento.

Pueden proponerse, a su vez, argumentos sobre la oportunidad política para explicar esta decisión, que se derivan especialmente de la conflictiva situación en la que se arribó a la solución de la cuestión Capital, cuando se hubieron de reducir los intereses localistas bonaerenses por las armas. Pan pie a esta deducción los sucesivos parlamentos a favor de la incorporación de Flores y Belgrano con que se intenta convencer a la provincia de que debe cederlos; se hace hincapié en que se trata de pueblos “de recreo”, sin importancia comercial.

proponía la conexión del Paraná con los ríos Matanzas y Riachuelo. La propuesta de Sáenz Peña contaba con el acuerdo del gobernador provincial y con el consenso de las autoridades de la Capital.

En caso de que se hubiera propuesto incorporar Barracas al Sur, en cambio, todo habría sido diferente: después del ochenta ya puede hablarse de un polo industrial, modesto por cierto, pero no mucho más que el existente en la Capital; pero además, manteniendo este área, la provincia aún mantendría la posibilidad de poseer un puerto alternativo al de Ensenada, cercano al núcleo histórico de los intereses comerciales del país, como de hecho sucederá con el Dock Sud. La susceptibilidad de muchos dirigentes provinciales estaba tan herida como para dilatar durante siete años la propuesta de cesión de Flores y Belgrano: es muy posible hipotetizar que por su importancia económica, Barracas al Sur hubiera implicado un conflicto aún de mayor gravedad.

Pero si bien atendible, este argumento descuida no sólo que el localismo provincial había sido absolutamente rendido por las armas, sino que gran parte de quienes lo habían sostenido, apostando a que sus intereses habrían de ser mejor servidos en una república consolidada apoyaban ahora la causa de la conciliación. Nuevamente, no es posible observar los años ochenta a la luz de los conflictos de la década anterior, que se han desdibujado en forma notoria.

Los mismos argumentos de la época que sostenían la necesidad del crecimiento del municipio pueden, en cambio, darnos algunos indicios diversos para construir una hipótesis sobre la demarcación del Alvear apenas a treinta y seis días de la federalización, tales argumentos reiteran los siguientes principios: a) la importancia que debe adquirir la ciudad capital, la “Gran Capital del Sur”, está en relación con dimensiones espaciales que para ese momento ya se verifican como insuficientes; b) consecuentemente (y con una fuerte marca de los argumentos higiénicos que circulaban en el país desde la época de Rivadavia), los establecimientos insalubres (categoría bajo la cual se unifican industrias hospitales, asilos o cuarteles) deben ser excluidos de un recinto urbano que se está planteando como representación del país. Si bien el municipio de Buenos Aires aún posee dentro de sus límites tradicionales vastos espacios sin ocupar (como le objetan a Alvear algunos legisladores

provinciales), esos espacios no son suficientes para cumplir con un programa notablemente explícito de lo que debe ser una capital: un núcleo relativamente pequeño (identificado por entonces con la ciudad de mediados de los años cincuenta), en donde claros ejes temáticos, espaciosos boulevards y parques higiénicos realzarán la importancia de las instituciones; y amplias reservas públicas en donde se pudieran sumergir, también entre el verde, los espacios insalubres que necesariamente deben servir a la ciudad moderna.²⁸ Hacia esta concepción apuntan la mayoría de las acciones municipales de la época, y es lógico que se eligiera para crecer el espacio amplio, inculto y despoblado de las tierras que mediaban entre los pueblos de Flores, Belgrano y el municipio de Buenos Aires.

En estas tierras, se podía diseñar sin persistencias históricas como sobre un espacio vacío; extender una trama regular, proyectar parques, elegir los lugares adecuados para los servicios molestos. A los ya esgrimidos, por lo tanto, es necesario agregar el argumento decisivo de otra visión de la ciudad. Incluso la preeminencia dada al norte durante la gestión de Alvear, y más allá de todas las otras razones que plausiblemente se han esgrimido para explicarla, convendría no dejar de verla fundamentada también en la voluntad de separar la “ciudad” del límite sur, el Riachuelo y su incipiente industria, para reforzar la idea de una ciudad burocrática, residencial y comercial (como fue ya definida por Scobie); una ciudad “limpia” en la que el verde rodeara parejamente todo su contorno.²⁹

Una vez decidido el crecimiento sobre Flores y Belgrano, un nuevo argumento viene a apuntalar esta visión y a decidir sobre los límites efectivos de

²⁸ Cfr. mensaje de Alvear a Bernardo de Irigoyen del 26-1-81, en donde se desarrollan estos Argumentos. Reproducido en ARTURO B. CARNAZA, Op. cit., tomo VI. Este programa para la capital va a ser compartido mayoritariamente y recién en la prima década del siglo comienzan a aparecer propuestas que ven positiva una mansión que urbanice el total de la superficie de la ciudad federalizada. Sobre este tema, véase ADRIÁN GORELIK, “El centro y los barrios. la formación del espacio público metropolitano en Buenos Aires, 1891-1941”, ponencia presentada en las Jornadas Buenos Aires moderna. Historia y perspectiva urbana; 1870-1940, Buenos Aires, mayo de 1998 (mimeo).

²⁹ Resulta significativo, en esta dirección, que el único barrio obrero proyectado durante la gestión de Alvear (en rigor, la primera iniciativa pública en este tema) se ubica en el norte de la ciudad, lo que podría indicar una voluntad global de desplazamiento urbano más que un exclusivo intento de segregación espacial entre un norte rico y un sur pobre.

la Capital: el de la regularización. Cuando diseñan el nuevo perímetro, Blot y Silveyra trazan una línea abstracta pero regular, que no coincide exactamente con ninguno de los límites de los dos partidos incorporados, con el fin de facilitar la percepción de las rentas y la construcción del boulevard de 100 metros de ancho que ya se prefiguraba en los primeros planteos de ampliación, y que más de un lustro después terminará materializándose en la avenida General Paz.³⁰

Y es esta imagen de ciudad regular, homogénea y representativa, la que sí puede ofrecer un modelo contrapuesto a aquel otro de la ciudad complementada, con sectores especializados al sur y al norte, que emblemáticos en el “Proyecto Riachuelo”. Contrario a la idea tan extendida de la existencia de “defensores del sur” opuestos a las “preferencias nortistas” de la Intendencia, lo que se encuentra en un análisis de ciertas intenciones de larga duración en la gestión pública, es enfrentamiento de aquellos dos modelos; ambos trancos, ambos con realizaciones parciales.

Como no podía ser de otro modo, acompañando el inevitable crecimiento de la ciudad, fue el suroeste el territorio por excelencia de esta disputa, aquel en que los dos modelos no podían coincidir. Aún contradictoriamente, fue allí donde el municipio intentó contrapesar a partir de este siglo el desequilibrio producido por la fuerte tendencia de crecimiento hacia el norte y el oeste, formando un “nuevo sur”, distinto de La Boca y Barracas, en el que pudieran desarrollarse “barrios modelos” para los sectores populares que accedían a la casa propia en el suburbio. Y todo el sistema de parques que comienza a perfilarse desde finales de siglo acompaña manifiestamente tales intenciones, desde el Parque de los Patricios, en 1902 (que contrariando los intereses de los defensores del sur, reemplazó con verde público el emplazamiento productivo

³⁰ Cuando se habla de “afrancesamiento” de la gestión de Alvear, sólo se piensa en “embellecimiento” También implica sin embargo, esta visión de una “ciudad regular”, cuya tradición en el país se remonta a la época de Rivadavia. Cfr. FERNANDO ALIATA, “La ciudad regular, Arquitectura, edificación e instituciones durante el período rivadaviano”, en AAVV, *Imagen y recepción de la Revolución Francesa en la Argentina*, GEL, Buenos Aires, 1990.

de los Mataderos), hasta los sucesivos proyectos para el Parque del Sur (hoy Almirante Brown) durante toda la primera mitad de siglo, pasan o por el Parque Chacabuco. Parques que eran pensados como verdaderos “centros cívicos” irradiadores de cualidad urbana, y que en gran medida así se consolidaron, reuniendo en su torno la mayoría de los pocos conjuntos de vivienda de realización estatal o filantrópica que se hicieron en la ciudad, e infinidad de instituciones públicas, clubes, escuelas, hospitales, colonias, que se constituyeron en pilares de la transformación urbana de estos parajes desolados, de su incorporación al espacio público metropolitano.

Así como el “Proyecto Riachuelo” se trunca en los años cuarenta, tampoco este otro se realiza plenamente en gran medida por la inconsecuencia de un poder público siempre imposibilitado de definir instrumentos claros de intervención urbana, siempre oscilante entre los principios ideológicos del *laissez-faire* y su voluntad de constituir la ciudad orgánica que en última instancia tenía como modelo. Pero aún trunco, sin embargo permanecerá duraderamente como ideal urbano que es posible encontrar todavía en los últimos intentos modernizadores del Plan Director de 1958-64, en consonancia con el que se realizan los conjuntos habitacionales de Lugano y Soldati, últimos y solitarios ecos de aquel proyecto homogeneizador,

Buenos Aires se construye así en medio de visiones contrapuestas, fragmentariamente, con proyectos y estrategias que se superponen incesantemente: ninguna de ellas puede reducirse superestructuras ideológicas de grupos con intereses económicos definidos antagónicos; se trata de visiones específicamente urbanas, no siempre enunciadas con claridad, pero que atraviesan largos períodos, diferentes de los políticos o económicos aunque con ellos firmemente entrelazados: los tiempos de la construcción de la ciudad.

4. Los límites de una síntesis

Hemos ido anotando como en Buenos Aires. Del centro a los barrios, desestimando interpretaciones ingenuas, Scobie ha explicado el tópico del desequilibrio norte/sur en la ciudad (como dijimos, uno de los temas recurrentes para caracterizar la forma urbana a lo largo de todo el libro) a través del conflicto del puerto, verdadero epicentro en el que liga factores estructurales con modalidades de ocupación espacial. Como también se ha señalado, los otros dos elementos críticos que selecciona (la cuestión Capital y los ferrocarriles) se recuestran en la extraordinaria fuerza de estas hipótesis iniciales, sin aportar por sí solos articulaciones originales. Finalmente, se ha apuntado que el texto de Scobie puede considerarse construido íntegramente bajo los parámetros clásicos de la investigación socioeconómica: temas estructurales ligados estrechamente a condiciones económicas determinan en última instancia el desarrollo de la ciudad. Y sin embargo, la aparición de Buenos Aires... produjo una inflexión historiográfica y teórica en el campo de los estudios urbanos locales. Quisiéramos concluir, en este sentido, formulando algunas hipótesis sobre las razones de este impacto, que vayan más allá de los propios valores historiográficos del libro que ya hemos subrayado.

Es posible que la principal novedad que introduce pueda afincarse en un peculiar intento de síntesis. Por un lado, Scobie mantiene la imagen de una Buenos Aires que la historiográfica local había construido exitosamente: una ciudad de progreso indefinido, que a todos brindaba sus posibilidades y en la que el ascenso social hizo de motor y explicación. El capítulo sobre “El tranvía y los barrios” es el que ejemplifica con mayor claridad la idea de una ciudad en movimiento ascendente e igualador, pero también el clima de progreso y sus ventajas están sensiblemente presentes en el resto de las páginas. Y simultáneamente que convalida esta visión yuxtapone, por otro lado, aquella en la que un *proyecto nacional* (por el que no oculta las simpatías propias que se le

deben a las causas perdidas) es derrotado frente a los intereses de otro dependiente; visión más de un histórico que por la época en que el trabajo de Scobie se elabora, se tramaba fuertemente con las críticas de izquierda a la historiografía tradicional. Por cierto, esta versión que suscribe, que identifica al proyecto nacional con la alternativa nunca consolidada de una burguesía industrial nativa (versión que aún poseía fuerza política operativa en la Argentina de los setenta), sintoniza con otra que no debía resultarle ajena: la propia historia estadounidense abunda en conflictos de este tipo que frecuentemente fueron utilizados como modelos, aunque como se ha señalado, las peculiaridades de la clase dominante argentina hagan desaconsejable toda traslación.³¹

Pero el haberla adoptado también podría relacionarse, de manera más inmediata, con la forma en que le había consustanciado esta línea neorevisionista con el Pensamiento y la acción sobre la arquitectura y la ciudad. No solo posee ya para esos años una hegemonía absoluta en las interpretaciones históricas,³² sino que aparece también en lugares insospechados: la planificación desarrollista no acude, como podría suponerse, a la “historia oficial” para justificar sus líneas operativas, sino a una vulgata revisionista “de izquierda” cuyos acentos valorativos, su esquemática dualidad, su pulsión contrafáctica, constituían el marco ideal para las aspiraciones modernizadoras del Plan. La presencia de Puiggrós y Astesano como especialistas en historia en el staff del Plan Director de 1958-64, constituye un caso ejemplar.

Intento de síntesis entre historiografía tradicional y revisionismo, entonces; pero simultáneamente resulta tentador buscar tras las hipótesis desarrolladas por

³¹ Cfr. JORGE F. SÁBATO, *La clase dominante...*, Op. cit.

³² Basta señalar que pocos días antes de la aparición de Buenos Aires. Del centro a los barrios, RAMÓN GUTIÉRREZ y FEDERICO ORTIZ habían sellado la visión condenatoria de la arquitectura de la “ciudad liberal” que permanece con singular fuerza hasta nuestros días. Véase Gutiérrez, Ortiz y otros, *la arquitectura del liberalismo en la Argentina Sudamericana*, Buenos Aires, 1960; para un análisis del impacto de esta línea de pensamiento en la historiografía de arquitectura, véase nuestro “Lo nacional en la historiografía de la arquitectura en la Argentina: el peso de una tradición”, en AAVV, *Historiografía argentina (1958-1988)*, Comité Internacional de Tiendas Históricas, Buenos Aires 1446.

Serbio otra tensión, la generada por interpretaciones de similar influencia en el pensamiento urbano contemporáneo al trabajo del historiador norteamericano: por un lado, la acuñada por una entonces incipiente historiografía social que había puesto el acento en la constitución de Buenos Aires como “crisol de razas”; por el otro, las nuevas tendencias de la sociología urbana, vinculadas en gran medida al estructuralismo francés, que venían a probar la profunda segregación espacial en la sociedad clasista, cuyas ciudades eran el escenario privilegiado del conflicto primario.³³

Asimismo, no menos importante debió resultar para el autor la experiencia directa de la ciudad que conoció desde la década del cincuenta. Muchos de los anacronismos que identificamos en su texto podrían también ser observados bajo esta luz: una Buenos Aires con una estratificación urbana más rígida, con la presencia ominosa de las villas miserias; una ciudad objeto de intensas discusiones operativas que hacían de la degradación del sur tema promotor de proyectos e intervenciones. Baste recordar la ingente cantidad de propuestas que se sucedieron desde mediados de los años cincuenta para la «renovación del barrio sur». Pero entonces ya se trataba del viejo barrio sur, en el casco tradicional, difícilmente homologable al ramillete de problemas que habían formalizado en las primeras décadas del siglo la cuestión del Riachuelo. Las propuestas de remoción del Puerto Madero se intensifican desde esos años, y no sería descabellado considerar una influencia en las hipótesis de Scobie de la vinculación entre puerto y degradación del sur tradicional que esas propuestas establecieron de hecho.

Sur viejo y sur nuevo; proyectos de ciudad complementada y de ciudad

³³ En la primera línea de interpretación fueron decisivas las investigaciones de GINO GERMANI y José luís Huero; la segunda, la introducción en el país de Manuel Castells y la actividad editorial desarrollada por la Sociedad Interamericana de Planificación (SIAP). Estas líneas, con visiones contrapuestas, sin embargo se han mantenido en paralelo, sin pulular entre sí; una excepción es el artículo de FRANCIS KORN y LIDIA DE LA TORRE, “La vivienda en Buenos Aires, 1887-1914, Desarrollo Económico 89, Buenos Aires, julio-set. 1985, donde como una maqueta reductiva de la primera línea se polemiza duramente con la segunda, a la que se personifica en un trabajo de OSCAR YUJNOVSKY. En HILDA SÁBATO, “Pluralismo y Nación”, Punto de Vista 34, Buenos Aires, julio-set. 1989, puede encontrarse el análisis de un enfrentamiento homologable en el cupo de los estudios sobre la inmigración.

homogénea; la ciudad como patchwork de “proyectos truncos” las peculiaridades de la clase dominante argentina; todos elementos que recién en los últimos años sugiere la investigación historiográfica y que tal vez permitan, en algún momento, la construcción de otra historia de Buenos Aires. Otra historia que para no optar maniqueamente entre polos poco significativos por fuera de las polémicas ideológicas que los animaron, no deba caer en un intento de síntesis que también reveló todos sus límites. Otra historia que será indudablemente deudora de la de Scobie y no mucho menos provisoria que las propias preguntas que se formule, en esta búsqueda incesante por hacerle decir cosas nuevas al pasado.