SEMINARIO DE CRITICA – AÑO 1998

N° 87

"Anticipaciones del futuro en Buenos Aires, 1910"

Autora: Arq. Margarita Gutman.

Junio de 1998

ANTICIPACIONES DEL FUTURO EN BUENOS AIRES, 1910

Margarita Gutman

El futuro se planifica, se sueña se imagina o se presiente; el futuro se ignora, se niega o se teme. Pero, con mayor o menor peso, integra siempre la vida y el imaginario de toda sociedad.

Las distintas miradas hacia el futuro califican a la sociedad que las construye y hablan más de esa sociedad, que del mismo futuro que proyectan. Hablan de una forma de conocimiento, de un diagnostico y de una crítica a la sociedad en la que emergen, hablan de sus deseos y de sus formas, hablan de sus ilusiones y de sus miedos.

Se encuentran al menos dos maneras de formular modelos de futuro: 1) extrapolando las tendencias existentes, asumiendo que las tendencias no se alteraran (hecho que la historia se encarga una y otra vez de demostrar como poco probable), o formulando hipótesis sobre los modelos de regularidad e interacción; 2) la otra manera, saltea las prognosis, y postula directamente los modelos deseables o modelos de acción.

Estos dos tipos básicos de proyecciones de futuro, se corresponden con lo que los ecólogos denominan el "escenario tendencial" en el primer caso, y "escenario sustentable" en el segundo. Esta Ultima manera de encarar el futuro, a través de un proyecto, es la que más claramente se instaura como herramienta modeladora del futuro y de transformación del presente.

En ese sentido, Raymond Williams en Hacia el año 2000, dice que las formas de pensar el futuro, en su sentido más auténtico, equivalen a las formas de construirlo (Williams [1984:13]). Es decir, que el mismo acto de pensarlo, de plantearlo como problema, es ya un acto de construcción.

Y remarca, junto a otros estudiosos preocupados por la "perdida del futuro" que registra este fin de siglo y de milenio, la imperiosa necesidad de reinstalar el pensamiento sobre el futuro. Pensamiento que ha sido debilitado "por las formas particulares de sociedad y economía que fijan prioridades alterativas de rápida satisfacción y beneficio". Sin embargo, el mismo Williams, impulsa esta posibilidad "más allá de las tajantes formulas del individualismo instantaneista y cerrado; más allá de la rápida explotación lucrativa de los recursos; más allá de las estrategias del mercado para tornar obsoletos bienes duraderos; más allá de la practica difundida e imprudente de tomar prestado a cuenta del futuro para resolver cómodamente alguna dificultad actual" (Williams [1984:13-14)).

El ámbito del pensamiento urbano no es una excepción. Hoy en Buenos Aires, para tomar un caso, se encuentran escasas reflexiones sobre el futuro de la ciudad. La hacen mayormente grupos ligados a los problemas del medio ambiente urbanos, a las nuevas alternativas de organización de la sociedad civil, y a los problemas originados por la extensión y diversificación de la pobreza urbana. El resto de los problemas de la ciudad, parecen pertenecer solo al ámbito de las respuestas inmediatas exigidas por un vertiginoso presente.

En contraste con la situación actual, cien años atrás, en Buenos Aires, el futuro era casi una realidad tangible. La Argentina toda, postulada en el preámbulo de su Constitución como tierra de promisión "para todos los hombre del mundo", era concebida en función de un futuro de crecimiento y grandeza ilimitada. Como segundo país americano receptor de inmigración europea, las promesas contenidas en su tierra, comercio, incipiente industria, instituciones y ciudades, era clave en la forma que se presentaba ante Europa y ante sí misma.

Numerosos viajeros, al describir el país y la ciudad capital (espejo y resumen de sus mejores logros), lo presentaban con ese sesgo. Así lo indican títulos como *The Argentine. The land of the Future* del ingles Emilio Olsson que relata un viaje realizado en 1903 o Un viaje a la Argentina. Impresiones de un viaje a Buenos Aires. El porvenir de los pueblos iberoamericanos del español

Manuel Menacho en 1911. Casi todas estas relaciones era descripciones encaminadas a destacar las promesas del futuro de esplendor y desarrollo.

En Buenos Aires, en el contexto del modelo positivista asumido e implementado por la generación del '80, el pensamiento sobre el futuro estaba plenamente instalado e impregnaba los planes y proyectos urbanos formulados y discutidos en diversos ámbitos.

En la década de 1910, estas discusiones se habían acelerado, además, por la celebración de los cien años de la revolución de mayo, que tuvo como objeto y escenario privilegiado a la ciudad capital, postulada como símbolo de la nación entera, como el mejor y más pulido exponente de la joven y moderna república.

Dentro de ese contexto, este trabajo estudia las anticipaciones del futuro formuladas para la ciudad de Buenos Aires a principios del siglo XX. Revisa la incidencia que tuvieron las ideas y formas anticipatorias sobre el desarrollo urbano, y la persistencia de algunos proyectos y planes en el discurso sobre la ciudad. En ese sentido, se intenta establecer algunos nexos entre las discusiones y propuestas urbanas desarrolladas en los círculos disciplinares y los comentarios y artículos sobre el futuro de la ciudad publicados en las revistas de difusión general.

En realidad, el trabajo intenta acercarse a la forma en que se gestan, circulan y se aplican las ideas y modelos urbanos, analizándolos en el momento en que se postulan como anticipaciones de la ciudad, cuando esas ideas lindan con la literatura y con la grafica de anticipación y de ficción.

También se interroga en este trabajo acerca de los rasgos que integran las anticipaciones del futuro de la ciudad formuladas o entrevistas por los diversos grupos sociales que la componen, y su impacto sobre el desarrollo urbano. Más adelante, se espera indagar acerca de las condiciones que hicieron posible la gran inercia de ciertos modelos e ideas urbanas en Buenos Aires, aquellos que persistieron por largas décadas, y sobre el papel que en esa persistencia jugaron los medios de difusi6n y los ámbitos disciplinares.

Para acercarse a estos temas, se presentan algunos rasgos de los planes urbanos propuestos y discutidos en el ámbito disciplinar.[1] Luego, se los compara con algunas de las utopías escritas alrededor del centenario, y por último, se analizan anticipaciones o modelos de ciudades futuras que fueron publicadas en medios de difusión, como las revistas Caras y Caretas PBT. la Ilustración Sudamericana y Mundo Argentino entre 1908 y 1913. Se revisan también algunos almanaques que tomaban la forma de revistas muy ilustradas y de gran formato, así como algunos álbumes conmemorativos del centenario de la revolución de mayo.

2. Notas de Buenos Aires 1910[2]

A principios del siglo XX, la ciudad de Buenos Aires (declarada Capital Federal en 1880, sobre un territorio al fin nacionalizado) crecía rápidamente y se afirmaba como la ciudad más importante del país y encarnación de la nueva y prospera Nación Argentina.

Este crecimiento era consecuencia directa del modelo agroexportador adoptado durante las últimas décadas del siglo XIX en la Argentina. Granos y carnes para la exportación se producían en las cada vez más intensamente explotada región de la Pampa húmeda que rodea a Buenos Aires. La superficie explotable se extendía a medida que avanzaba el ferrocarril y el desarrollo del comercio exterior, y sus productos se canalizaban a través de las continuamente ampliadas pero siempre insuficientes instalaciones del puerto de BA.

En Buenos Aires, todas las actividades comerciales y financieras relacionadas con la exportación y la importación se incrementaron y adquirieron una importancia económica, social y política decisiva. Durante esos altos

[1] Gutman, Margarita "Idealizing the City. Anticipating the future and Constructing Public Space in Buenos Aires 1910". Segunda reunion del Getty Seminar "Imaging the City in the Americas: The formation and Display of Urban Identy around 1910". Santa Mónica. California, 1994 (inedito).
[2] Estas notas están basadas en Gutman, Margarita y Jorge E. Hardoy Buenos Aires. Historia Urbana del Area Metropolitana. Editorial Mapfre, Madrid, 1992

llegaron al país cuantiosas inversiones británicas y en menor magnitud francesas y alemanas, y luego norteamericanas. Estas inversiones se destinaron en su mayoría a la financiación de las obras públicas en la ciudad de BA, como la construcción de servicios urbanos de aguas corrientes, gas, luz y tranvías, el puerto y los ferrocarriles. Entre 1890 y 1916, dos tercios del total de inversiones extranjeras radicadas en el país eran inglesas. Los mayores dividendos de los capitales británicos en 1913 eran obtenidos por las compañías de tierras e hipotecas, los bancos y las compañas de seguros y frigoríficos.

Precedidos por los agudos conflictos sociales que caracterizaron a la década de 1910, también se produjeron en esa época, cambios en el orden político. En 1912 el presidente Roque Sáenz Peña presentaba al Congreso de la Nación la ley de sufragio universal que daba fin a la democracia restrictiva de la denominada República Conservadora, permitiendo la emergencia de los nuevos sectores sociales medios cuyos representantes asumieron el gobierno nacional en 1916.

Durante las dos últimas décadas del siglo XIX y las primeras del siglo XX la población de la ciudad de Buenos Aires creció aceleradamente con la incorporación de grandes contingentes de inmigrantes europeos y la ciudad se expandía a un ritmo desconocido hasta entonces. Entre 1887 y 1914, en menos de treinta altos, la población de la ciudad de Buenos Aires casi se cuadruplico: los 433.000 habitantes de 1887 se transformaron en 1.500.000 en 1914. Entre esas dos fechas la población de la Capital Federal credo más rápido que en ningún otro momento de su historia, con tasas de crecimiento medio anual superiores al 5%. Buenos Aires concentraba un 20% en 1895 y un 27% en 1914 del total de la población del país. Casi la mitad del total de la población urbana del país vivía en Buenos Aires: un 48% y 47% en 1895 y 1914 respectivamente.

En 1910, la mitad de los 1.200.000 habitantes eran extranjeros, italianos y españoles por mitades.[3]

Cambio de escenario en el centro

A lo largo de ese periodo la imagen urbana de BA se transformó radicalmente. Denominada por Lucio V. Mansilla "la Gran Aldea" (la ciudad que conservaba aun los rasgos coloniales apenas modificados en la primera mitad del XIX) Buenos Aires fue febrilmente transformada en el centro con la incorporación de nuevos edificios gubernamentales y privados que seguían los modelos estilísticos europeos. De ese modo, en solo 40 años, entre 1870 y 1910, la plácida Gran Aldea se transformó en la Paris de América del Sur, y estaba en camino a convertirse, pero solo en sus áreas centrales, en un digno par de las grandes ciudades europeas.

En esos años de rápido crecimiento poblacional, el antiguo distrito central, se consolido, se densifico y se equipó, concentrando lo mejor de los esfuerzos públicos y privados, manteniendo y enfatizando la histórica centralidad de la ciudad. Para el centenario de la revolución de mayo, el centro contaba ya con una buena dotación de agua corriente, cloacas, pavimentos e iluminación y un nutrido equipamiento comercial, administrativo y recreativo, una notable modelización edilicia y urbana y un buen número de edificios en altura. La

[3] . La inmigración en gran escala fue fomentada por la Constitución Nacional de 1853. Bajo el slogan "gobernar es poblar" declaro a la Argentina tierra de promisión "para todos los hombre del mundo que quieran habitar el suelo argentino" (parte del Preámbulo quo todos. desde hace 150 altos, hemos memorizado de niños en la escuela). De los 6.500.000 de europeos que llegaron al país entre 1857 y 1941. se afincaron en el país 3.500.000 concentrándose de manera desigual. principalmente en la región pampeana agrícola ganadera y en sus ciudades y una gran proporción en la ciudad de BA y sus alrededores. En Buenos Aires, la concentración de extranjeros fue mayor que en ninguna otra ciudad o región del país: entre 1985 *y* 1914 la proporción de extranjeros se mantuvo en cerca de un 50%, mientras en el país era cerca del 20% en 1914. La gran mayoría eran españoles o italianos. Para 1914 italianos y españoles constituía a partes iguales cerca del 90% de los extranjeros en la ciudad y el 40% de su población total. Eran mayormente la mano de obra de la ciudad. y se ocupaban en la industria y el comercio, algunos como propietarios, y la mayoría como empleados u obreros. Los nativos se ocupaban principalmente del orden la administración pública, la defensa, la educación y los trabajos urbanos relacionados con tareas agrícolas ganaderas. Lo cierto es que el Censo de 1914 muestra que había extranjeros trabajando en la mayoría de las actividades económicas de la ciudad.

mayor parte de las construcciones fue de inspiración italiana, luego francesa y más adelante ecléctica e historicista, dejando atrás los estilos coloniales y neoclásicos de principios del siglo XIX. Fue en esa época que el centro adquirió buena parte de la imagen que aun hoy lo caracteriza.

El centenario como pretexto para exhibir una nueva imagen

Los principales festejos oficiales del centenario de la revolución de mayo tuvieron lugar en la ciudad de Buenos Aires: exposiciones nacionales e internacionales, visitas extranjeras, actos y desfiles, estatuas y conferencias internacionales. Los medios de difusión daban cuenta de estos acontecimientos.

Pero la ciudad capital no fue solo el escenario de esos festejos, sino que ellas misma, a la vez, fue el objeto de exhibición. La ciudad fue así, al mismo tiempo, materia y símbolo, contexto y mensaje, escaparate y mercadería. El objeto era pregonar la entrada del país en el concierto mundial, comercial y cultural, exhibiendo los adelantos de la modernización en la tecnología, la industria, las artes, y en la arquitectura y la ciudad.[4]

Las celebraciones del centenario fueron el pretexto adecuado para inaugural esa nueva imagen del país y de la ciudad. Y tal como sucede en todas las inauguraciones de obras, estaba sin terminar aún no estaba bien redondeada la imagen que se buscaba crear y, por lo tanto, era necesario aparentar más de lo que se era, como Nación y como ciudad, como producto y como envase.

La readecuación del escenario representativo de Buenos Aires tenía al menos un par de objetivos más: era parte de los mecanismos de homogenización de la heterogénea sociedad aluvial formada por nativos e inmigrantes; y era parte de los mecanismos de la construcción de la Nación, simbolizada en la

[4] Entre 1910 y 1922 se celebraron escalonadamente las fiestas del primer centenario de la independencia en los países iberoamericanos. El escenario privilegiado de esa celebración y a la vez el objeto por excelencia de las muestras fueron los capitales nacionales. Entre 1909 y 1911. Buenos Aires, México, Santiago de Chile. La Habana. Quito y Bogota tuvieron sus festejos patrios. Ver Bulletin of The Pan American Union Washington D.C. 1909-1911

ciudad de BA. Esa Nación cuyo gobierno único cubría un único territorio y tenía expresión directa en una única ciudad donde se asentaba el gobierno nacional: BA. Dentro de la ciudad, un solo lugar: el centro y la zona adyacente al norte, la mejor equipada. Y un solo tipo de paisaje urbano: la mimesis europea y moderna.

La idea de la "grandeza nacional", de nuestro envidiable destino y nuestras "innatas virtudes" (Romero 1965:58-60) acuñada por la retórica oficial para el centenario, se trasmitía a través de los modelos europeos. Sin embargo, no era esta una posición unánime aun dentro de los grupos dirigentes e intelectuales[5]. Según Romero "la celebración del centenario forzó las posiciones frente a la realidad nacional": por un lado se afianzaron en sus convicciones los que renegaban de las tradiciones hispanocriollas; y por otro los que temieron la influencia del cosmopolitismo y la avalancha inmigratoria proponiendo decididas políticas de absorción de los extranjeros, basándose en los modelos de la tradición hispanocolonial. Para Romero no faltaron quienes, sin estudiar los problemas, se quedaron en un optimismo fácil, que estuvo al tono con "las formas externas del regocijo oficial propio de la fecha" (Romero 1965:58-60).

De esta manera, en el aniversario de la revolución de mayo, la celebración del pasado se convirtió en la celebración de la modernidad, el progreso y el futuro. A nivel oficial, no se manifestaron en el escenario urbano miradas celebrativas hacia el pasado colonial y mucho menos aun hacia el pasado prehispánico, salvo algunas alusiones idealizadas como la que presenta uno de los afiches de la exposición del centenario, mostrando la figura de un aborigen[6].

---

[5] Varios autores han trabajado sobre estos temas: Altamirano Carlos y Beatriz Sarlo Ensayos Argentinos. De Sarmiento a la vanguardia. Centro Editor de América Latina, Buenos Aires. 1983: Villas. David Literatura Argentina y realidad política. Centro Editor de América Latina. Buenos Aires. 1982: Teran. Oscar En busca de la ideología Argentina Catálogos Editora, Buenos Aires. 1986.

[6] Centenario de la República Argentina. Exposición Internacional de ferrocarriles y transportes terrestres. Buenos Aires. mayo a noviembre de 1910.

3. Planes urbanos del 1900

Se podría sintetizar las propuestas y su debate, como una discusión absorbida por la contienda entre avenidas y diagonales sobre el Tondo cuestionado, pero no transformado, de la cuadricula colonial.

Si bien las mayores transformaciones físicas de Buenos Aires se registraron en los tipos, estilos, perfiles y alturas de los edificios, también se produjeron algunas transformaciones en el trazado urbano. Pero estas transformaciones no llegaron a alterar el trazado histórico de la ciudad desarrollado en base al damero colonial, de calles rectas, estrechas y regulares. Este trazado colonial, que caracteriza al casco antiguo de la ciudad donde se asienta el distrito central, fue abierto por dos avenidas: en 1888 se comenzó la avenida de Mayo que une Plaza de Mayo con el Congreso Nacional cortando al medio cerca de 15 manzanas, y en 1913 se abrieron las dos primeras cuadras de una de las dos diagonales que convergen hacia la plaza de Mayo.

Entre una y otra transformación, mientras la ciudad crecía a ritmo acelerado dentro del amplio margen quo le dejaban las ordenanzas municipales, arreciaron las discusiones sobre los planes para la ciudad. Los planes formulados en la década de 1900 se centraban en la forma que debería adquirir Buenos Aires para cumplimentar su fundo de ciudad símbolo de una Nación en expansión. Por primera vez, estos planes urbanos abarcaban toda La ciudad, contenida en sus nuevos límites definidos en 1887. La discusión se acelera notablemente a mitad de la década, ante la necesidad de adecuar el escenario urbano a los festejos del centenario de la revolución de mayo.[7]

El objetivo explícito de los sectores dirigentes era poner a Buenos Aires, espejo y vidriera del país ya incorporado al comercio mundial, a la altura de las grandes ciudades europeas. La idea básica era usar la ciudad como carta de

[7] Así lo expresaba el arquitecto Alejandro Christopherson en "Conmemoración del *Gran* Centenario. Proyecto sometido a la Comisión Nacional" Revista Técnica. Suplemento do Arquitectura. No. 39 julio agosto 1906. pp.90

presentación ante el mundo civilizado y moderno (europeo y estadounidense) de cara a un futuro de prosperidad ilimitada.

En realidad, esta conmemoración del pasado fue una celebración de la ciudad y, a través de ella, una invocación a un futuro de grandeza ilimitada. La reflexión sobre el pasado no estaba presente en la lista de prioridades. En realidad, el pasado de la ciudad solo se mencionaba cuando se discutía sobre la cuadricula colonial que era invariablemente asociada a valores negativos, en algunos casos era considerado como un "pecado original", tal como lo menciona un editorial de 1905[8] o una "imprevisión primigenia".

Diversos agentes entre los que se contaban representantes de compañías de tierras, políticos, ingenieros y también algunos arquitectos, formularon y discutieron numerosos planes para la ciudad y evaluaron sus costos y beneficios[9]. De ellos tomaremos solo dos.

El que el intendente de Buenos Aires encargara en 1906 a un t6cnico extranjero, el arquitecto J. Bouvard, jefe de trabajos públicos de Paris, que fuera elaborado en Paris luego de pasar seis semanas en Buenos Aires[10]; y el de Enrique Chanourdie, arquitecto ingeniero argentino, director de la Revista Técnica y miembro de la Sociedad Central de Arquitectos.

---

[8] Como "pecado original" aparece en el Editorial del Suplemento de Arquitectura de 1905: "Frecuentemente se le ha tachado de ciudad monótona, y con no escasa razón, pues esa es la condición propia de las trazas en forma de damero generalizadas en Sud-América, pero creemos que este pecado original contribuirá precisamente a determinar en el futuro su fisonomía propia, sin que por ella persista la monotonía actual cuando se ha haya dotado de las avenidas, plazas, monumentos etc. de que tanto ha de menester por razones de utilidad y de estática". Editorial. Suplemento de Arquitectura de la Revista Técnica No.30, Buenos Aires, septiembre de 1905. p.13

[9] Entre ellos estaban: el plan para la avenida Norte-Sur de Eugenio Badaro (1905) el plan para Buenos Aires del ingeniero Enrique Chanourdie (1906), el de Varela, el de Ocantos-Betnberg-Coelo, el de Justo, el de Desplats y de Laines. También grupos de vecinos como los del Suroeste y el mismo diario La Nación propusieron planes. Se formaron asociaciones chiles pro-Avenidas, como la que lidera el arquitecto *y* critico urbano Victor Julio Jaeschka. Tartarini, Jorge "La polémica Bouvard-Jaeschke (Buenos Aires 1907-1911)", DANA No 30, Buenos Aires, 1991. p.46. Los proyectos y sus críticas se publicaban en la Revista Técnica. Suplemento de Arquitectura, en diarios importantes como La Prensa. La Nación y otros de menor tirada, y en libros como el de Badaro (1905) y el de Jaeschke (1912). Jaeschke, Víctor Julio Las Avenidas, Buenos Aires, 1912. La función de Bouvard como árbitro está sostenida en Novick Alicia "Árbitros, pares y socios" Arquitectura Sur, No.4, Mar del Plata, 1991. Las discusiones que suscito el mismo plan Bouvard hablan sin embargo de quo Bouvard fue uno más entre los quo discutían y no un árbitro. El verdadero árbitro fueron quizás las circunstancias qua desacaloraron estas discusiones que recién se retomarían en otras clave en la década de 1920

[10] Desde Paris presento un informe en 1907. Luego acompañado por una comisión asesora local, presento el plan definitivo en 1909.

En principio, un plan urbano para BA en la década de 1900 significaba trazar las calles y manzanas de toda la Capital, mejorar el sistema de circulación con vías principales y secundarias, crear parques y plazas, y adecuar los lugares urbanos para la construcción de los grandes edificios que el desarrollo de la ciudad requería, entre ellos las grandes estaciones de ferrocarril. Así lo enunciaba Bouvard en su Memoria.

Tanto el proyecto de Bouvard como el de Chanourdie partían de ideas similares. Ambos superaban los anteriores proyectos urbanos que diseñaban fragmentos de la ciudad, y trazaban un plan unitario para toda la superficie de 20.000 hectáreas de la ciudad, que ligaban a través de una red de avenidas, parques y plazas. Ambos se ocupaban más del centre de la ciudad que de los barrios. Ambos partían de objetivos similares: "higiene" "ornato" y "trafico".

El ornato era buscado en el embellecimiento de las perspectivas urbanas a través de monumentos y avenidas diagonales, y la higiene en la creación de parques y plazas, y en el arbolado de las calles. El problema del tráfico surgió con la creciente congestión de vehículos y peatones en las angostas calles del centro.

Con la apertura de diagonales se pensaba que se iban a resolver los problemas de higiene, protección de vientos y buen asoleamiento de los edificios. Las diagonales, fundamentalmente, iban a facilitar la comunicación entre puntos distantes y contribuirían a mejorar la monótona perspectiva del damero colonial introduciendo diversas perspectivas urbanas.

Ahora bien, las más enconadas discusiones las provocaban los que estaban a favor y en contra de las diagonales. Dentro de los partidarios de las diagonales, otra polémica se desato entre los que eran partidarios de las diagonales en el centro y los que defendían las diagonales en la periferia, alegando cuestiones de

costo y circulación, no de patrimonio edificado, ni de tradición histórica alguna[11].

No entraremos a ver los detalles, solo haremos algunos comentarios a estos planes que se formulaban en la década en que el tendido de los tranvías y la venta de lotes a numerosos plazos disparaba el crecimiento de la ciudad en los barrios,

Comentarios

Al menos dos rasgos pueden ser destacados en estas discusiones: uno es la tendencia hacia el encapsulamiento, autolimitación y homogeneidad en los saberes sobre la ciudad; y el otro es la mirada unidireccional hacia el futuro, sin preocupación alguna por el pasado.

Hablo de saberes autolimitados, porque no tienen en cuenta la diversidad de conocimientos que se estaban aplicando en esa época en la ciudad, en especial el tecnológico, que permitía la ejecución de las obras de drenaje y aprovisionamiento de agua, las redes de iluminación, el tendido de ferrocarriles subterráneos y tranvías eléctricos, la construcción de puertos con sus dársenas, depósitos, elevadores de granos y silos, etc.

Ese saber tecnológico estaba alienado de la discusión urbana, que se remitía a la "regularización" de la traza.[12] Tampoco aparecía en las discusiones un problema candente y cotidiano de la ciudad: la intranquilidad de los sectores trabajadores, la acción de los socialistas y anarquistas inmigrantes y el impacto

[11] Acuciados por la congestión del centro también se pensó en descentralizar actividades gubernamentales creando polos administrativos por afuera del centro, ninguno de los cuales prospero Desde una perspectiva aparentemente más objetiva en base a los valores del suelo Jaeschké trazo un plan de avenidas quo no llegaban a la plaza de Mayo. Jaeschke, Victor Julio, "Las Avenidas" Revista Mónica. Suplemento de Arquitectura No. 72 y 73, Buenos Aires, octubre y noviembre-diciembre 1911.

[12] El concepto de "regularización" es desarrollado por Francois Choay para calificar el plan de Paris de Hausmann, Perfecto del Sena entre 1853 y 1870. Choay. Francoise The modern city: planning in the 19th century, George Braziller, New York, 1969. pp.15-19

de los conatos revolucionarios del partido radical en formación, donde se perfilaba la figura de don Hipólito Yrigoyen.

Entender que un plan urbano era terminar de abrir las calles implicaba, también, ordenar el espacio para liberar a la venta los terrenos. Esto era decisivo, ya que en esta década comenzó la expansi6n urbana hacia los barrios, propiciada por el tendido de las vías de los tranvías y la venta de lotes a plazos a los sectores trabajadores que estaban en condiciones de hacer un mínimo ahorro.

La expansión de la ciudad en los barrios, a pesar de todas las discusiones de en época, continua rigurosamente la traza colonial del damero, impuesta por los técnicos de la Municipalidad. Con excepción de dos barrios más tardíos, barrio Parque Chas y Barrio Parque, no hubo otro diseño urbano en Buenos Aires que el damero

Se daba simplemente por sentado que los problemas de la ciudad se resolvían si se encontraba el diseño adecuado para las avenidas y diagonales y se terminaban de abrir las calles de la capital. Todos discutían en base a los mismos conceptos.

No registran estas discusiones alusiones explicitas al pasado. Que solo en referencia al damero que estas discusiones se expidieron sobre el pasado. Posiblemente porque el damero, era a nivel del trazado urbano, la impronta más fuerte del pasado colonial.

Solo se le hicieron numerosas críticas al damero en las discusiones urbanas: a su funcionalidad por considerarlo inadecuado a las necesidades de la ciudad en expansión. Entre sus deficiencias, se contaba su regularidad y orientación que impedía el buen asoleamiento de las habitaciones y la poca protección que ofrecían las calles contra los vientos dominantes. En el campo estético resultaba también inadecuado porque era monótono y no permitía obtener variaciones en las visuales urbanas. Pero también era considerado inadecuado, simplemente, porque era testimonio del pasado colonial.

A pesar de todos esos defectos del damero, y a pesar de no haber casi ninguna alusión explicita en pro o en contra del pasado, salvo la mencionada, pareciera que no había planes para la ciudad alejados del damero colonial.

De hecho, toda la ciudad, salvo leves inclinaciones que hablan de un viejo camino, un arroyo, o una vía levantada, es una empecinada réplica del damero. De este rasgo que por su importancia merecería ser más desarrollado, digamos solo que suponemos que no se pens6 en cambiar al damero porque seguía siendo útil por su simplicidad para repetirse en un terreno casi llano, y eficaz para el desarrollo del mercado inmobiliario.

Comentarios adicionales: Hay otros dos aspectos destacables de estos planes: su gran inercia y la imprevisibilidad de los procesos que llevaron a su concreción. Cada ciudad y cada época tiene sus propios ritmos de crecimiento, pero, lo cierto es que las mediaciones se hicieron lentas en BA y esta lentitud es contradictoria con el acelerado crecimiento y casi autoconstrucción de la ciudad en este periodo.

¿Fueron los mecanismos de negociación deliberadamente retrasados? No creo en visiones conspirativas de la historia, pero es evidente que los sectores con poder de decisión no tenían demasiado interés en ponerle normas, ni limites, al crecimiento urbano. No miraban hacia el pasado, tampoco en realidad miraban mucho hacia el futuro. En realidad preferían ignorar el pasado y tener un futuro abierto, en aras de un presente más redituable.

4. Un plan urbano en la utopía libertaria de Pierre Quiroule

Veamos las anticipaciones contenidas en la utopía de Pierre Quiroule, uno de los seudónimos que usaba Joaquín Alejo Falconnet, periodista de origen Francés militante en las filas del movimiento anarquista argentina. Fue publicada en el diario anarquista La Protesta, en 1914, bajo el título "La ciudad anarquista americana. Obra de construcción revolucionaria". Es una de las tres

utopías formuladas según la tradición europea, publicadas alrededor de 1910 en Buenos Aires.[13]

La otra es también de un inmigrante europeo Julio O. Dittrich, un mecánico socialista, de origen alemán Buenos Aires 1950 bajo el régimen socialista que fue editada por su autor en Buenos Aires en 1908. La tercera utopía es del doctor Emilio Coni, que se presentaba como un "medico de ciudades y de poblaciones"; era un higienista, empedernido impulsor de las obras de salubridad y redes de agua potable y un organizador de instituciones de asistencia, moralización y regeneración (Armus 1993:592). Bajo el título "La ciudad Argentina Ideal o del Porvenir" fue publicada en 1919 en un semanario médico.[14]

De estas tres utopías, dos despliegan las visiones de futuro desde la óptica de los incipientes movimientos obreros que estaban tomando forma en la ciudad, inspirados en ideas europeas e impulsadas mayormente por inmigrantes. La tercera representa una respuesta ilustrada y científica a los problemas de la enfermedad y la pobreza.

Pierre Quiroule fue un prolífico escritor de utopías: en 1912 publica "Sobre la ruta de la anarquía"; en 1914 la utopía que estamos comentando "La ciudad anarquista americana"; y diez años después, en 1924, publicaba En la soñada tierra del ideal. Todas estaban dirigidas a imaginar una nueva sociedad libertaria libre de todo género opresión y fuera del régimen capitalista (Quiroule 1924:106).

En la ciudad anarquista americana de 1914, tal como lo habían hecho algunos de sus antecesores europeos, Quiroule eliminaba el dinero, la propiedad

[13] Felix Weinberg, quien ha analizado estas las utopías de Dittrich y Quirole sostiene que la tradición utópica argentina había comenzado con la generación del 1837 bajo la influencia de Saint Simon y los principales exponentes del romanticismo social. Mas tarde surgen algunos seguidores de Fourier. Después de Caseros se edita una obra de Cabet y luego se presentan la influencia del socialismo científico y el anarquismo. Weinberg Félix.
Do utopías argentinas de principios de siglo. Solar Hachette, Buenos Aires, 1976. p.9.

[14] Esta utopía fue publicada en La Semana Medica XXVI. 14 Buenos Aires, 1919 pp. 465 y siguientes. Ha sido analizada por Anna Diego "La ciudad higiénica entre Europa y Latinoamérica" op. cit. pp.587-596.

privada, el control de los medios de producción y, fundamentalmente, la opresión. En la sociedad ideal que imaginaba para un futuro no muy lejano, todos los hombres deberían ser básicamente libres, y por lo tanto distintos entre sí según sus inclinaciones, componiendo una sociedad enriquecida por los estímulos e interacción de los contrastes.

Para el anarquista Quiroule, las grandes ciudades eran la expresión del régimen capitalista. "Todo es ilusión en las grandes ciudades" decía, y encontraba en ellas el receptáculo de todas las lacras que envenenan: la suciedad, la enfermedad, el hambre y la miseria.[15] Por lo tanto, la revolución debería destruir las grandes ciudades (Weinberg 1924:89) En su lugar, imaginaba pequeñas ciudades de "los Hijos del Sol" de cerca de 10.000 o 12.000 habitantes, en intimo contacto con la naturaleza, autosuficientes y separadas unas de otras unos 20 kilometres. Las ubicaba en El Dorado, el mito que motoriza la conquista y colonización española, y en un paraje llamado las Delicias, que podría ser quizá una metáfora de Buenos Aires. No lo aclara. Dirigía su utopía hacia los sectores populares y explícitamente a la redención del gaucho, el nativo y también de los recién llegados inmigrantes.

En una parte de su detallada utopía se dedicaba a describir la vida cotidiana y la forma de la ciudad. En la idea de las pequeñas ciudades se encuentra alguna razón con la ciudad jardín de Ebenezer Howard, publicada en *The city of Tomorrow* en 1898. No sabemos si Quiroule conocía el libro, es bastante probable, ya que era un periodista muy bien informado. Pero las ciudades de Quiroule (más pequeñas que las de Howard que preveían 32.000 habitantes) no formaban un sistema, porque tendía a hacer mínimos los medios de transporte al llevar al límite la autosuficiencia de cada ciudad. Otra diferencia con los planteos de Howard se encuentra en las actividades que colocaba en el centro de la ciudad: Howard había colocado allí un gran jardín y edificios comunales, rodeados de viviendas, y había dejado para la periferia la zona de industrias y

[15] En estas descripciones pareciera aludir a la ciudad industrial europea más que al estado de BA.

depósitos conectados con las vías de comunicación. Quiroule jerarquizaba distinto el plano.[16]

Veamos la planta. Quiroule organizaba la ciudad con una planteo concéntrico: en el núcleo central de la ciudad, en el lugar del privilegio por excelencia, una plaza llamada "La Anarquía" contenía las sedes principales de la vida social: un teatro, una sala de consejo y un gimnasio. A su alrededor, un sector concéntrico de industrias y talleres estaba rodeado de un tercer anillo de garajes y depósitos. Todos estos sectores estaban trazados en base a una variación del damero y estaban cruzados por anchas avenidas diagonales que ligaban los sectores entre sí y con la periferia de viviendas.

Recién en la periferia residencial Quiroule abandono el diseño ortogonal y tomo otros patrones ligados a los planteos ingleses y norteamericanos. Disperse entonces las viviendas de manera laxa *en* jardines y calles curvas. Esa es la forma urbana a través de la cual podemos suponer que Quiroule intentaba expresar el nivel de máxima libertad individual.

Algunos comentarios. En primer lugar, llama la atención el uso de un planteo concéntrico en la utopía libertaria. No quisiera hacer una liviana psicología de la forma, pero Lo cierto es que los planteos concéntricos califican y jerarquizan de manera diferente al centro y la periferia. En lugar de un órgano autoritario o jerárquico, Quiroule colocaba en el centro lo que más valoraba de la sociedad: el esparcimiento intelectual y físico, la sede de las decisiones colectivas, y los lugares de la producción. Dejo para una periferia, más abierta y menos ceñida, lo que más valoraba en la vida individual: la libertad y la privacidad, plenamente ejercida en la vivienda. De todos modos, lo que aparece claro, es que para resolver la vida comunitaria, de contacto social, la vida urbana por excelencia (es decir el esparcimiento, la conducción de la sociedad y la

[16] Un análisis de las propuestas urbanas de Quiroule también se encuentra en Gutiérrez. Ramón "Utopías religiosas y políticas en et urbanismo y la arquitectura americana", aacv Latinoamérica: utopías y mitos. Summarios No. 100/101, Buenos Aires, 1986. pp.9-17.

producción) apelaba a una ligera variación de la cuadricula colonial, y la atravesaba con cuatro grandes avenidas diagonales.

No puedo dejar de pensar que estas avenidas eran un eco directo de las largas discusiones mantenidas en Buenos Aires pocos años antes. Es notable que el mismo Quiroule, un visionario realmente dotado, capaz de anticipar numerosos cambios sociales, cuando llega al campo del diseño de "lo urbano", de los lugares de encuentro e interacción por excelencia, recurre a los modelos instaurados, con una larga tradición y ampliamente probados en Buenos Aires. A ellos solo lo agrega la "novedad" de las tan discutidas avenidas.

En esta utopía, pasado y futuro se tocan: el futuro de la ciudad se basa en el patrón histórico colonial más instaurado de la ciudad, el damero. Sin embargo en su utopía de 1924, deja la cuadricula y adopta un esquema circular.

Quiroule fue más creativo en la anticipación de la vivienda y los materiales de construcción: imaginaba las casas hechas con amplias superficies do vidrio y fundidas de una sola vez con los muebles incorporados al momento de la construcción. Quizás estas imágenes provengan del repertorio del futurismo italiano, del que probablemente haya estado informado. Sin embargo, al llegar al nivel de la forma, nuevamente se le agota el repertorio y acude a la memoria del pasado occidental, no al propio: describía los chalets como "una combinación feliz de estilos etruscos y japonés".

5. Buenos Aires 1910-2010

Tratando de exceder las discusiones del círculo de especialistas y buscando la forma en que era anticipada la imagen de la ciudad en revistas de divulgación masiva, encontrar un artículo que permitía ver una especie de "memoria del futuro". Contenía la descripción de Buenos Aires en el año 2010. Fue publicado en un número especial de la revista PBT, que era una revista "para niños de 9 a 60 años" de noticias generales y política, de gran tirada y muy popular. El

número fue publicado el 25 de mayo de 1910, fecha oficial de la conmemoración del centenario de la revolución de mayo y día en que se inauguraron oficialmente los festejos. Está firmada por Enrique Vera y González y los dibujos son de Eusebi.

Para celebrar el centenario, el autor hace una ligera mención del asombro que sentirían los próceres de la independencia si resucitaran y vieran la Buenos Aires de 1910, pero lo minimiza comparándolo con los cambios que sufrirá la ciudad en los próximos cien años. Rápidamente liquidado el pasado, se lanza a imaginar la ciudad de Buenos Aires en el segundo centenario: el 25 de mayo de 2010.

Es un texto relativamente corto, de 4 páginas con numerosas ilustraciones. Algunas citas: "En el año 2010 todo será completamente nuevo", ningún vestigio del pasado habrá quedado en pie y "no por vandalismo o la falta de consideración a las glorias del pasado. Habrá sido, sencillamente una exigencia imperiosa de las nuevas formas de edificación" (la simple lógica del progreso).

A las angostas calles del pasado, las suplanta por amplísimas avenidas. "Las casas tendrán cincuenta pisos como mínimo y las habrá de cien y más aun, a las que le han de corresponder calles de 200, 300 o 500 metros de anchura divididas longitudinalmente en grandes fajas paralelas, cada una de las cuales será recorrida por una clase de vehículos (tranvías, automóviles, ferrocarriles, monorrieles). Las velocidades serán de 100 kilometres por hora como mínimo y 500 como máxima

La cuadra o aglomeración de construcciones unidas medirá reglamentariamente un kilometre. Por medio de un mecanismo se tended de vereda a vereda en los días tempestuosos y a unos cien metros de elevación, una especie de toldo rígido y transparente.... que cubra la ciudad como un paraguas. Ventiladores potentes y nada molestos garantizaren la aireación de la zona cubierta y expulsaran nubes y nieblas.

Los peatones transitaran por puentes levantados de trecho en trecho desde una vereda a la opuesta y a una altura moderada". Convierte las terrazas en estaciones de aeroplanos y buques aéreos y "demás aves artificiales. Estos aparatos, bastantes seguros, aunque sujetos por excepción a terribles accidentes, podrán realizar la travesía del Atlántico en solo 12 horas y dar la vuelta al mundo en poco más de dos días."

Habla también de calles para peatones y ciclistas, donde se puede caminar a pie, "pero solo para sport, para evitar la atrofia de los músculos, otras que serían como cadenas sin fin que se deslizarían a velocidades variables, trasladando a los paseantes al sitio que se dirigen. Las dimensiones de la ciudad ascenderán a un radio de centenares de kilómetros con una población de 40 millones de habitantes. Mendoza, San Juan, San Luis, Córdoba y hasta Tucumán (todas a 800 o 1.000 Km. de distancia de Buenos Aires) podrán ser consideradas como arrabales de la grandiosa Buenos Aires."[17]

Varios rasgos anticipatorios destacables: la ciudad vertical, compuesta de edificios altísimos y comunicados en varios niveles, puentes y caminos sobreelevados y subterráneos, nuevos y rápidos medios de comunicación entre los que figuran los medios aéreos. El incremento de las comunicaciones convierte el caminar en un deporte "solo para no atrofiar los músculos". La tecnología transforma la ciudad en casa y cobijo (nuevamente) al adoptar un techo y un microclima artificial. Y el tamaño exorbitante de BA convierte a las ciudades más importantes del país en arrabales de la inmensa "cabeza de Goliat."[18]

Solo aquí, la cuadricula o cierta ortogonalidad fue puesta en crisis. Cuando habla de las medidas de la cuadra enseguida se corrige y habla de las aglomeraciones de edificios de un kilometre de longitud. Y, en los dibujos, las

[17] Vera y González. Enrique "Buenos Aires en el año 2010" Revista PBT No.287 extra. Buenos Aires. 25 de mayo de 1910.
[18] Título del libro de Ezequiel Martínez Estrada sobre Buenos Aires. Martínez Estrada, Ezequiel. La cabeza de Goliat, Buenos Aires. 1943.

nuevas vías de comunicación van adoptando formas curvas olvidadas de la grilla colonial. Creo que es el primer ejemplo que encontramos en esta época, de un futuro alejado de la cuadricula.

También es interesante en esta visión la universalización de la imagen. Usa los dibujos publicados en las revistas neoyorquinas sin explicación alguna. Nada hay que recuerde en esta visión hacia adelante el pasado, ni el inmediato, ni el lejano de la ciudad. Es de una vocación totalmente universalista; el futuro parece tener una imagen pareja anticipatoria de la globalización.

6. Almanaque Peuser, 1913. Buenos Aires 50 años después: entre estatuas y chimeneas, templetes y aviones

En el Almanaque Peuser 1913 se encuentra un artículo relativamente corto, de 4 páginas y muy ilustrado, sobre la ciudad de Buenos Aires "Después de 50 años".[19]

El Almanaque Peuser es una publicación anal de divulgación general y tono festivo que contiene artículos variados: algunos sobre lugares y edificios de Buenos Aires, casas comerciales, exposiciones, periodismo y alguna rápida nota sobre el pasado y presente de la ciudad. La publicación esta profusamente ilustrada con dibujos, muchos de Alejandro Sirio, caricaturas y fotografías.

En este artículo, como en tantas otras visiones utópicas, el autor desencadena el pensamiento sobre el futuro, a partir de una crítica a las condiciones de vida en la ciudad: "calles inclementes y tumultuosas, enérgicas y febriles". En contraste; vislumbra la Buenos Aires del futuro como un sitio "gustoso y agradable" que permita una "vida bella y armoniosa" y colmada de felicidad.

[19] José Ma Salverria "Después de 50 años" Almanaque Peuser, 1913. Editorial Peuser. Buenos Aires, 1913. s/No de pags. Las ilustraciones son de Friedrich.

Elige un lapso de 50 años hacia adelante para situar su futuro en el tiempo. Explica que 50 años no son tantos en las viejas ciudades de lenta transformación, pero destaca que es mucho para Buenos Aires, joven ciudad en plena y rápida etapa de transformaciones edilicias.

Para Salaverria, en pueblos "briosos, ascendentes y entusiasmados" medio siglo es un lapso suficiente para "transformarse fundamentalmente y adquirir proporciones gigantescas". Pronostica para Buenos Aires en 1963, una población de 4 o 5 millones de habitantes y una ciudad muy extendida con sus suburbios cubriendo desde Tigre hasta la Plata "que formaran de ese modo parte del gran coloso bonaerense".

Imagina un puerto de gran extensión que llegara hasta Quilmes, un ancho canal en el río que en línea recta unida el Riachuelo con el puerto de La Plata, y "paralelamente a esa vía de agua, una calle majestuosa servirá de arteria y unión a las dos ciudades", donde se instalaran fábricas, talleres, almacenes, bancos, oficinas y rascacielos.

Hacia el norte, anticipa una gran arteria que se dirigen a las islas del Delta, cruzando espacios sin fábricas ni talleres, ni "nada que signifique zozobra industrial..., como jardines, clubes, palacios, museos, escuelas y estaciones de aeroplanos". En esos sitios, se elevan los terrenos formando una gran explanada hacia el río llenas de hoteles, arboledas y calles para automóviles, "que serían accesibles para las fortunas más modestas".

Como una interesante opción para esta chata ciudad de llanura, el autor propone elevar colinas artificiales de "hasta cien metros de elevación algunas yen su cumbre, edificados en mármol, templetes artísticos" para la reflexión y la contemplación del paisaje. E invoca: "Imaginaos lectores, lo que significara una colina griega, toda plantada de árboles majestuosos, alzándose en medio de una ciudad colosal, viviente, trepidante".

Luego de describir la ciudad física, alude al "espíritu de las gentes y los hábitos del pueblo". Vislumbra a Buenos Aires como eje intelectual de

Hispanoamérica y capital efectiva de todo el continente de habla castellana, como centro literario, artístico y musical. Propone una vida más noble, no tan atada a los intereses de los negocios: no "un pueblo regido técnicamente por personas avasalladoras que manipulan los negocios... Los negocios y los hombre de empresa ocuparan entonces el puesto subalterno que deben ocupar en toda buena réplica. Habrá por fin jerarquía y no confusión monstruosa... No existirían las grandes ventas de terrenos hipotéticos… el tipo de hombre vulgar y audaz no tendrá ocasión de existir... ¡Dichoso el porvenir que le aguarda a tan escogida ciudad! Por el momento, ¿quién podría asegurar que vive? más bien que una vida ahora es un tránsito, una etapa llena de ruido y de confusión y de aturdimiento"

Es interesante canto anticipa la gran población y extensión del área metropolitana, no sin cierta agudeza, así como la conurbación a lo largo del litoral fluvial, el trazado del acceso Norte y la autopista a La Plata, hoy en plena construcción. En realidad, en primer lugar, está anticipando la idea de la región metropolitana que emergerá en el discurso de los urbanistas en la década de 1920, es reconocida como tal en el Plan Regulador de 1960, y tomo forma administrativa recién en los años '80s con la creación de un organismo de regulación, el CONAMBA[20]. Anticipa, también, las tendencias de crecimiento y el proyecto de la formación del eje fluvial-industrial propuesto en la década de 1970 para encauzar el crecimiento metropolitano de forma longitudinal.[21]

Los nuevos medios de comunicación, tan importantes en otras anticipaciones, no están aquí considerados como elementos de desarrollo, sino que han sido relacionados a la recreación. En esta anticipación se anuncia un grandioso futuro para el puerto y se lo asocia al desarrollo industrial, en cambio,

[20] Carlos Della Paollera planteaba, en 1923, la región metropolitana abarcando 30 km de radio. En el Plan Orgánico de la ciudad de Buenos Aires de 1925, si bien alcanza solo la capital, se hace mención a la zona de influencia de la ciudad

[21] Plan del CONADE do 1970 y el del SETOP de 1977. En este Ultimo se plantea el Sistema Metropolitano Bonaerense y la necesidad de propiciar el crecimiento de la región según el Eje Fluvial Industrial, a lo largo del Paraná y Rio de la Plata. El Proyecto 2000 del CONANBA. de 1989, también propone un eje longitudinal de expansión.

a los aeroplanos y a los autos se los incluye en las áreas de esparcimiento. Las imágenes ilustran y resaltan la importancia otorgada al desarrollo del puerto, los transportes marítimos, el rio y el ferrocarril. Edificios unitarios de gran altura alternan con amplias calles pobladas de peatones y pocos automóviles. El paisaje urbano muestra esbeltas columnas coronadas por estatuas alegóricas que aluden, quizás a la nobleza de espíritu que reclama el autor para el futuro de la ciudad.

La última imagen contiene el paisaje industrial y vertical, y algo así como un esbozo de circulaciones elevadas. En este artículo emerge una visión del futuro con componentes utópicos ideales, tanto en el texto como en la gráfica, algo así como una vuelta a la buena vida noble, quizás expresada en las columnas y estatuas, en los grandes edificios unitarios y en las grandes arboledas.

De todos modos, es posible identificar en esta anticipación, así como en la primera y en otras que van a continuación, algunos rasgos que se postulan claramente como signos de la ciudad futura: la gran altura de los edificios, que marca una fuerte tendencia hacia la verticalidad de la ciudad; el incremento de los nuevos medios de transporte tanto terrestres (con trenes y automóviles de variados tipos) como fluviales y, más que nada, aéreos: es constante la presencia de aviones en todos los paisajes urbanos que se quieran mostrar signos de futuro. Los aviones aparecen constantemente volando por doquier, como grandes pájaros casi decorativos, como en estos dibujos en los que se destaca el aire, el espacio aéreo, como nuevo objeto de la mirada y de use urbano, poblado de pájaros y aviones.

7. Rasgos de la ciudad del futuro: <u>Aviones y futuro</u>

Es así que toda noticia a sección sobre aviones, incluye un gran componente de futuro. Así se evidencia en la sección "El hombre en el aire" que

salía semanalmente en Mundo Argentino en 1911. Por ejemplo, una sátira aparecida en esa sección en 1911, presenta "El mendigo del futuro"[22] donde una actividad tan antigua como la mendicidad se instala en el aire, sobre una nube, pidiendo limosna a un avión que pasa. En otra caricatura, otra escena de la vida cotidiana, el rapto de una joven, es trasladado al espacio aéreo urbano, jalonado por las cúpulas de los edificios elevados[23]. Y una propaganda de cigarrillos también toma como motivo, para instalarse en el siglo XX, una escena de aviación[24].

En "El triunfo de la aviación" se satiriza el congestionamiento de tránsito de las calles céntricas de la ciudad, y se instala el espacio aéreo como ámbito posible para el transporte urbano.[25] En realidad ya estaban concretados los transportes a diferentes niveles, con el subterráneo que se inauguraba en 1913 y los trenes elevados. Pero en esta caricatura se avanza con el transporte ocupando el espacio aéreo. Esta multiplicidad de niveles de transporte, desde el subsuelo hasta el aire, es otro de los rasgos más distintivos de las anticipaciones del futuro urbano.

La ciudad vertical y diferentes niveles para el transporte urbano

La "ciudad vertical" ligada por comunicaciones segregadas por tipo y a distintos niveles, constituye de ese modo una imagen muy extendida de futuro urbano. Esta imagen, que aparece en los dibujos futuristas y en dibujos sobre el futuro de Nueva York, es repetidamente utilizada para Buenos Aires. Por ejemplo "Una ojeada al porvenir: trenes monorrieles cruzando Buenos Aires" salida en La ilustración sudamericana 1910, se esmera en el detalle de los trenes

[22] "El mendigo del (Miro" Mundo Argentino 1911, tome II
[23] "El rapto aéreo" Caras y Caretas no.7627 de 1913
[24] "Cigarrillos siglo XX" Caras y Caretas No.596. 5 de marzo de 1910
[25] "El triunfo de la aviación. El problema del tránsito en el futuro" Caras y Caretas No.745, 11 de enero de 1913.

sobreelevados, en las estructuras de hierro, edificios altos y circulaciones en varios niveles.[26]

Algunas veces, las imágenes generadas en los Estados Unidos eran reproducidas directamente, tal como aparece en esta ciudad del futuro que reproduce un dibujo del *Scientific American.* Es la respuesta de un ingeniero norteamericano para superar la congestión del tránsito a través de la multiplicidad de niveles y de la segregación por clases de transporte: autos, tranvías, trenes, subterráneos, y puentes de conexión.[27]

Otros dibujos no localizan las imágenes del futuro', como en el articulo "La ciudad del porvenir" aparecido en Caras y Caretas en 1910, que habla genéricamente sobre la ciudad, universalizando sus rasgos, e insistiendo sobre la verticalidad y la red espacial de transportes. Sin embargo, la grafica algunas veces hace concesiones at presente, como en un dibujo que resuelve circulaciones sobreelevadas sobre un escenario contemporáneo: "las veredas: de terraza en terraza" o la circulación por los hilos teleféricos, o los aparatos para "evitar los peligros del tránsito" en un escenario de ciudad europea, que distraídamente puede aludir a la plaza de Mayo. En esta anticipación, se describe a la ciudad del porvenir que "en lugar de componerse de edificios de arquitecturas diferentes, vendría a ser como un edificio enorme: el trazado y sistema de las calles no se parecen absolutamente a los de ahora. Habrá arcadas de calles, de parques, de paseos etc. construidas unas sobre otras y sostenidas por columnas gigantescas; cada piso de estos podrá albergar a millares de personas y se verán habitaciones y jardines en el aire puro a 2.000 pies de altura. Desde lejos la ciudad del futuro ofrecerá el aspecto de una tela colosal de mallas de acero, a través de las cuales circular el aire y la luz más fácilmente que entre los espesos muros de las ciudades actuales".[28]

---

[26] "Una ojeada al porvenir: trenes monorrieles cruzando Buenos Aires". La ilustración sudamericana. Buenos Aires. enero de 1910. p.14

[27] "La ciudad futuro. Solución atrevida del problema de la congestión del tráfico" Caras y Caretas No.779. 6 de septiembre de 1913.

[28] "La ciudad del porvenir" Caras y Caretas No.601, 9 de abril de 1910

La visión de la ciudad futura desarrollada en altura está anclada no solo en la difusión de dibujos provenientes de Estados Unidos y Europa sino también en la fuerte impresión que hacia sobre los habitantes de Buenos Aires la construcción de los grandes edificios altos de la Avenida de Mayo, como lo muestra elocuentemente esta página del Caras y Caretas: con la gente mirando hacia arriba y un señor que trata de divisar lo que sucede en lo alto del edificio con un par de binoculares.[29]

Otra caricatura "Como cambian los tiempos" publicada en Caras y Caretas en 1913, alude a los cambios en la ciudad y permite suponer que las grandes obras que se estaban llevando a cabo en el centro (la inauguración del subterráneo, el comienzo de la construcción del puerto y la apertura de las dos diagonales desde la Plaza de Mayo) marcaban también una fuerte tensión hacia la emergencia de las anticipaciones urbanas. Esta percepción de la ciudad "en construcción" es clara en este dibujo de Caras y Caretas donde la ciudad actual se describe como una gran obra en construcción, pero inserta en un devenir histórico, clasificado por periodos y tendido hacia el futuro[30].

Electricidad y futuro

La fuente de energía para la gran urbe vertical también es percibida como rasgo de futuro. En el artículo "El porvenir de la electricidad" publicado en Caras y Caretas en 1913, se anticipa la iluminación inalámbrica.[31]

Las fotografías de la ciudad iluminada son una constantes de todo álbum que se precie en describir los adelantos de la ciudad. La cuestión de la energía eléctrica, tomada directamente de las imágenes de Nueva York, también aparece

[29] Espectáculo diario que ofrece la Avenida de Mayo... Caras y Caretas No.489. 15 de febrero de 1908.
[30] En estos dibujos también se alude a los cambios en la ciudad y a su posible forma y ambiente en el futuro. En cuatro cuadros se grafica "lo quo vieron nuestros abuelos" (la ciudad colonial, 1830), "lo que vieron nuestros padres" (las guerras 1890). "la que vemos nosotros" (es una ciudad en pleno proceso de construcción. 1913). Para el futuro, colocado en 1999 esboza "lo que verán nuestros abuelos", propuesta que analizaremos más adelante. "como cambian los tiempos!" Caras y Caretas No.758, Buenos Aries, 12 abril de 1913.
[31] "El porvenir de la electricidad" Caras y Caretas No. 745. 11 de marzo de 1913.

en esta “ciudad del porvenir” cuyo cielo nocturno esta asimismo atravesado por aviones[32] En otro artículo, la iluminaci6n eléctrica esta descripta de este modos “Por la noche, cuando trillones de luces iluminen el espacio, la ciudad aparecerá come una enorme antorcha, a cuyo alrededor volaran rápidos aeroplanos, semejantes a colosales mariposas en torno a una llamarada gigantesca”.[33]

8. Emergencia y circulación de las ideas sobre la ciudad

La inmersión en los medios de difusión me planteo nuevamente la cuestión de los modos y ámbitos en los que emergen y circulan las ideas, planes y proyectos sobre la ciudad. ¿Es posible, y acaso necesario, Llegar a establecer en que ámbito se generan y se circulan las ideas sobre la ciudad que luego ruedan durante décadas?

Encontré algunas anticipaciones, a veces apenas esbozadas, dichas, creo, que min antes de haber sido formuladas por los planes urbanos y los discursos disciplinares.

Me han impresionado ciertos dibujos ligeros, que contienen anticipaciones que van más allá de las formas, que hacen al desarrollo de la ciudad. Van algunos ejemplos encontrados en las revistas cerca de 1910. Por ejemplo:

1. La “calle majestuosa” que unirá Buenos Aires con La Plata[34], la “gran arteria” que hacia el norte se perderá en las islas del Delta: anticipan entre ambas la estructura de comunicación sur y norte del área metropolitana actual y, aquí también, la anticipación de la expansión a lo largo del eje fluvial-industrial propuesta por el los planes regionales desde la década de 1970. Con el mismo tono, anticipa también un enorme puerto y colinas artificiales. ¿Cómo identificar en las propuestas actuales de futuro aquellas que vale la pena seguir?

---

[32] "La ciudad del porvenir" Caras y Caretas No.601 9 de abril do 1910
[33] "La ciudad del porvenir " Caras y Caretas No.601, 9 de abril de 1910
[34] "Después de 50 años" Almanaque Peuser, 1913, Editorial Peuser, Buenos Aires, 1913

2. El puente que una ambas orillas del Rio de la Plata, en estos momentos tan discutido y aparentemente en vitas de concretarse, también aparece anticipado en 1913, en la revista Caras y Caretas en un artículo titulado "Diferentes modos de enriquecerse en poco tiempo, proyectos que brindamos a los aficionados". Hay dibujado "un puente de cemento armado que une Buenos Aires con Montevideo".[35] En el mismo año, un ingeniero presentaba el proyecto de un puente subfluvial para unir BA con Montevideo. Era un proyecto de ingeniería que se apoyaba en el conocimiento técnico disponible en otras partes del mundo.[36] Tanto por arriba como por abajo del agua, desde hasta ya casi 100 años se anticipaba la integración vial del cono sur y, aunque en broma, no se escapaba a nadie su importancia financiera.

Hoy, este puente tiene varios estudios de factibilidad de consultoras multinacionales, se discute su trazado y en especial su punto de arranque en la costa del área metropolitana. Están en juego capitales y dividendos de nivel internacional, por la envergadura de la inversión y su recuperación por peaje.

3. La isla en el Rio de la Plata, desde las imágenes de Sarmiento para Argiropolis, ha surgido muchas veces. Hoy es el aeropuerto de Menem que se quiere ubicar en una isleta artificial en el Rio de la Plata. Fue anticipado por la isla que contendría la "ciudad de los negocios" de Le Corbusier, y también apareció esbozada en otra isla en 1913. Quizás como eco de las celebraciones del centenario se estaba pensando en honrar con un panteón a los héroes de la patria, tema que había sido ya tratado en ocasión del concurso para el monumento en la plaza de mayo, en 1906. Se propuso entonces en medio del rio, un "Proyecto de Panteón para argentinos ilustres", que constituiría "un monumento que sea la verdadera expresión de la palabra Panteón o una gran cúpula que cubra las sepulturas de los que se honran y enclavado en un rio que

[35] "Diferentes modos do enriquecerse en poco tiempo. proyectos que brindamos a los aficionados", Caras y Caretas No. 758, Buenos Aires, 12 de abril do 1913.
[36] "Túnel subfluvial Buenos Aires-La Colonia" PBT No.466, 14 de junio de 1913.

como el de la Plata, une a su grandiosidad de rio, el ser, de donde deriva su nombre la República Argentina".[37]

9. El futuro en el discurso de un visitante extranjero

Terminaremos esta revisión de ejemplos, tal como cuadra a la época de 1910, con la descripción de un futuro para la ciudad, avizorado por uno de los ilustres visitantes extranjeros: el escritor español Vicente Blasco Ibáñez, quien publica en Madrid al regreso de su visita La Argentina y sus grandezas. En este libro, de gran volumen y formato, dedica un capítulo de seis páginas a la "La Argentina del mañana".

También Blasco Ibáñez, como el artículo de PBT "Buenos Aires en el 2010", tensa el presente entre el pasado y el futuro. Mirando hacia atrás y adelante al mismo tiempo, dice: "un argentino del presente, resucitando en el Buenos Aires del segundo centenario, experimentaría, quizá mayor asombro que un patriota de la Independencia viviendo en el Buenos Aires de hoy" (Blasco Ibáñez 1910:500). Es la celeridad de los cambios lo que impresiona al español y le vuelca a asegurar que treinta años en este país es como un siglo en Europa, en una operación similar a la de Salaverria en el Almanaque Peuser. Y se pregunta (dado que estima que el cambia operado se produjo en solo treinta altos, desde la Organización Nacional) que será del país dentro de cien años "cuando celebre un centenario de verdad, de cien años de vida intensivo, y no de treinta como el que acaba de cumplirse"(Blasco Ibáñez 1910:498). En primer Lugar, augura que la "República cambiara de aspecto completamente..." y que, luego de la exaltación extensiva de la agricultura y ganadería, vendrá un siglo de explotación intensiva con riego y gran desarrollo de la industria enseguida se pregunta "¿cómo será Buenos Aires cuando tenga cuatro millones de habitantes y este cubierta de edificios todo su área municipal?" No avanza más que

[37] Eduardo Pelegri, "Proyecto para Panteón de Argentinos ilustres en el Rio de la Plata" Almanaque Peuser.

declamativamente, hacia un horizonte de grandeza que se borra tras una discursividad enfática: “Verán en el horizonte de su imaginación, una ciudad inmensa y sobre esta ciudad unos brazos que se extienden maternales; y entre estos brazos el tronco esbelto de una mujer, majestuosa, juvenil, blanca y azul como las vírgenes de Murillo, tocada la cabeza con el gorro purpureo, símbolo de libertad; y oirían las palabras quo deja caer desde su altura de montaña, palabras quo revolotean como pétalos de rosas y mariposas de oro: -Venid a mí los que tenéis hambre de pan y sed de libertad. Venid a mí los que llegasteis tarde a un mundo demasiado repleto. Mucho he crecido pero mi hogar aun es amplio y tiene sitios libres. Mi case no la construyo el egoísmo. Su puerta está abierta a todas la razas de la tierra, a todos los hombres de buena voluntad”.

Este tono es coherente con las ilustraciones: si vamos en busca de las imágenes de ese futuro en las ilustraciones, encontramos en la que cierra el capítulo, el mismo tono de encendida retorica augural, con la fuga de la perspectiva enfocada hacia un punto en el horizonte hacia donde se dirigen los brazos de la figura femenina, los apenas esbozadas canes y el gran movimiento de barcos del puerto, entre el sol patrio en el horizonte y el primer plano de las manos fraternales del escudo nacional.

En la ilustración que encabeza el artículo, aparece una ciudad que al estar sin epígrafe alguno, puede ser asumida, en este contexto, como imagen de futuro. Hasta ahora no hemos podido identificarla, pero si podemos analizar algunos de sus rasgos. No sabemos si es Buenos Aires, pero tienen condiciones geográficas semejantes: ciudad de llanura y de extendido puerto hacia un rio o mar calmo, calles que caen perpendiculares al rio, un declive jerarquizado en un sector (¿Plaza de Mayo?) con unas escalinatas barrocas. Sobre un fondo de cierta regularidad, se destacan avenidas (algunas amplias y arboladas) rond-points, templetes y edificios altos. En realidad, conserve los rasgos de una gran ciudad barroca, con el toque de algunos edificios altos y un puerto muy activo.

Nada hay acá de la imaginería que acabamos de ver aparecida en las más importantes revistas de la época. Esta ilustración tiene en realidad mucho que ver con los planes urbanos europeos, tipo Bouvard, que con la influencia norteamericana, con la ciudad vertical o con las imágenes del futurismo italiano, que circulan en las revistas.

En realidad, Blasco Ibáñez imagina un futuro que mantiene las tendencias del presente: hace buenos augurios de crecimiento poblacional, físico y económico y ve un porvenir centrado en la recepción de población inmigrante.

10. Algunas conclusiones

Del análisis de estos ejemplos se puede decir que el pensamiento mas dinamito y las propuestas más innovadoras respecto de la ciudad, aparecen en las revistas. Los "urbanistas" se consumían en debatir sus diferencias en el trazados de avenidas y diagonales, mientras la ciudad crece velozmente, se expande en sus barrios y reconstruye el centro mientras inaugura su primer subte (conquista el subsuelo), construye su puerto, instala el agua, construye altos edificios y se ilumina "a día" por las noches.

Creo que no es casual esta actividad anticipatoria de las revistas, dado que no están comprometidas con la necesidad de dar soluciones inmediatas, ni se ocupan con mucho cuidado de los problemas urbanos. Hablan en realidad, de lo que a la gente le gustaba ver e imaginar. Y de la indudable instalación del futuro en la vida cotidiana, quizás como secuela, entre otros factores, de los rápidos cambios físicos y sociales que se estaban viviendo en la ciudad.

¿Cómo modelaron esos rasgos a BA? Poco. Mucho menos que a San Pablo, por ejemplo. Los factores son numerosos y complejos, por cierto, pero en BA por ahora se ha impuesto la chatura de su geografía de pampa, y el horizonte plano del rio que la réplica, sobre el que se recorta la ciudad.

Por otro lado, estas anticipaciones dan cuenta de cómo se vivían los cambios en la ciudad. Por ejemplo, el tráfico, quo tanta preocupación causaba tanto a los urbanistas como a la gente común que se solazaba en las complicadas resoluciones tridimensionales, era en realidad un problema que tocaba solo al puñado de manzanas del centro de la ciudad. Más mas tarde en la década de 1920, Eduardo Schiaffino, en Urbanización de Buenos Aires, en ocasión de fundamentar una descentralización de la ciudad, remite el problema del triple a la decena de manzanas del centro: el resto de la ciudad tenía para Schiaffino aún la paz, el ritmo y el silencio de un pueblo. Estos temas hablan, entonces, no canto de un tráfico que colapsa la ciudad, sino de la forma en que vivían sus habitantes el cambia y la incorporación de los nuevos medios de transportes.

Entre tanto, la cuadricula, olvidada por las anticipaciones más innovadoras, sigue marcando la ciudad y su imagen. Sin embargo, pareciera que no es tanto la ciudad vertical sino los shoppings horizontales los que están cambiando la traza en damero y las habituales pautas de vida de la ciudad. Tiene en común, con las tempranas anticipaciones del siglo XX, la globalización de la imagen, el futuro que unifica, en su gloria o en su miseria, el mundo altamente urbanizado de este fin de milenio.

ANTICIPACIONES DEL FUTURO EN BUENOS AIRES, 1910

Margarita Gutman

Listado de ilustraciones

1. "Buenos Aires en el año 2010: Para facilitar las comunicaciones habrá veredas aortas de gran solidez". Dibujo de Eusevi, publicado en Vera y González, Enrique "Buenos Aires en el año 2010" Revista PBT No.287 extra, Buenos Aires, 25 de mayo de 1910.
2. "Buenos Aires en el año 2010: Monorrieles y tranvías aéreos cruzaran la ciudad". Dibujo de Eusevi, publicado *en* Vera y González, Enrique "Buenos Aires en el año 2010" Revista PBT No.287 extra, Buenos Aires, 25 de mayo de 1910.
3. "Buenos Aires en el año 2010: Los peatones dispondrán de una red de puentes. Por todas partes se verán hombres voladores". Dibujo de Eusevi, publicado en Vera y González, Enrique "Buenos Aires en el año 2010" Revista PBT No.287 extra, Buenos Aires, 25 de mayo de 1910.
4. "Buenos Aires después de 50 años" Ilustraciones de Friedrich, publicado en Almanaque Peuser 1913, José Ma. Salaverria. Editorial Peuser, Buenos Aires, 1913. s/No. de págs.
5. "Buenos Aires después de 50 años" Ilustración de Friedrich, publicado en Almanaque Peuser, 1913, José Ma. Salaverria. Editorial Peuser, Buenos Aires, 1913. s/Nº. de págs.
6. "El rapto aireo", dibujo de Murillo, publicado en Caras y Caretas No.762, Buenos Aires, 1913.

7. “El triunfo de la aviación: el problema del tránsito en el futuro”. Dibujo de Redondo: Publicado en Caras y Caretas No.745, Buenos Aires, enero de 1913

8. Future New York, 1911, de R Rummel. Publicado en Luciano Caramel, Alberto Longatti Antonio Sant' Elia. The complete works Rizzoli, New York, 1988 p.29

9. “Una ojeada al porvenir : trenes monorrieles cruzando Buenos Aires”, La ilustración sudamericana, Buenos Aires, enero de 1910, p. 14

10. “La ciudad futura: Solución atrevida al problema del tránsito”. Dibujo reproducido del Scientific American C y C No.779 Buenos Aires, septiembre de 1913.

11. “La ciudad del porvenir: Un barrio de la ciudad futura”. Publicado en Caras y Caretas No. 601, Buenos Aires, abril 1910

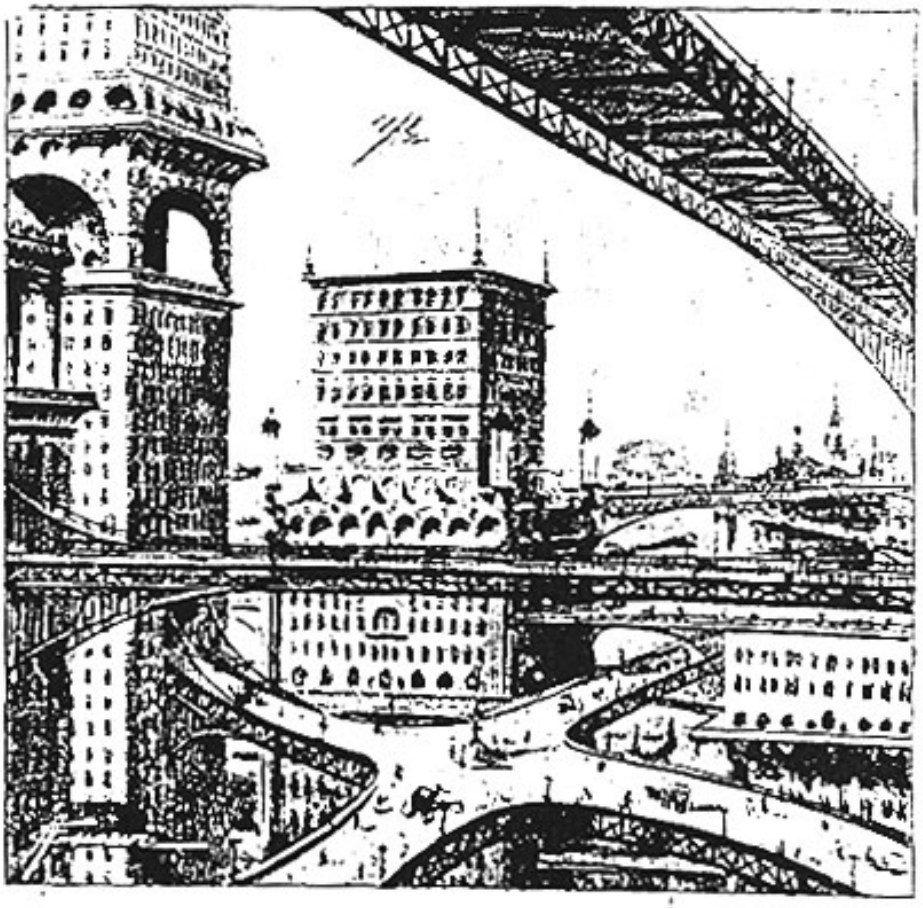
12. “La ciudad del porvenir: “Flip-flap” para evitar a los peatones los peligros del tránsito”. Publicado en Caras y Caretas No. 601, Buenos Aires, abril 1910

13. “La ciudad del porvenir: Por los hilos telefónicos gracias al giróscopo”. Publicado en Caras y caretas No. 601, Buenos Aires, abril 1910

14. “¡Como cambian los tiempos!”. Dibujo de R. Moritz publicado en Caras y Caretas No.758, Buenos Aires, abril de 1913'

15. “Construir un puente de hormigón armado que una Buenos Aires con Montevideo” y “Una grúa potente para levantar los terrenos bajos convirtiéndolos en lomas para evitar las inundaciones. Luego se lotean y se venden a precios fabulosos”. Es parte de la serie: “Diferentes modos de enriquecerse en poco tiempo. Proyecto que brindamos a los aficionados”. Dibujo de Alonso, Caras y Caretas No.758, Buenos Aires, abril de 1913

16. “Proyecto de Panteón para Argentinos Ilustres en el Rio de la Plata”, autor: Eduardo Pelegri. Publicado en Almanaque Peuser Buenos Aires, 1913



Habrá edificios de más de 50 pisos y vías de anchura prodigiosa

SI LEVANTARAN LA CABEZA...

Si los hombres de 1810 pudieran levantar la cabeza y darse cuenta de los progresos maravillosos que ha realizado Buenos Aires en un siglo, quedarían tan asombrados que apenas podrían dar crédito al testimonio de sus sentidos. Lo poco que reconocieran de la ciudad colonial les serviría para darse cuenta de la enorme magnitud del cambio. Creerían flotar en la misteriosa región de los sueños al contemplar los suntuosos edificios con que hoy se engalana la gran metrópoli del sur; sus calles larguísimas, recorridas por automóviles y por tranvías eléctricos, sus hermosas avenidas, el movimiento prodigioso del puerto, la animación incomparable de una ciudad poblada por un millón y trescientos mil habitantes...

Hay pocas satisfacciones comparables á la de mostrar á visitantes queridos é ilustres una serie de espectáculos y cuadros que les produzcan admiración y alegría. Júzguese del orgullo simpático y noble que sentiría una comisión de personajes de nuestra época al tener la honra de acompañar á resucitados ilustres como Saavedra, Moreno, Belgrano, San Martín, Luca y Pueyrredón, para gozar de la sorpresa y entusiasmo de estos eminentes argentinos ante el pasmoso crecimiento de los gérmenes de grandeza que ellos sembraron con su ejemplar heroísmo.

Quizá no hallarán tantos motivos de regocijo cuando se informasen de las interioridades políticas y algo tendrían que oponer á ciertos manejos financieros y administrativos. Pero verían que la posteridad no ha sido ingrata con los libertadores, que los sona

Para facilitar las comunicaciones habrá veredas aéreas de gran solidez

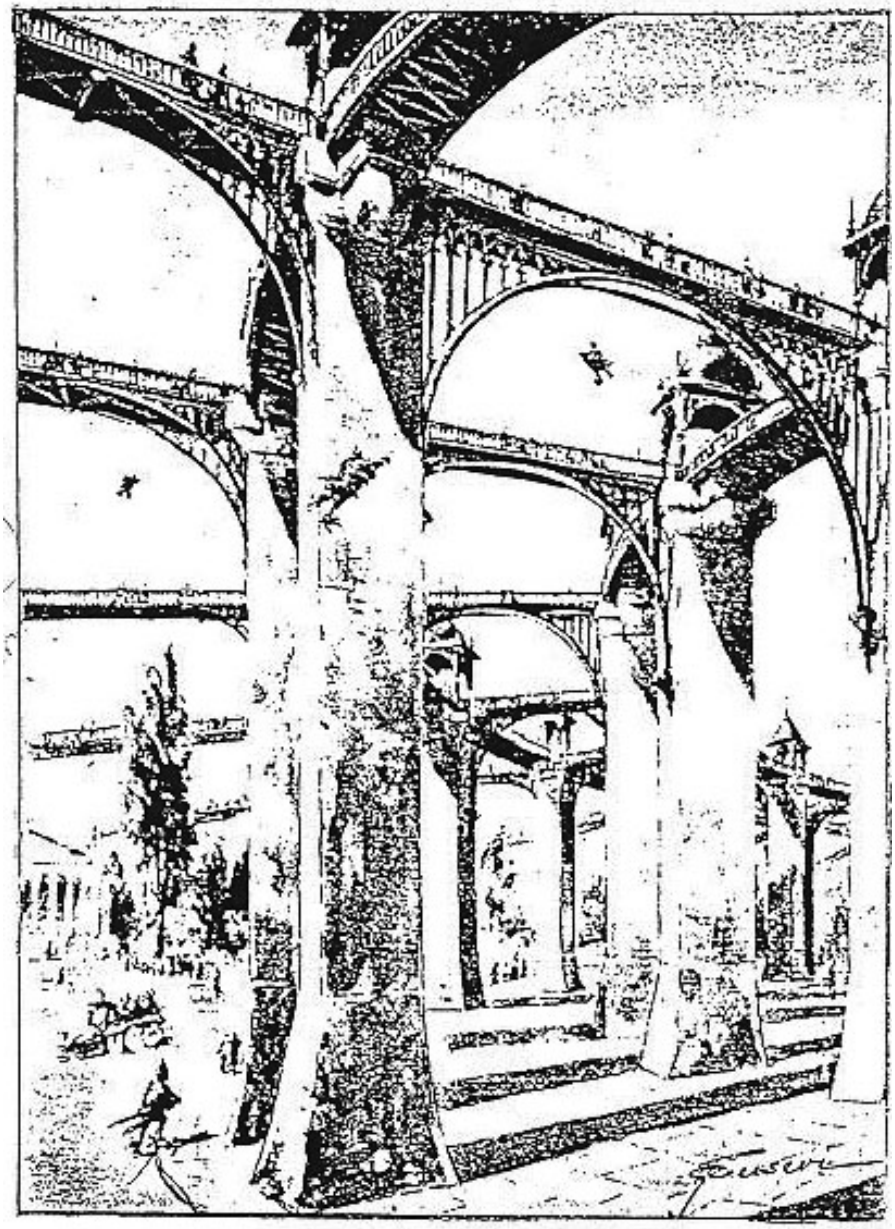
y reverencia, que el país ha prosperado mucho más de lo que ellos pudieron suponer, que el valor y sacrificio de los que lo hicieron independiente han dado frutos de bendición y esto los predispondría á la indulgencia para ciertos detalles que pudieran desmerecer á sus ojos la hermosura del conjunto.

SI LA LEVANTÁRAMOS NOSOTROS...

Y bien: esto justificado asombro de los emancipadores de 1810 al recorrer hoy nuestra ciudad, guiados por los hombres más distinguidos, apenas da una débil idea del que sentirían aquellos de nuestros coetáneos que tuviesen el privilegio de resucitar en el año 2010 para asistir á los festejos con que la ciudad de Buenos Aires celebrará el segundo centenario del 25 de mayo, llamado con razón "el día augusto de la patria".

Al fin, hoy quedan todavía grandes vestigios del pasado, no sólo en el plan general de la población, sino en bastantes

Monorrieles y tranvías aéreos cruzarán la ciudad



Los peatones dispondrán de una red de puentes. Por todas partes se verán hombres voladores

de extensiones más vastas cada vez y la gran ciudad futura estará formada por avenidas de una amplitud que hoy nos parecería exagerada y chocante. A casas de cincuenta pisos como mínimo—las habrá de ciento y de más aún—han de corresponder calles de 200, 300 y aun 500 metros de anchura, divididas longitudinalmente en grandes fajas paralelas, cada una de las cuales será recorrida por una sola clase de vehículos—tranvías, automóviles, ferrocarriles, monorrieles, etc. Las velocidades de cada uno de estos sistemas de carruajes fluctuarán entre 100 kilómetros por hora como mínimo y 500 kilómetros como máximo. La cuadra ó aglomeración de construcciones unidas medirá reglamentariamente un kilómetro. Por medio de un mecanismo sencillo se tenderá de vereda á vereda en los días tempestuosos y á unos 100 metros de elevación una especie de toldo rígido y transparente, que salga de ranuras practicadas al mismo nivel en los edificios y cubra la ciudad como un paraguas enorme. Ventiladores potentes y nada molestos garantizarán la aeración de la zona cubierta y expulsarán las nubes y nieblas. Los peatones transitarán por puentes levantados de trecho en trecho desde una vereda á la opuesta y de altura moderada. Las plazas serán inmensas y contendrán los mayores edificios y los más suntuosos monumentos. La ciudad actual, comparada con la del porvenir, parecerá una población liliputiense, apropiada sólo para muñecos.

LAS ÁGUILAS DEL FUTURO

Por encima de los más altos palacios sobre construcciones metálicas esbeltas, e

DESPUÉS DE CINCUENTA AÑOS

ALGUNA vez, mientras soportaba las inclemencias de las calles tumultuosas de Buenos Aires, he pensado en lo gustoso y agradable que será aquí la existencia de los hombres dentro de cincuenta años.

Estas palabras no suponen ningún desprestigio para la vida que actualmente se lleva en la gran ciudad platense. Si ahora la vida es enérgica, febril y tumultuaria, al cabo de medio siglo será una vida bella, armoniosa y digna verdaderamente de ser vivida.

Yo he soñado, pues, más de una vez en esa felicidad que les aguarda a los sucesores. Con los ojos de la imaginación he contemplado el panorama que presentará la ciudad en el futuro, y he visto descorrerse las magnificencias que coronarán a Buenos Aires, convirtiéndola en el lugar más propicio y recomendado del mundo.

Cincuenta años..... Para los pueblos decadentes es corta fecha el espacio de medio siglo: unas piedras de menos, unas ruinas de más, y ahí termina todo. Pero los pueblos briosos, los pueblos ascendentes y entusiasmados, en un plazo de medio siglo son capaces de transformarse fundamentalmente y adquirir unas proporciones gigantescas.

Así Buenos Aires, cuando transcurran cincuenta años, contará en su seno con cuatro o cinco millones de habitantes. Será una ciudad intensa, y al mismo tiempo amplificada, extendida, ensanchada hasta términos inauditos. Será intensa y vibrante, como lo es ahora, cerca del puerto; pero sus suburbios se expandirán por todo el rededor, abarcando al Tigre y La Plata, que formarán de ese modo parte del gran coloso bonaerense.

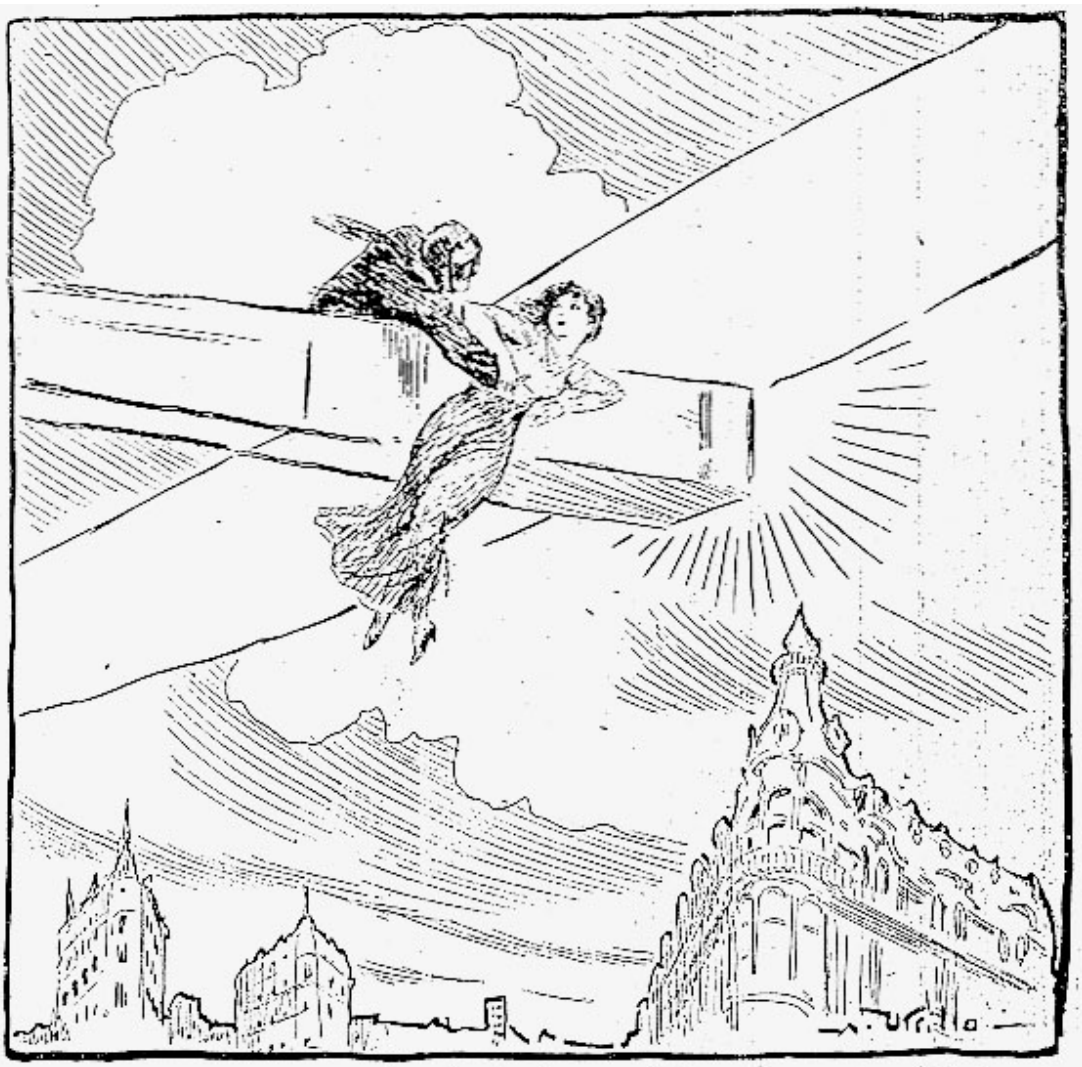
El puerto se habrá hecho mucho más grande, llegando por el sur hasta Quilmes. En toda la zona del puerto se multiplicarán los almacenes, talleres,

fábricas, depósitos, bancos, oficinas, rascacielos. Un ancho canal, en línea recta, unirá el Riachuelo con el puerto de La Plata, para que los barcos y lanchones ejerzan una activa comunicación comercial. Y paralelamente a esa vía de agua, una calle majestuosa servirá de arteria y unión a las dos ciudades.

Por la parte del norte se abrirá otra gran arteria que irá a perderse entre las frondosidades de las islas del Delta. En esa zona no habrá fábricas ni talleres, ni nada que signifique zozobra industrial. Será un espacio donde se acumularán jardines, parques, palacios, museos, juegos gimnásticos, escuelas y estaciones de aeroplanos. En ese mismo lugar se levantará convenientemente el terreno, para formar una explanada de varios kilómetros de extensión, con vistas al río y llena de hoteles, arboledas y calles para automóviles. Los automóviles, movidos por un mecanismo más simple y fácil que el de ahora, serán asequibles a las fortunas más modestas.

En diferentes puntos se levantarán también colinas artificiales, de hasta cien metros de elevación algunas, y en su cumbre, edificados con mármol, templetes artísticos acogerán a los que deseen aislarse, a los contemplativos, a los exquisitos buscadores de placeres intelectuales. Imaginaos, lectores, lo que significará una colina griega, toda plantada de árboles majestuosos, alzándose en medio de una ciudad colosal, viviente, trepidante.

Pero todas estas cosas magníficas, con ser tan excelentes, no concederán a Buenos Aires el título de ciudad deseada. Serán el espíritu de las gentes y los hábitos del pueblo, quienes traerán caudales de excelencia. En aquel tiempo, la capital de la República Argentina se convertirá en el eje de todo el intelectualismo hispano-americano. Será Buenos Aires la capital efectiva del continente que habla castellano, y todos los artistas, literatos o almas cultas que hoy se dirigen a París desde Lima, Méjico, Caracas o Santiago, entonces vendrán peregrinando hacia esta enorme, colosal e intensa urbe que concentrará en sus calles la mayor potencia espiritual. Así mismo los desocupados, los



EL RAPTO AÉREO

Los aviadores tienen ocurrencias peregrinas.

Ahora parece que ha entrado en moda entre ellos, un juego singular: — Roban mujeres en aeroplano.

Pero es el caso que una de las cláusulas del *match*, es la de que se han de guiar por el olfato.

Es decir, el olfato debe indicarles un perfume especial, y como esto implica en quien lo emana, belleza, juventud, distinción, buen gusto, etc., pues esa debe de ser la electa entre las raptadas.

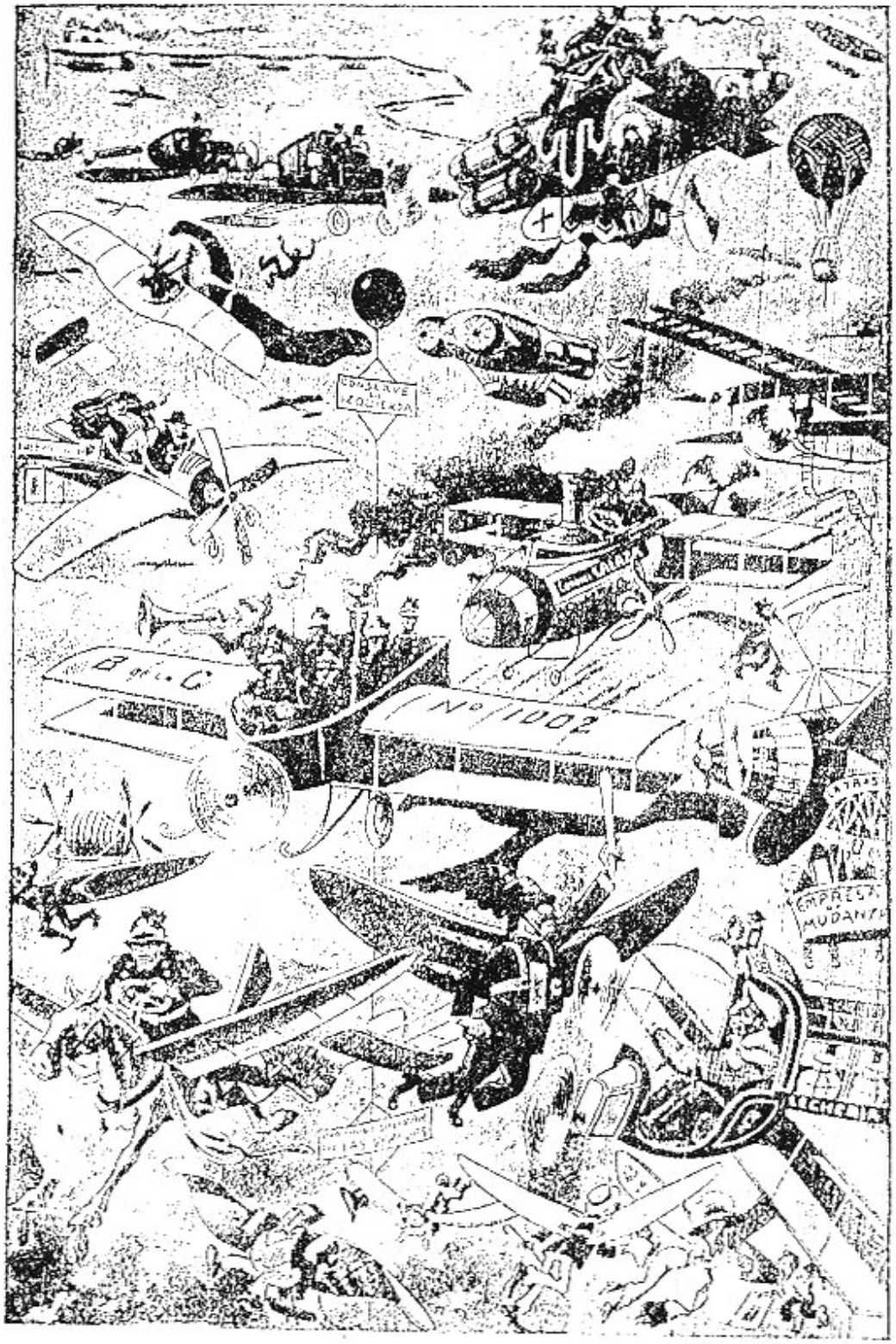
Con esta noticia, sabemos que hay muchas señoras mayores, que se lo pasan ablucionando con Jabón Reuter que, según parece, es el tipo del perfume triunfante, lo que tal vez ponga á los aviadores en más de un caso en el penoso deber de cargar con un fardo inopinado.

Felizmente, el uso del Jabón Reuter, eliminando arrugas y dando á la piel blancura, perfume y tersitud, aminora las consecuencias del chasco, porque al fin y al cabo, una dama entrada en años bien cuidada y con dotes de belleza, realzados por el uso del Jabón Reuter, bien vale la bolada aérea del pirata aligero.

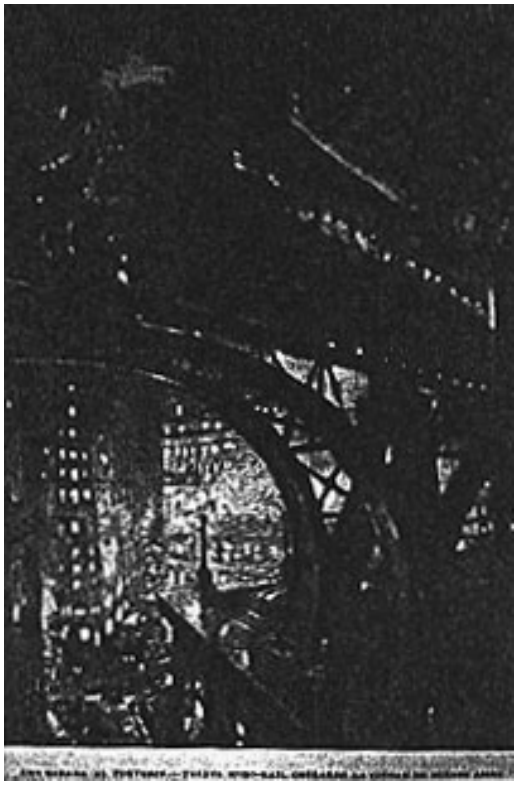
Además, hay que tener en cuenta que voladores de esos que tienen unas agallas como dorado.

¡No en valde se han inventado los hidroplanos!

El triunfo de la aviación

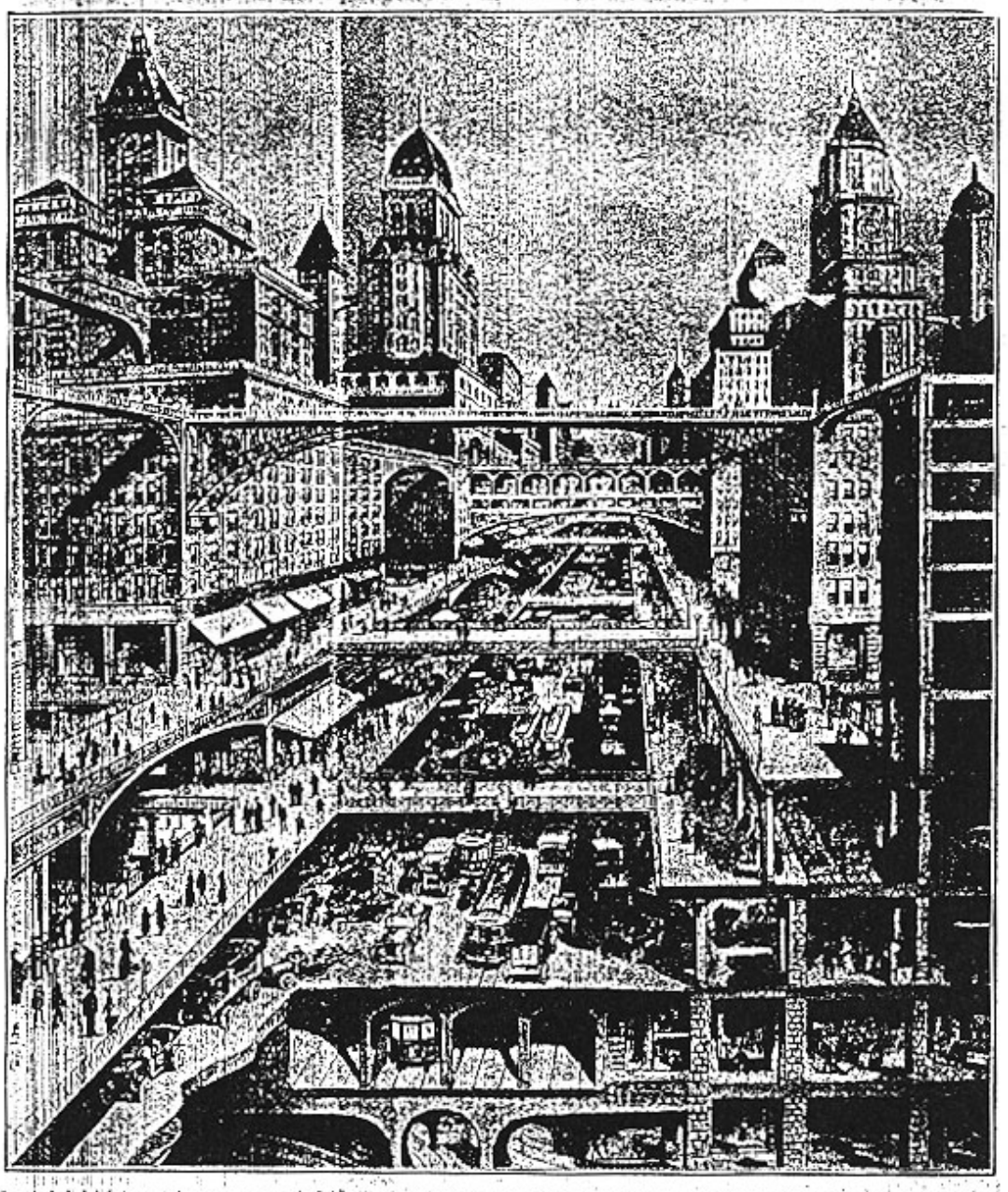


El problema del tráfico en el futuro.



La ciudad futura

Solución atrevida del problema de la congestión del tráfico

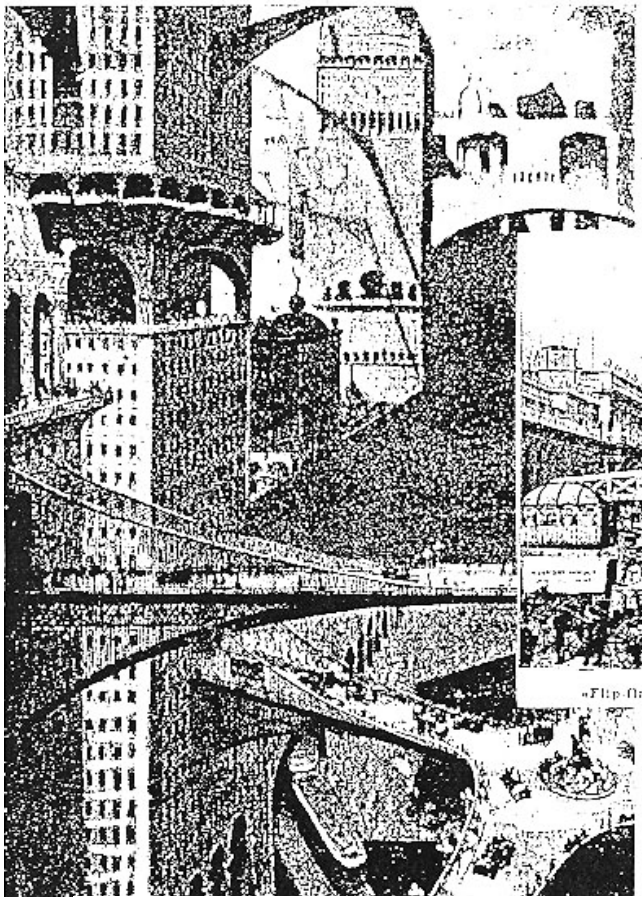


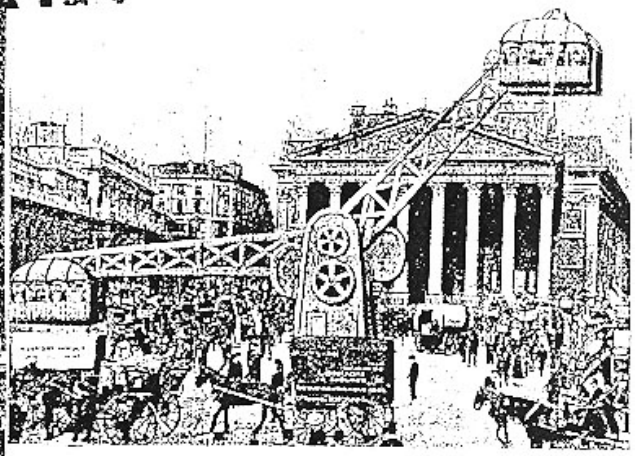
La ciudad del futuro, tal como supone el «Scientific American» que tendrá que ser si se desea solucionar el problema de la congestión del tráfico.

Opina un ingeniero norteamericano que sólo será posible solucionar el problema del tráfico en las grandes ciudades mediante la construcción de caminos superpuestos como los que presenta el grabado adjunto, reproducción de un aspecto de la ciudad del futuro, trazado por el mismo ingeniero. Ese sistema tendría, según su autor, muchas ventajas más o menos importantes. Con la construcción de una buena acera a la altura del primer piso de las casas se valorizarían considerablemente los locales altos de éstas y se resolvería un serio problema que se presenta en todas las grandes ciudades: la carencia de espacios adecuados para el establecimiento de negocios en los puntos más convenientes. Muchas personas andarían gustosas una considerable distancia que hoy no recorren por virtud de las molestias y de los peligros que determina un copioso tráfico de vehículos. La necesidad de independizar el tráfico de gente a pie, librándolo de los peligros de la locomoción mecánica y eliminando los obstáculos que nos lo a está, se puede apreciar considerando que una sola de las modernas construcciones neoyorquinas, el Woolworth Building, alberga a 10.000 personas, cada una de las cuales entra y sale dos veces por día.

Además, colocados los tranvías en el centro de las calles, podrían desarrollar velocidades mayores, con considerable ganancia de tiempo. Si hubiera estaciones en determinados sitios, tal como se ven en el grabado, la detención de un tranvía no impediría que los demás vehículos conservasen su velocidad.

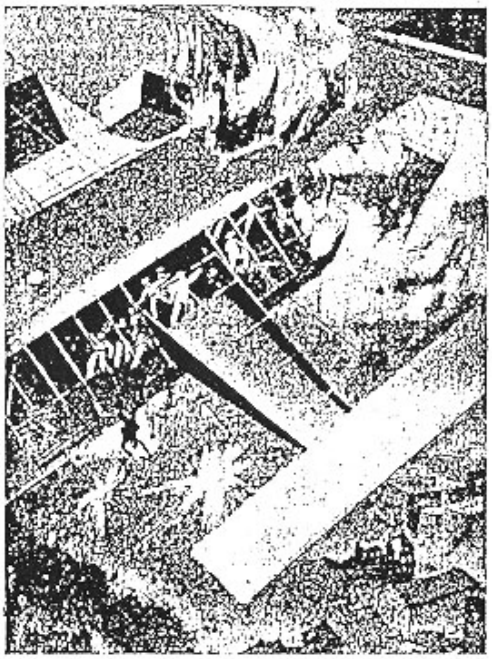
La ciudad del porvenir



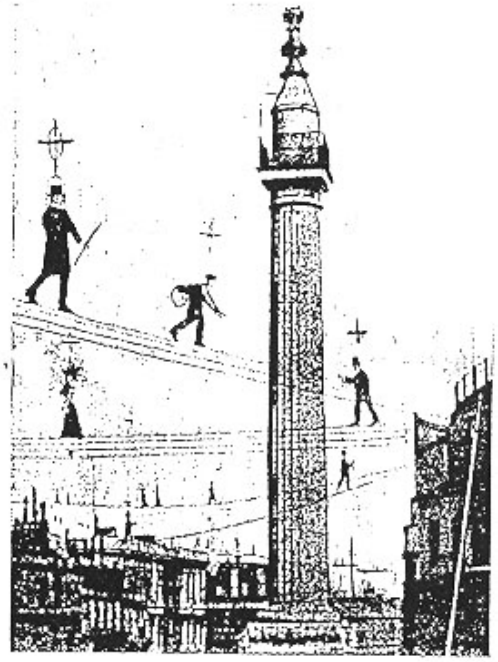


«Flip-flap», para evitar á los peatones los peligros del tráfico

La ciudad del porvenir



Encuentro entre dos flotas aéreas



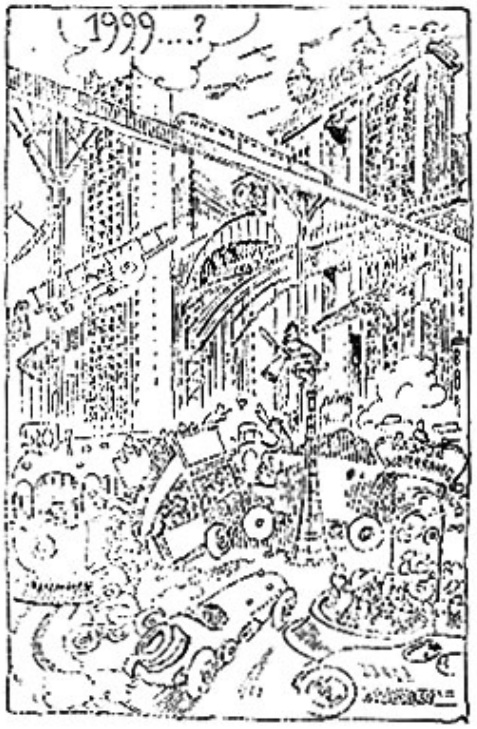
Por los hilos telefónicos gracias al giróscopo

¡Cómo cambian los tiempos!

Lo que vieron nuestros abuelos.

Lo que han visto nuestros padres.

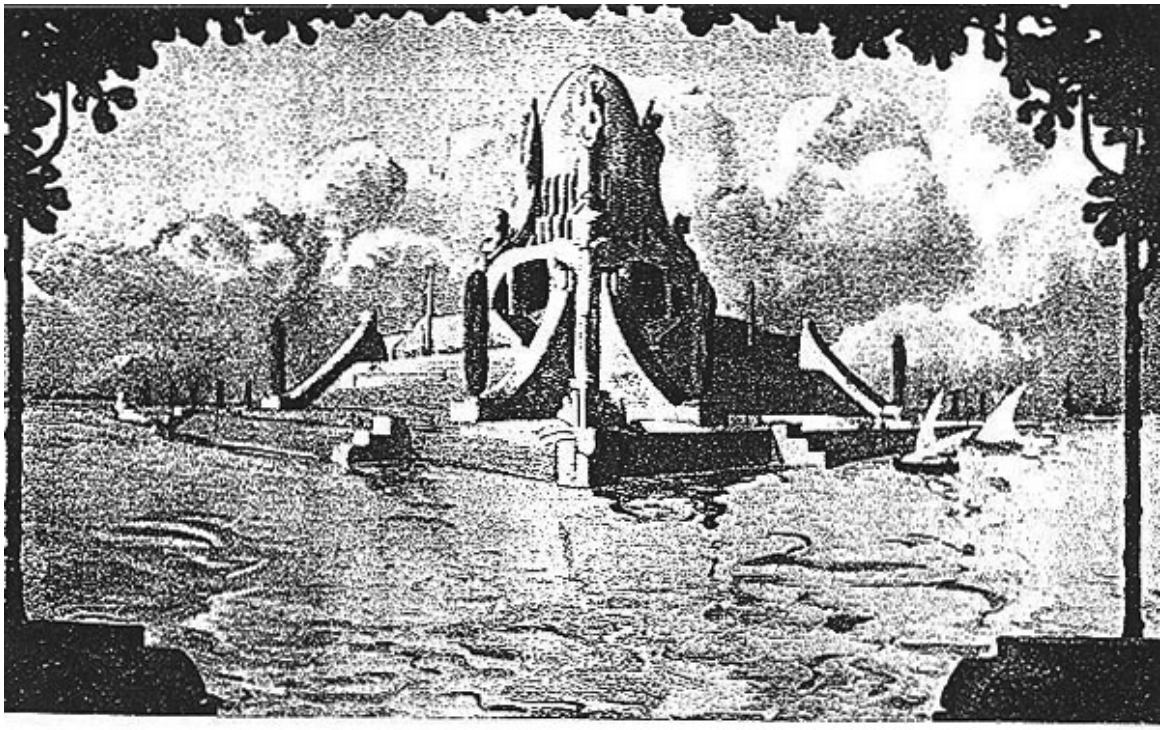
Lo que vemos nosotros.



Lo que verán nuestros hijos.

bs de enriquecerse en poco tiempo
que brindamos á los aficionados

Construir un puente de cemento armado que una Buenos Aires con Montevideo.



PROYECTO DE PANTEÓN PARA ARGENTINOS ILUSTRES

EN EL

RÍO DE LA PLATA

Autor: EDUARDO PELEGRÍ.